



Årsrapport 2016



VISJON

På veg for et bedre samfunn

VERDIER

Statens vegvesen - profesjonell,
framtidrettet og inkluderende

Innhold

1	Leders beretning	4
2	Introduksjon til Statens vegvesen og hovedtall	7
	2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon	8
	2.2 Utvalgte nøkkeltall	9
3	Årets aktiviteter og hovedtall	11
	3.1 Resultater og måloppnåelse 2016	12
	3.4 Forskning og utvikling	40
	3.5 Effektivisering, bemanning og tjenestekjøp	41
4	Styring og kontroll i virksomheten	47
	4.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten	48
	4.2 Andre saker	50
5	Vurdering av framtidsutsikter	57
6	Årsregnskap	61
	6.1 Ledelseskomentarer	62
	6.2 Bevilgningsrapportering med noter	65
	6.3 Artskontorapporteringen med noter	70
Vedlegg 1	Nærmere om mål, resultater og ressursbruk mm.	82
Vedlegg 2	Oppfølging av større prosjekter	97
Vedlegg 3	Fremme likestilling og hindre diskriminering	99



Rv 13 Nasjonal turistveg. Utsikten ved Gaularfjellet. Foto Per Ritzler

1

Leders beretning

Statens vegvesen hadde i 2016 en omsetning på 54,25 mrd. kr som er om lag det samme nivået som i 2015. Midlene er i hovedsak nyttet som forutsatt i Prop. 1 S (2015–2016), tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet, og som forutsatt for midlene stilt rådighet fra fylkeskommunene.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold og fornying for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til vegnettet, og for at forfallet skal stanses tidlig i tiårsperioden. Forfallet ble for årene 2015 og 2016 redusert. Dette er for første gang på flere tiår.

Foreløpige anslag viser at 780 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i 2016. Dette er en reduksjon på om lag fire prosent fra året før. Ulykkesutviklingen har over tid vært positiv og Norge er blant de landene i verden med lavest antall drepte i vegtrafikken sammenliknet med folketallet. Foreløpig tall for 2016 viser en økning på 15 pst. i antall drepte fra 2015, men det er likevel det nest laveste tallet siden 1950.

Statens vegvesen gjennomførte en rekke trafiksikkerhetstiltak i 2016, slik som etablering av forsterket midtoppmerking, bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger, bygging av nye firefelts veger og kontroll av bilbeltebruk og kjøretøy langs veg.

Statens vegvesen opprettet i 2016 en egen krimenheter med formål å forebygge og avdekke samfunnsskadelig og kriminell aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Det ble i 2016 gjennomført en landsomfattende aksjon rettet mot ulovlig drift av ikke-godkjente verksteder. Innsatsen mot piratskoler som driver ulovlig trafikkopplæring har også vært prioritert.

Statens vegvesen har også i 2016 hatt høy utbyggingsaktivitet. Om lag 83 km ny riksveg ble åpnet for trafikk. Det ble gjort en rekke investeringstiltak for å sikre et effektivt, robust og sikkert vegnett, blant annet skredsikring, tunnelutbedring, bygging av kollektivfelt og tilrettelegging for gående og syklende. Kollektivknutepunkt og holdeplasser for kollektivtransporten er utbedret for at disse skal være universelt utformet. Ferjetilbudet på de 17 sambandene som er på riksvegnettet er opprettholdt. Ved utgangen av 2016 var andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekketilstand 81,5 pst. Dette er en forbedring fra 2015 da andelen var 79,9 pst. og en fortsettelse av den positive utviklingen i dekkestandard de siste årene.

Topografi og skiftende klima gjør bygging, drift og vedlikehold av veg krevende mange steder i landet. Kartlegging og tett oppfølging av skredutsatte punkter på vegnettet har vært og er et prioritert område. Statens vegvesen har for vinteren 2016/2017 tatt i bruk nødnett på definerte kritiske fjelloverganger, og det arbeides videre med å finne hensiktsmessig bruk av nødnett i det øvrige beredskapsarbeidet.

Statens vegvesen har i 2016 oppgradert fire tunneler i tråd med tunnelsikkerhets- og elektroforskriften. Det er i dette arbeidet lagt vekt på å sikre god organisering og optimal trafikkavvikling, samt god informasjon til publikum.

Statens vegvesen nådde de mål som var satt for effektivisering for 2016. Effektiviseringsprogrammet og reform for avbyråkratisering og effektivisering ga i 2016 en effektiviseringsgevinst på om lag 300 mill. kr til sammen. Det ble i 2016 innført en ny styringsmodell for oppfølging av bemanning og

tjenestekjøp. Styring av disse kostnadsområdene var et viktig bidrag for å nå effektiviseringsmålene i 2016 og for å tilpasse kostnadsnivået til årlige endringer i omsetning.

Arbeidet med brukerorientering av tjenestene er videreført for å sikre økt tilgjengelighet for innbyggerne. Flere selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er utviklet de siste årene. Flere handlinger knyttet til førerkort kan nå gjøres på nettet, slik som søknad om og utvidelse av førerkort, bestille time til oppkjøring, samt melde tap av førerkortet. Det samme gjelder på kjøretøysiden, hvor man for eksempel kan levere salgsmelding og betale omregistreringen på nett. Dette gir betydelige samfunnsmessige gevinster ved at brukeren ikke lenger trenger å møte opp ved en trafikkstasjon for å få utført en tjeneste, samt at det gir høyere sikkerhet for identifisering av brukere. For Statens vegvesen bidrar dette til færre manuelle handlinger og at ressurser kan omdisponeres til andre oppgaver i kjernevirksomheten.

Statens vegvesens regnskap for kap. 1320 eksklusiv tilskuddspostene viste ved utgangen av året et forbruk på 28,2 mrd. kr mot 29,3 mrd. kr i disponible midler bevilget over budsjettet. Dette gir et mindreforbruk på om lag 3,8 pst., Årsaken til lavere forbruk er sammensatt og knytter seg til flere områder. Bymiljøavtalene har et større mindreforbruk da avtaler ble inngått senere på året enn forutsatt. Det har videre vært redusert framdrift og utsatte betalinger for enkelte skredsikringsprosjekter. Det har også vært manglende planavklaringer for flere prioriterte tiltak knyttet til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift og forsinket oppstart av prosjekter knyttet tilskudd til gang- og sykkelveger. Næringsindeksen har vært en del lavere enn forutsatt og ført til mindre utbetaling til ferjeselskapene.

Etaten har et godt samarbeid med bransjen for å legge til rette for et forutsigbart marked, samtidig som hensynet til internasjonal konkurranse på like vilkår opprettholdes. Det er og vil bli et økende antall større anbudskonkurranser. Etaten legger til rette for mindre, mellomstore og store aktører gjennom sin kontraktstrategi.

Statens vegvesen har i 2016 ivaretatt et bredt oppgavespekter i tråd med det omfattende sektoransvaret etaten er gitt på en god og tilfredsstillende måte. I takt med høy omsetning, herunder økt oppmerksomhet på effektivisering, anses etatens evne til å nå fastsatte mål på lengre sikt som fortsatt god.

Oslo, 28. april 2017



Foto: Knut Opeide

A handwritten signature in black ink that reads "Terje Moe Gustavsen". The signature is written in a cursive, flowing style.

Terje Moe Gustavsen

vegdirektør

Statens vegvesen



E6 ved Dal. Foto Knut Opeide

2

Introduksjon til Statens vegvesen og hovedtall

2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten har tre roller:

- Veg- og vegtrafikkforvalter
- Fagorgan
- Myndighetsorgan

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 trafikkforvalter** er Statens vegvesen vegadministrasjon for staten på riksvegene (10 700 km) og for fylkeskommunene på fylkesveg (nærmere 44 500 km). Dette innebærer ansvar for å ta vare på, planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene. Etaten har også ansvar for riksvegferjene.

Som **fagorgan** har Statens vegvesen ansvar for å 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. På oppdrag fra fylkeskommunene bidrar etaten med utredninger, fakta og forslag til deres arbeid med budsjett, langsiktige planer og andre dokumenter.

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

Statens vegvesen er et **myndighetsorgan** med 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 for trafikanter 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.

Statens vegvesen består av Vegdirektoratet og fem regioner (Region øst, sør, vest, midt og nord). Statens vegvesen ledes av vegdirektøren, regionvegkontorene av regionvegsjefen. Vegdirektoratet er det øverste forvaltningsnivået og ligger i Oslo, men har enheter flere steder i Norge, bl.a. i 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 i alle fylker. Etaten har til sammen 72 trafikkstasjoner og fem vegtrafikksentraler fordelt over hele landet.

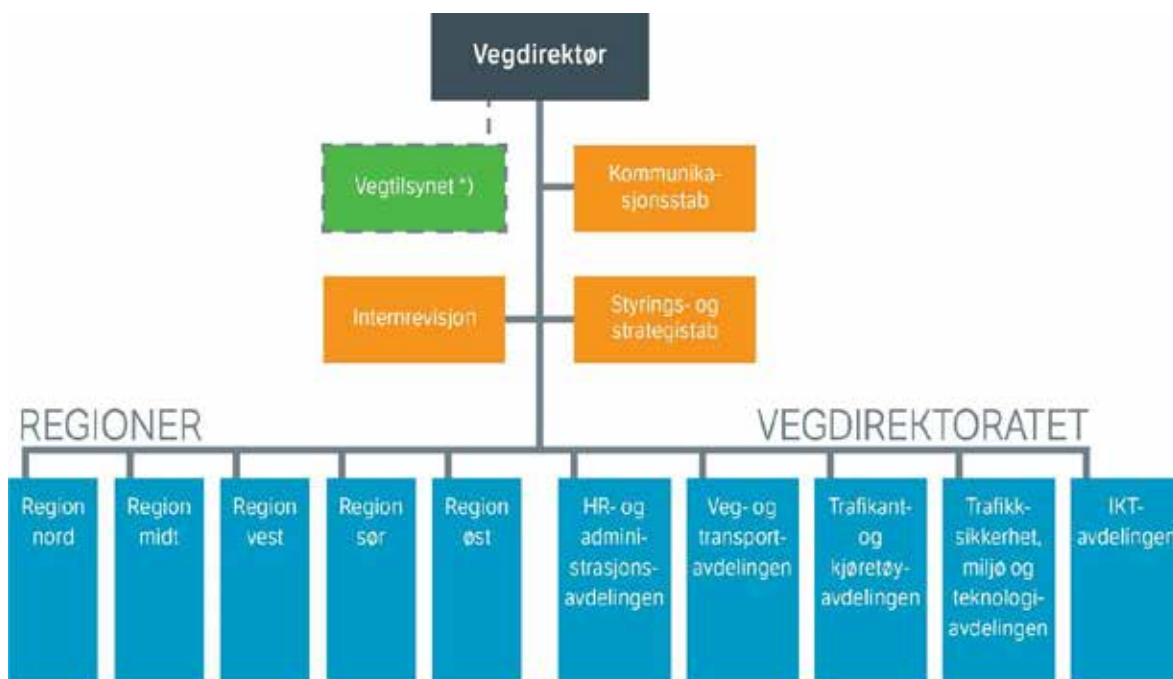
Samferdselsdepartementet styrer Statens vegvesen i riksvegsaker og oppgaver av nasjonal karakter. Styringslinjen går fra departement gjennom vegdirektøren til regionvegsjefene. I fylkesvegsaker går styringslinjen fra fylkeskommunene til regionvegsjefene.

¹ Tallet inkluderer veger med midlertidig riksvegstatus i påvente av omklassifisering, samt lengden av på og avkjøringsramper m.m.

Ved utgangen av 2016 hadde Statens vegvesen 7 575 ansatte fordelt på 7 281 hele stillinger. 39 pst. av disse er kvinner. Etatsledelsen i Statens vegvesen består av:

Tabell 2.1 Etatsledelsen i Statens vegvesen besto i 2016

Vegdirektør	Terje Moe Gustavsen
Regionvegsjef Region øst	Per Morten Lund
Regionvegsjef Region sør	Kjell Inge Davik
Regionvegsjef Region vest	Helge Eidsnes
Regionvegsjef Region midt	Berit Brendskag Lied
Regionvegsjef Region nord	Torbjørn Naimak
Vegdirektoratet:	
Leder av Styrings- og strategistaben	Lars Aksnes
Leder av Veg- og transportavdelingen	Jane Bordal
Leder av Trafikant- og kjøretøyavdelingen	Bodil R. Dreyer
Leder av Trafikksikkerhets-, miljø- og teknologiavdelingen	Marit Brandtsegg
Leder av HR- og administrasjonsavdelingen	Vidar Lødrup
Leder av IKT-avdelingen	Lars B. Kalfoss
Leder av Kommunikasjonsstaben	Sissel Faller



*) Vegtilsynet ble fra 1. januar 2017 lagt direkte under Samferdselsdepartementet

Figur 2.1 Organisasjonskart

2.2 Utvalgte nøkkeltall

Tabell 2.2 viser nøkkeltall basert på informasjon fra del 6 Årsregnskap og tall 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 veg-administrasjon 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.

Tabell 2.2 Nøkkeltall

Nøkkeltall	2014	2015	2016
Bemanning, antall ansatte	7 332	7 585	7 575
Bemanning, hele stillinger	7036	7 313	7 281
Riksveg kap. 1320			
Samlet tildeling kap. 1320 ekskl. tilskuddspostene (inkl. overført mindreforbruk 2015, merinntekter og refusjoner) i mill. kr	23 644	26 425	29 328
Utnyttelsesgrad pst. regnskap riksveg av midler til disposisjon	101,6	97,4	96,2
Riksveg eksterne midler			
Tildeling eksterne midler	10 016	8 243	9 521
Utnyttelsesgrad eksterne midler pst. regnskap av årets midler	96,5	102,5	85,4
Riksveg kap. 1320 inkl. eksterne midler			
Samlet tildeling riksveg (kap. 1320 ekskl. tilskuddspostene)	33 660	34 668	38 849
Total utnyttelsesgrad riksveg	100,1	98,6	93,6
Fylkesveg inkl. eksterne midler			
Tildeling fylkesveg	19 593	20 765	19 754
Utnyttelsesgrad fylkesveg	95,1	94,2	91,2
Samlet tildeling riksveg og fylkesveg inkl. eksterne midler	53 253	55 433	58 603
Samlet utnyttelsesgrad	98,2	97,0	92,8
Nøkkeltall basert på samlet omsetning¹			
Lønnsandel pst.	8,40	8,8	8,9
Lønnsutgifter per bemanning hele stillinger i tusen kr	621,9	645,3	666,7
Andel kjøp av tjenester pst.	7,10	7,3	6,9
Tilstand/produksjon²			
Framkommelighet			
Andel av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard (i pst.)	76,5	79,9	81,5
Antall km riksveg dekkelagt	1 400	1 340	1 300
Antall km riksveg åpnet for trafikk	154	45,2	83,4
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	38	3	9
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	31	22,2	40,8
Antall km nye kollektivfelt	6	5,8	2,6
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	8	13,5	4,1
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	68	37,1	41,4
Trafikksikkerhet			
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	63	9	6,2
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	33	27	33,7
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	213	289	202,9
Miljø			
Antall boliger hvor det er gjort tiltak etter forurensingsforskriftens grenseverdi (42 dB)	40	57	20
Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp for alle nye personbiler (g/km)	110	100	93
Antall byer som har overskridelser etter Forurensingslovens grenseverdi for årsmiddel av NO ₂ ⁴⁾	2 av 7	1 av 7	2 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	7	2	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	95	55	41
Trafikant- og kjøretøy			
Totalt antall registrerte kjøretøy ³	3 123 436	3 181 130	3 238 597
Antall elektriske drevne kjøretøy	42 467	73 738	102 917
Antall hydrogendrevne kjøretøy	26	24	23
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	1 008 102	1 083 458	1 088 364
Antall produserte førerkort (ca.)	395 000	409 000	508 000

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 at det har Statens vegvesen lagt 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⁾ Statens vegvesens aktiviteter pågår over flere år og måloppnåelsen kommer først når tiltakene er ferdigstilt. 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. Forurensingsforskriftens grenseverdi for døgnmiddel ble skjerpet i 2016. Data for 2016 er foreløpig



E6 Eidsvolltunnelen. Foto Knut Opeide

3

Årets aktiviteter og hovedtall

I del 3.1 presenteres Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2016 innenfor hvert av hovedmålene for transportpolitikken i stortingsmeldingen om Nasjonal transport 2014–2023. I del 3.2 presenteres informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2016.

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

3.1 Resultater og måloppnåelse 2016

Statens vegvesen har i 2016 i hovedsak nådd målene satt i Prop. 1 S (2015–2016) og krav gitt i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet. Overoppfyllelse av mål skyldes i noen av tilfellene at tiltak forutsatt fullført i 2015 først ble ferdigstilt i 2016. Enkelte tiltak har fått ekstratildeling gjennom året. Underoppfyllelse av mål henger sammen med at enkelte prosjekt har hatt forsinket framdrift. Planlagte tiltak er i all hovedsak gjennomført i 2016.

Mange av målene til Statens vegvesen er resultat av aktiviteter som pågår over flere år. Virkningene av tiltakene kommer først når disse er ferdigstilt. Selv mindre forseringer eller forsinkelser i framdriften av tiltak vil derfor påvirke måloppnåelsen enkelte år.

Innsats til vedlikehold og fornying har resultert i at forfallet for årene 2015 og 2016 ble redusert. Dette er for første gang på flere tiår. Andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard økte fra 2015 til 2016, og er en fortsettelse av den positive utviklingen i dekkestanden de siste årene. Som følge av prioritering av vedlikehold og fornying av vegdekker og tunneler er det ikke like positiv utvikling for de øvrige vegobjektene.

Langsiktig og systematisk arbeid med tiltak for trafiksikkerhet følges opp kontinuerlig. Ulykkesutviklingen har de siste årene vært positiv, og resultatet for 2016 for antall drepte og hardt skadde viser en reduksjon fra året før. I tråd med nasjonale føringer har en mer målrettet kontroll- og tilsynsinnsats vært prioritert i 2016. Dette er en videreføring av 2015.

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 2016 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 krav til noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking. Den økte standarden for vinterdrift har størst betydning for den delen av vegnettet som har minst trafikk og lavest standard fra før, og for gang- og sykkelveger. Dette gir størst effekt på vegnettet i distriktene og for syklende og gående. Endringen i standarden gir bedre trafiksikkerhet og framkommelighet langs hele vegnettet og for alle trafikantgrupper.

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å sikre at forutsatt standard nås. I 2016 ble det gjennomført i overkant av 14 500 kontroller på riksveger og riks gang- og sykkelveg. Av de

gjennomførte stikkprøvekontrollene var 99 pst. uten mangler. Dette er en samme resultat som i 2015. Statens vegvesen har i 2016 gjennomført 81 pst. av de planlagte kontrollene. Oppfølgingen for å sikre at gjennomføring av stikkprøvekontroller på riksveger skjer i henhold til plan er skjerpet. I vedlegg 1 er det gitt en nærmere omtale av oppfølging av driftskontrakter.

I kontraktene er det egne bestemmelser som gir mulighet til å ilegge sanksjoner avhengig av mangelens alvorlighet, konsekvenser for trafikantene og ev. besparelser hos entreprenøren. Det er laget en egen instruks for byggherrepersonell som har ansvar for å håndtere slike sanksjoner. En av hensiktene med denne instruksen, er å sikre at byggherren praktiserer bestemmelsen på en hensiktsmessig og enhetlig måte overfor entreprenørene, og dessuten bidra til at entreprenøren sørger for at kvalitetssystemet med tilhørende rutiner bidrar til å forhindre at lignende mangler gjentas senere. Det er lagt vekt på at byggherrens opptreden skal være et positivt bidrag i entreprenørens arbeid med kontinuerlig forbedring av sin leveranse. En entreprenør som samarbeider om dette på en konstruktiv måte vil oppleve at byggherrens økonomiske sanksjoner inntil videre blir stilt i bero og ev. utgår når det gjennomføres avtalte forbedringstiltak. Der hvor entreprenøren viser manglende vilje til kontinuerlig forbedring, skal systemet med økonomiske sanksjoner iverksettes fullt ut slik som bestemt i kontrakten.

Totalt ble det lagt asfalt på om lag 1 300 km riksveg, inkludert gang- og sykkelveg langs riksveg. I tillegg kommer noen strekninger hvor det kun ble utført stedvis lapping. Statens vegvesen har satt mål for veg-dekkes kvaliteten gjennom krav til spordybde og jevnhet. Ved utgangen av 2016 var andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekketilstand 81,5 pst. (om lag 8 600 km). Dette er en forbedring i forhold til 2015 da andelen var 79,9 pst. og en fortsettelse av den positive utviklingen i dekkestandard de siste årene.

Tabell 3.1 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt

Strekning	Fjellogang	Timer stengt vinteren 2015/2016
E6 Trondheim – Kirkenes	E6 Saltfjellet	65
	E6 Kvænangsfjellet	118
	E6 Sennalandet	98
	E6 Hatter	56
E16 Oslo – Bergen	E16 Filefjell	6
E16/rv. 7/rv. 52/E16 Oslo – Bergen	rv. 52 Hemsedalsfjellet	23
	rv. 7 Hardangervidda	390
E10 Å – Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	118
E6/rv. 70 Oslo – Kristiansund	E6 Dovrefjell	47
E16/rv. 7/rv. 52/rv. 5 Oslo – Florø	rv. 52 Hemsedalsfjellet	23
E134 Drammen – Haugesund	E134 Haukelifjell	53

Utvikling av vegnettet

Statens vegvesen åpnet 83,4 km nye riksvegstrekkninger for trafikk i 2016. Av dette var 6,2 km firefelts veg. Tabell 3.2 gir oversikt over strekningene med prosjektkostnad over 200 mill. kr. En samlet oversikt over alle vegstrekkninger som ble åpnet for trafikk i 2016 finnes i vedlegg 1.

Tabell 3.2 Prosjekter med kostnad over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2016

Vegnr./ Strekning	Rute	Fylke	Prosjektbeskrivelse	Prognose for slutt- kostnad (mill. kr)	Antall km
E18 Knapstad – Retvet	2a	Øst- fold/ Akers- hus	Prosjektet omfattet bygging av firefelts veg i ny trase på en om lag 6 km lang strekning i Hobøl kommune i Østfold og Ski kommune i Akershus. Prosjektet omfattet bygging av to planskilte kryss, samt tilhørende gang- og sykkelveger.	1 566	6,2
E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande N	4a	Sogn og Fjord- ane	Prosjektet omfattet bygging av to delstrekkninger på til sammen om lag 9 km i Gaular kommune i Sogn og Fjordane, hvorav 3 km som er lagt i ny trase forbi Sande sentrum. Prosjektet omfattet bl. a. en tunnel på om lag 1 km, en bru på om lag 100 meter samt om lag 2 km gang- og sykkelveger.	698	9,1
E134 Stordals- tunnelen	5a	Horda- land	Prosjektet omfattet omlegging av E134 på strekningen Lauareid og Bakka på en strekning på om lag 4 km i Etne kommune i Hordaland. Prosjektet har omfattet en tunnel på om lag 1,2 km, samt en kortere tunnel. I tillegg har prosjektet omfattet omlegging av sideveger og etablering av nytt kryss med fv 48. Prosjektet har lagt til rette for at tidligere E134 på strekningen kan benyttes av gående og syklende.	482	4,4
E6 Frya – Sjoa	6a	Opp- land	Prosjektet omfattet bygging av tofeltsveg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på en om lag 34 km lang strekning i Sør-Fron, Nord-Fron og Sel kommuner Oppland. E6 er bygget i ny trase på nesten hele strekningen, og legges utenom tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. Prosjektet omfatter fem planskilte kryss, en ny døgnhvileplass for tungtransporten samt to tunneler på henholdsvis 3,7 km og 4,4 km.	6 682	33
E6 Kråkmo- fjellet nord	8a	Nord- land	Prosjektet har omfattet utbedring av en om lag 5 km lang strekning mellom Femtvassli og Kråkmo i Hamarøy kommune i Nordland. Prosjektet omfattet også en bru på om lag 75 meter samt en tunnel på om lag 0,5 km.	400	4,7
E6 Halselv – Møllnes	8b	Finn- mark	Prosjektet omfattet delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 13 km lang strekning i Alta kommune i Finnmark. Prosjektet har bl.a. omfattet bygging av to tunneler på om lag 2,5 og 1,3 km. Prosjektet har medført en innkorting av E6 med om lag 2 km.	970	13,6
E6 Jansnes – Halselv	8b	Finn- mark	Prosjektet omfattet delvis bygging av ny veg og delvis utbedring av eksisterende veg på en om lag 3 km lang strekning i Alta kommune i Finnmark. Prosjektet har bl.a. omfattet bygging av tunnel på om lag 1 km samt 1,6 km gang- og sykkelveger. Prosjektet har medført en mindre innkorting av E6.	311	3,3

Tabell 3.3 Endringer i infrastrukturen i 2016²

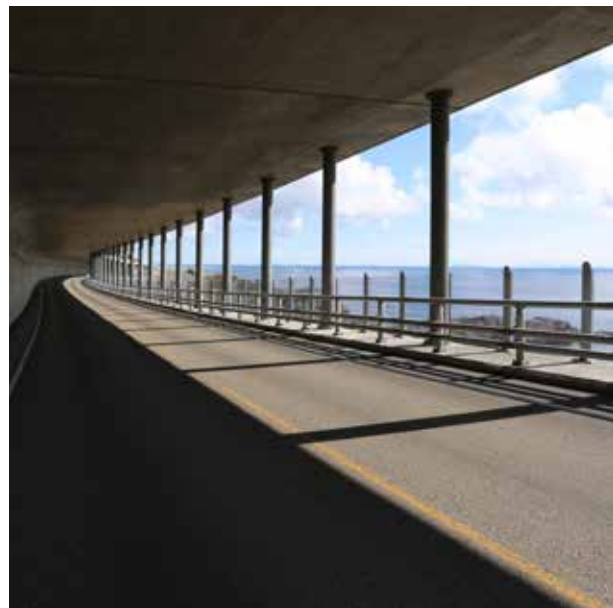
	Mål 2016	Resultat 2016	Avvik	Mål handlingsprogram 2014–2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 3 år (pst.)
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	5	9	4		
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	23,2	40,8	17,6		
Antall km nye kollektivfelt	0	2,6	2,6	11,0	130,9
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	2,4	4,1	1,5	47	54,4
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	49,2	41,4	-7,8	175	83,7

Skredsikring

Ni skredutsatte punkter ble utbedret i 2016. Målet var fem, og avviket skyldes bl.a. at prosjektet E134 Stordalstunnelen ble åpnet i 2016, mot tidligere forutsatt i 2015. I tillegg er det utbedret et skredutsatt punkt på E39 Romarheimsdalen etter at prosjektet fikk tildelt midler i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

Gul midtlinje

Om lag 41 km veg ble utbedret slik at veggbredden tilfredsstilte kravet til å etablere gul midtlinje. Målet var om lag 23 km. Avviket skyldes i bl. a. at prosjektet E134 Stordalstunnelen åpnet for trafikk i 2016, mot tidligere forutsatt i 2015.



E10 Hamnøy Rassikring. Foto Tomas Rolland

Kollektivfelt

Det ble etablert 2,6 km kollektivfelt langs riksvegnettet i 2016, mot opprinnelig forutsatt 0 km. Avviket skyldes bl. a. at det ble etablert kollektivfelt langs E6 på strekningen Mortensrud – Skullerud som et strakstiltak i forbindelse med gjennomføringen av tunneloppgraderingsprogrammet i Oslo.

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

² For åpning av nye firefeltstogveger, se omtale under hovedmål Trafikksikkerhet.

Gående og syklende

Målet for 2016 var å tilrettelegge 49,2 km veg for gående og syklende, hvorav 2,4 km i byer og tettsteder. Resultatet ble 41,4 km, hvorav 4,1 km i byer og tettsteder. Avviket skyldes i hovedsak at etableringen av gang- og sykkelveg i forbindelse med prosjektet rv. 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør først vil skje når prosjektet åpnes for trafikk i 2017, mot opprinnelig forutsatt i 2016. 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 2016 ble fire tunneler utbedret.

Ferjetilbudet

Tabell 3.4 Ferjetilbudet ved utgangen av 2016 (vintertilbudet)

Veg	Samband	Ferjer (antall/pbe) (evt. suppl. ferje i parentes) ²⁾	ÅDT (pbe) ¹⁾	Frekvens Avganger pr. døgn (antall) ³⁾	Åpnings-tid hverdager (timer) ²⁾	Gjenstående kjøretøy (pst) ¹⁾
Rv19	Moss-Horten	5/830	9 523	104	19	21,6
E39	Mortavika-Arsvågen	3/666	7 758	49	24	1,4
E39	Sandvikvåg-Halhjem	3/636	5 079	35	24	0,5
E39	Oppedal-Lavik	3/360 (4/455 12 dgr/år)	3 001	52	24	0,2
E39	Anda-Lote	1/106	2 371	38	24	0,5
E39	Festøy-Solavågen	2/244	3 202	42	24	0,2
E39	Volda - Folkestad	1/90	1 269	32	18	0,1
E39	Molde-Vestnes	4/504	4 271	45	24	1,2
E39	Halsa-Kanestraum	3/235	2 294	50	24	1,7
Rv13/ rv55	Vangsnes-Hella-Dragsvik	2/153 (3/195 jun-aug)	1 257	28	20,5	0,2
Rv13	Nesvik-Hjelmeland	2/110	1 095	61	21	0,4
Rv13	Lauvik-Oanes	1/110	2 516	41	24	1,7
Rv5	Fodnes-Mannheller	2/220	3 351	56	24	0,9
E6	Bognes-Skarberget	1/120 (1/50)	373	15	22	1,0
Rv827	Drag-Kjøpsvik	1/120	179	11	24	0,3
Rv85	Bognes-Lødingen	2/120 (1/100)	475	11	19	1,2
Rv80	Bodø-Moskenes-Værøy-Røst	1/80 (120)	39	3/6	20	N/A

¹⁾ ÅDT (pbe) angir antall kjøretøy pr. døgn omregnet til personbilenheter avhengig av lengden.

Feks. er et vogntog på 19 meter 10,7 pbe

²⁾ Rutetilbud vinter 2017. Ekskl. eventuell supplering ved økt produksjon i sommer/høytrafikkerte perioder

³⁾ Vinter



E39 Oppedal–Lavik. Batteriferjen Ampere. Foto Vegard Bondevik Lie

Det var totalt 17 ferjesamband på riksvegferjenettet ved utgangen av 2016. I tillegg til videreføring av ferjetilbudet fra 2015, inntrådte helårvirkningen av kapasitetsforbedring i sambandene E39 Halså – Kanestraum og E39 Molde – Vestnes i Møre og Romsdal. I 2016 var det for ferjedriften, totalt på riksveg og fylkesveg, meldt 60 hendelser (inklusive arbeidsulykker/personskader) til Sjøfartsdirektoratet. 25 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 12 av de 17 sambandene. Sambandet rv. 19 Moss – Horten hadde i 2016 et servicenivå på 78 pst. Dette er en forbedring fra 2015 hvor resultatet endte på 70 pst.

I vedlegg 1 er det gitt en nærmere omtale av ytterligere resultater innen området Framkommelighet.

Hovedmål Trafikksikkerhet

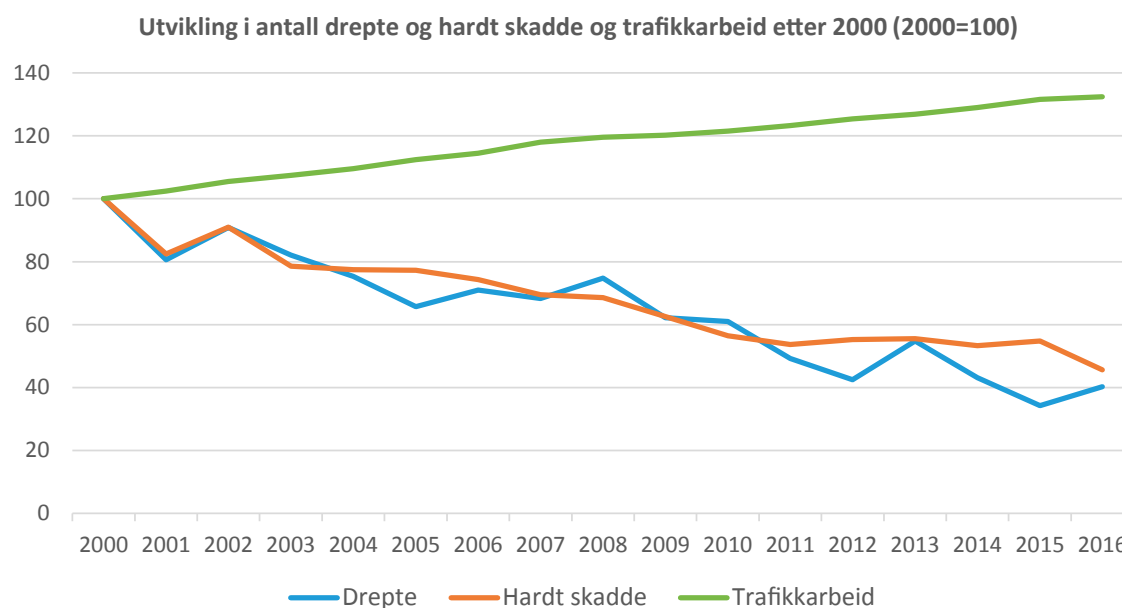
” En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren» Etappemål: Innen 2024 skal antall drepte og hardt skadde halveres

Ulykkesutvikling

Foreløpige anslag viser at omlag 780³ personer ble drept eller hardt skadd i vegtrafikkulykker i 2016. Dette er en reduksjon på om lag fire prosent fra 2015, og er en svak positiv utvikling i retning av etappemålet i Nasjonal transportplan 2014–2023 på maksimalt 500 drepte og hardt skadde innen 2024.

Foreløpige tall viser at 135 personer ble drept i 2016, som er en økning på 15 pst. fra 2015.

Etterfølgende figur viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra 2000 til og med 2016 sammenholdt med utviklingen i trafikkarbeid.

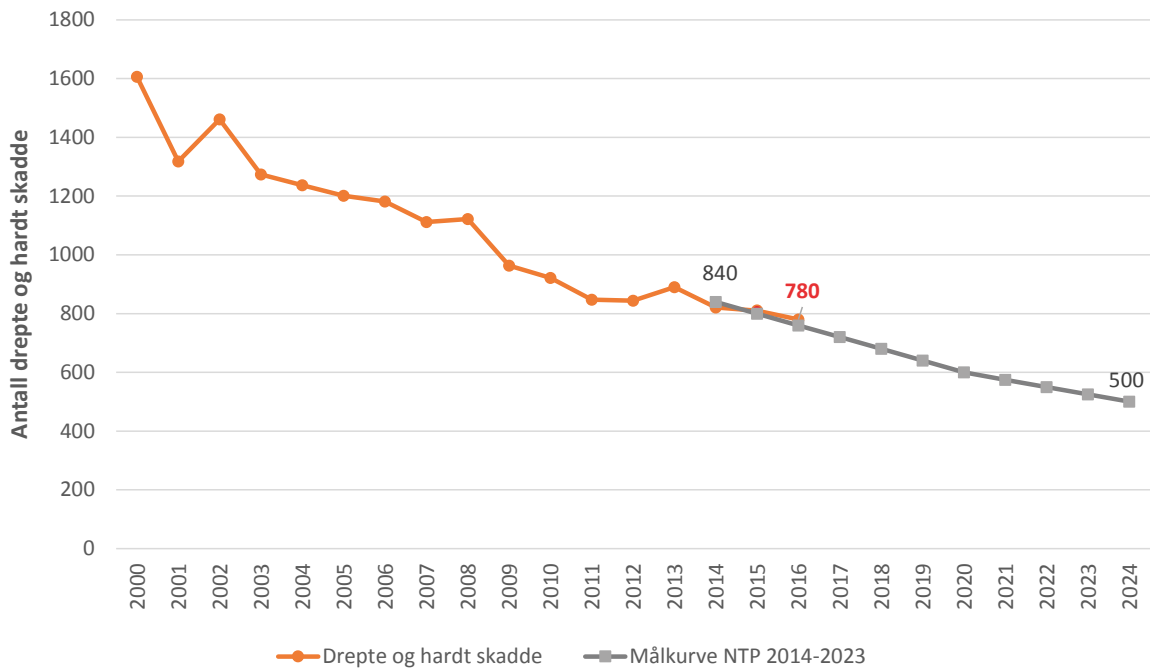


Figur 3.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og trafikkarbeid etter 2000 – Tall for 2016 er foreløpig anslag

³ Endelig tall for 2016 vil bli publisert av SSB 30. mai 2017.

Det er forventet en økning i antall hardt skadde da det er etterslep på rapportering av skadegrad fra politiet.

Figur 3.2 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2000–2016 og mål for utviklingen i Nasjonal transportplan 2014–2023.



Figur 3.2 Utviklingen i antall drepte og hardt skadde – Tall for 2016 er foreløpig anslag

Noen hovedtrekk i ulykkesbildet fra 2015–2016⁴:

- Syklister og «andre trafikanter» (ATV, snøscooter og traktor) utgjør i all hovedsak økningen i antall drepte fra 2015 til 2016.
- Antall drepte bilførere, bilpassasjerer, MC-førere og gående har holdt seg stabilt. 42 pst. av de drepte i 2016 var bilførere.
- 82 pst. av de drepte i 2016 var menn, og de utgjør hele økningen i antall drepte fra 2015–2016.
- Det var en reduksjon på 35 pst. i antall drepte i alderen 18–24 år. Samtidig var det en fordobling i antall drepte i aldersgruppene 55–64 år og 75–84 år.

I perioden 2005–2015 har Statens vegvesen analysert 1 955 dødsulykker med i alt 2 139 drepte.

Analysene viser at de viktigste medvirkende faktorene til at ulykkene skjedde er knyttet til trafikantene. Høy fart medvirket til 40 pst. av disse ulykkene. Ruspåvirkede førere har vært innblandet i om lag 20 pst. av ulykkene, og mer enn 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.

Nasjonal transportplan 2014–2023 har som etappemål å halvere tallet på drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2008–2011. Forutsetningen for å oppnå en ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde er koordinert og styrket innsats hos alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Fylkeskommunene, Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk er de mest sentrale. I tillegg forutsetter etappemålet blant annet at sikrere kjøretøy og bedre skadebehandling bidrar til færre drepte og hardt skadde.

⁴ Endelige tall når det gjelder hardt skadde for 2016 vil ikke foreligge før i månedsskiftet mai/juni. Rapport om «Trafikksikkerhetsutviklingen 2016» vil bli lagt fram på Resultatkonferansen for trafikksikkerhet 13. juni 2017. Her vil det være en utdypende omtale av ulykkesbildet, basert på endelige tall for drepte og hardt skadde.

Statens vegvesen har i samarbeid med Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene og storbykommunene utarbeidet Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2014–2017. Planen bygger på Nasjonal transportplan 2014–2023. Formålet med planen er å vise utfordringene og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperioden for å sikre en stø kurs mot etappemålet. I 2016 ble det arbeidet med oppfølging av de enkelte tiltakene. Det ble også arrangert en resultatkonferanse, der blant annet status for tilstandsmålene ble presentert.

En tverretattlig arbeidsgruppe ledet av Statens vegvesen leverte vinteren 2016 grunnlagsmateriale til stortingsmeldingen Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.



E6 Hunderfossen_Firefeltsveg med sideterreng fylt opp mot fjellskjering og lysmast med knekkledd.

Foto Steinar Svensbakken

Statens vegvesens bidrag til reduksjon i antall drepte eller hardt skadde

I Prop. 1S (2015–2016) ble det lagt til grunn at investeringsanlegg som ble fullført i 2016 ville gi fem færre drepte og hardt skadde. Gjennomførte tiltak i 2016 ga et beregnet resultat på seks færre drepte og hardt skadde.

I Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 er det lagt til grunn at investeringer på riksvegnettet i perioden vil gi til sammen 33 færre drepte og hardt skadde. I tillegg kommer bidrag fra trafikant- og kjøretøyrettet virksomhet, som kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen.

Tabell 3.5 Målrattede tiltak som gir økt trafikksikkerhet

	Mål 2016	Resultat 2016	Avvik	Mål handlingsprogram 2014–2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 3 år (pct.)
Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde (tiltak som gjennomføres)	5	6	1	33	70
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebåner åpnet for trafikk	15,5	6,2	-9,3	107	73
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	32,4	33,7	1,3	141	66,5
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	242,8	202,9	-39,9		

Nye firefelts veger

Målet for 2016 var at 15,5 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk. Resultatet ble 6,2 km. Avviket skyldes at prosjektet rv. 4 Lunne grense – Jaren og Lygna sør åpnes for trafikk i 2017, mot tidligere forutsatt i 2016.

Midtrekkverk og forsterket midtoppmerking

I 2016 ble det bygd midtrekkverk på 33,7 km to- og trefeltsveger, mens målet var 32,4 km. Ved utgangen av 2016 var det i alt om lag 330 km to- og trefeltsveg med midtrekkverk.

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 kostnadskrevende å etablere enn midtrekkverk.

Det ble i 2016 etablert forsterket midtoppmerking på om lag 200 km riksveg, mens målet var om lag 240 km. Målet er blant annet basert på en forutsetning om etablering av forsterket midtoppmerking i forbindelse med dekkelegging på riksvegnettet på strekninger der forholdene tilsier dette. Avviket skyldes i stor grad at det er etablert forsterket midtoppmerking på færre strekninger enn forutsatt i forbindelse med dekkeleggingen i 2016. Ved utgangen av 2016 er det på landsbasis i alt etablert forsterket midtoppmerking på om lag 1 550 km riksveg.

Kontroll- og tilsynsvirksomheten

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har Statens vegvesens prioritert i tråd med nasjonale føringer om mer målrettet kontroll- og tilsynsinnsats. 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 tungtransportkontroller totalt har økt med over 20 pst. fra 2015 til 2016, og utgjør en økning på om lag 16 pst. av gjennomsnittet de tre foregående år. Økningen kan blant annet sees som en effektivitetsgevinst ved bruken av nye VaDIS, et elektronisk kontrollverktøy som ble innført i begynnelsen av 2015. I 2015 var kontrollaktiviteten også noe redusert grunnet fokus på kontrollaktivitet på obligatorisk bombrikke og innkjøring av nye VaDIS. Den økte kontrollinnsatsen av tunge kjøretøy i 2016 viser at andel kjøretøy med mangler og bruksforbud er redusert.

Kontroll av vinterutrustning viser at det er registrert færre utenlandske vogntog som ikke tilfredsstillt kravene til å ferdes på norske vinterveger sammenlignet med tidligere år. Antall bruksforbud for vinterdekk har også gått ned. Dette skyldes bedre dekkutrustning, men tallene vil også variere fra år til år utfra føreforholdene.



E16 Filefjell. Utekontroll av tungbiler. Foto Kjell Wold

Tabell 3.6 viser antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg og i bedrift. Det er for 2016 en betydelig økning i antall kontrollerte døgn for kjøre- og hviletid på veg. Dette har sammenheng med at de fleste kjøretøyene i dag er utstyrt med digital fartsskriver, noe som forenkler kontrollen ved bruk av digitale analyseverktøy. Kontroll av kjøre- og hviletid på veg er dessuten et viktig hjelpemiddel for å avdekke brudd på kabotasjereguleringen, noe som har vært et fokusområde i 2016.

Tabell 3.6 Oversikt over antall kjøre- og hviletidskontroller i 2016

Kjøre- og hviletidskontroller	Mål 2016	Resultat 2016	Avvik
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg	121 220	163 358	34,7 pst.
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	242 640	257 081	6 pst.

Det ble påstartet utvikling av et system for risikoklassifisering av transportforetak i 2016. Systemet vil bidra til økt målretting av kontrollaktivitetene på basis av registrert risiko at transportøren har feil eller mangler.

Antall stikkprøver av periodisk kontroll er på landsbasis i samsvar med kravet på 0,3 pst. av gjennomførte kontroller. Ny teknologi, med bl.a. sanntidsregistrering og bruk av ANPR (kjennemerkegjennkjennning) i stikkprøvekontroller langs veg, gir bedre målretting av kontrollene.

Statens vegvesen har i løpet av 2016 etablert en egen enhet for tilsyn med parkering, og utviklet et parkeringsregister for å kunne innføre nytt parkeringsregelverk fra 1. januar 2017.

Antall vedtak om tilbakekallinger av verksted- og kontrollorgangodkjenninger har økt ganske betydelig fra 2015 til 2016. Dette skyldes i hovedsak økt oppmerksomhet og bedre målretting av tilsynene.

Statens vegvesen opprettet i 2016 en egen krimenheter med formål om å styrke arbeidet med å forebygge og avdekke samfunnsskadelig og kriminell aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Enheten har i løpet av kort tid dokumentert hvordan svakheter i forvaltningen utnyttes av kriminelle med vinnings hensikt. Det er etablert god samhandling med andre offentlige etater og næringen, noe som gir et viktig bidrag til blant annet å øke oppdagelsesrisikoen og følge opp brudd som avdekkes. I 2016 gjennomførte Statens vegvesen sammen med andre myndigheter en landsomfattende aksjon rettet mot ulovlig drift av ikke-godkjente verksteder. Innsatsen mot piratskoler som driver ulovlig trafikkopplæring har også hatt økt fokus. Ulovlig drift er i en del tilfeller anmeldt av en eller flere tilsynsmyndigheter.

Bilbeltebruk

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2016 var 94,7 pst. som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 96 pst. utenfor tettbygd strøk. Langtidstrenden er positiv, men det vil fortsatt være krevende å nå tilstandsmålene for 2018 på henholdsvis 96 og 98 pst.

Bilbeltekontroller innenfor tettbebygde strøk har i hovedsak vært lagt til områder i tilknytning til barnehager og skoler. Kontrollene er videre lagt til kveldstid, i helger og typiske utfartshelger der utfordringene er størst i forhold til å få økt bilbeltebruk.

Automatisk trafikkontroll

Det ble i 2016 etablert to punkt-ATK og fem streknings-ATK. Ved utgangen av 2016 var det totalt installert streknings-ATK på 29 vegstrekninger og 306 punkt-ATK.

Effekten av automatisk trafikkontroll ble evaluert i 2014. Streknings-ATK er beregnet til å redusere antall drepte og hardt skadde med 54 pst., mens punkt-ATK er beregnet til å redusere antall drepte og hardt skadde med 39 pst.



E6 Vingrom. Kampanjeskilt bruk bilbelte.
Foto Steinar Svensbakken

Trafikksikkerhetskampanjer

De tre langsiktige nasjonale trafikksikkerhetskampanjene Belte i buss, Ungdom og fart og Del veien ble videreført i 2016. Virkemidler som har vært tatt i bruk, er kampanjefilmer, bruk av sosiale medier, materiell i buss og kampanjeskilt langs veg. Egne beltekontroller og samarbeid med politiet har støttet opp om kommunikasjonsiltakene.

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 unge menn som målgruppe. Målet er å gjøre fartsovertredelser sosialt uakseptabelt. Evaluering av kampanjen siden oppstarten i 2014 viser positive endringer i holdning til fart og fartsgrenser.

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 utredes for å skaffe beslutningsgrunnlag om det bør startes en kampanje om temaet. Problemet er komplekst, og det samlede omfanget av ulykker der distraksjon og uoppmerksomhet har vært en medvirkende faktor, ligger opp mot 30 pst. Arbeidet i 2016 gir grunnlag til å vurdere hvordan en eventuell kampanje kan målrettes med hensyn til budskap og målgrupper.

Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport avga i alt seks rapporter i 2016. Rapportene omhandler brann i tunnel, brann i buss under lading, kollisjon mellom modulvogntog og personbil samt en singelulykke med lastebil med farlig gods. I tillegg er det avgitt en temarapport om sikkerhetskritiske forhold ved krokcontainertransport. I 2016 ble det fremmet i alt 13 tilrådninger med forslag til tiltak som kan redusere sannsynligheten for lignende ulykker. Det er Statens vegvesen som har ansvaret for å sørge for at nødvendige tiltak foreslås slik at tilrådingene kan lukkes. Samferdselsdepartementet

godkjenner om en tilrådning kan lukkes. Ved inngangen til 2016 var det 13 tilrådninger som var til observasjon, og i løpet av 2016 ble 8 av de lukket. Av de 13 avgitte tilrådningene i 2016 ble 5 lukket, slik at det ved inngangen til 2017 er 13 tilrådninger som fortsatt er til observasjon.

For nærmere informasjon vises det til Statens havarikommisjon for transport sin egen årsrapport.

Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Vegtilsynet

Vegtilsynet har avgitt åtte tilsynsrapporter for Statens vegvesen i 2016. Tilsynssakene har omhandlet tema som trafikkberedskap for værutsatte strekninger, oppfølging av driftskontrakter og måloppnåelse, oppfølging av bruens tilstand, teknisk kvalitetskontroll i utbyggingsprosjekt, arbeidsvarsling og behandling av fravik fra krav i normaler.

Resultatet av tilsynssakene har blant annet vist svakheter i Statens vegvesens arbeid med å etterleve fastsatte krav, oppfølging, samt manglende oppdatering av systemer. Statens vegvesen følger opp dette i videre arbeid blant annet gjennom mer formalisert og strukturert styring av etaten. Det har vært gjort forbedringer i eksisterende styringsverktøy, og det stilles strengere krav til bruk av disse i etaten.

For nærmere informasjon vises det til Vegtilsynets egen årsrapport.

Hovedmål Miljø

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

Klimagassutslipp

Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle nye personbiler i 2016 ble 93 g/km. Dette innebærer en reduksjon på 7 g/km fra 2015. Det ble registrert 24 245 nye nullutslipps personbiler i 2016, en reduksjon på 6 pst. fra 2015. Ladbare hybrider har i 2016 blitt prismessig fordelaktige på grunn av redusert engangsavgift. Dette har delvis gått på bekostning av antallet som velger elbil. Av de nyregistrerte nullutslippsbilene var 23 biler hydrogendrevne. Inkludert bruktimport, ble det førstegangsregistrert totalt 29 526 personbiler med nullutslipp i 2016. Det ble registrert 37 922 nye personbiler med hybriddrift i 2016, en økning på 102,5 pst. fra 2015. Av disse var 20 663 ladbare hybrider, en økning på 62,9 pst. fra 2015. Det ble registrert 607 nye varebiler med nullutslipp i 2016, mot 680 i 2015.

Det er innført rutiner for at alle saker som behandles av etatsledelsen skal vurderes for klimaeffekt, og det arbeides videre med metoder for å redusere klimagassutslipp fra anleggsarbeid. Det arbeides også med hvordan etaten bedre kan ta klimahensyn i planleggingen. Metodene for beregning av utslipp fra vegbyggingen er forbedret, og det pågår test av verktøy for klimagassbudsjett og klimaregnskap for vegbyggingen. For de vegprosjektene som ble åpnet i 2016, er det beregnet at CO₂-utslippet fra trafikken ble redusert med om lag 2 250 tonn i åpningsåret. Arbeidet med å redusere energibruken i Statens vegvesen fortsetter.

Lokal luftforurensing og støy

Forskriftsfestede grenseverdier for NO₂ ble i 2016 overskredet i Oslo. Tromsø og Narvik hadde høye nivåer av svevestøv (PM₁₀) i 2016, og tiltaksutredninger ble igangsatt. I Bergen og Oslo var piggfriandelen henholdsvis 87 og 86 pst. i 2016. I Drammen, Fredrikstad og Sarpsborg var piggfriandelen på 80 pst, mens den i Stavanger og Trondheim var på henholdsvis 78 og 64 pst. Det var en svak økning i piggfriandelen i Bergen, Oslo og Fredrikstad, Sarpsborg og Trondheim (+1 pst.) fra 2015 til 2016, mens det var en liten nedgang i Stavanger (-2 pst.). Trondheim innførte piggedekkegebyr 1. november 2016, mens Stavanger har som mål å innføre dette 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 framskaffet vil gi nye muligheter i arbeidet med å redusere klimagassutslipp fra kjøretøy. Avgassmålinger blir også gjennomført i 2017.

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy overskrides ved noen boliger. Det ble i 2016 gjort tiltak ved 20 boliger, for å få disse under grenseverdien angitt i forskriften (42 dB innendørs). Tiltakene berører i underkant av 50 personer. Det gjenstår å gjennomføre tiltak for om lag 13 boliger. 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 2016 var målet 258 personer, mens resultatet ble 144 personer. Avvik skyldes blant annet at tiltak etter T-1442 delvis oppveies av trafikkvekst.

Naturmangfold, vannforskriften og fremmede arter

Det var i 2016 målsetting om utbedring av 10 konfliktpunkter mellom veg og naturmangfold, resultatet ble 17. Håndbok V271 Vegetasjon i veg- og gatemiljø, som gir veiledning om vegetasjon langs veg og gate i forbindelse med planlegging og bygging, ble utgitt i 2016. Det ble gjennomført en evaluering av prosjekter for økologisk kompensasjon, og rapport ble lagt fram i januar 2017. Arbeid med metodikk for før- og etterundersøkelser av naturmangfold ble videreført, og det ble igangsatt arbeid med ny metode og nytt kartbasert verktøy for vurdering av landskapsøkologiske virkninger av vegprosjekter.

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 renseanlegg i forbindelse med tunnelrehabiliteringer for å håndtere avrenning av forurenset vaskevann, og det er iverksatt et flerårig overvåkingsprogram for saltskader i innsjøer. Avrenning av vegsalt, metaller og andre miljøskadelige kjemikalier kan gi effekter som saltsjiktning i innsjøer og endret artssammensetning i vannmiljø, 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.

Det er kartlagt fremmede arter i 40 driftskontrakter i 2016. Videre er det gjort tiltak mot fremmede arter i flere driftskontrakter som er kartlagt tidligere. Driftskontraktområdene kartlegges ca. 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 ivarettatt i 47 av 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. Det er utarbeidet rapport som beskriver oppfølging av regelverk om fremmede arter i Statens vegvesen.

Dyrket jord og kulturminner

I 2016 ble det lagt beslag på 711 daa dyrket jord til vegformål. Dette er 33 daa mer enn målet på 678 daa. Avviket skyldes beslag av 25 daa dyrket mark i forbindelse med utbyggingsprosjektet rv. 9 Sandnes – Harstadberget i Aust- Agder, og 8 daa i forbindelse med prosjektet E16 Hønenkrysset i Buskerud.

Totalt 115 kulturminner gikk tapt som følge av nye veganlegg som åpnet i 2016. Dette er fem færre enn forutsatt. Avvik skyldes hovedsakelig prosjekt der virkninger er utsatt til 2017. Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner har blitt fulgt opp i dialog med Riksantikvaren. Til sammen har 4 dispensasjonssaker vært behandlet hos Riksantikvaren.

Utvikling i saltbruk

Saltforbruket i vintersesongen 2015/2016 var 265 187 tonn. Dette er en økning på om lag 11 prosent, fra 238 992 tonn i 2014/2015. Saltforbruket i 2016 er det høyeste som er registrert. Det var samtidig en økning i forbruket av strøsand på om lag 9 prosent, fra 804 449 tonn i 2014/2015 til 875 625 tonn i 2015/2016. Dette er det høyeste forbruket av strøsand som er registrert.



E6 Omkjøringsvegen i Trondheim. Brøytebil med plog og saltspreder. Foto Knut Opeide

Hovedårsakene til økningen i saltbruk antas å være knyttet til værforhold og høyere driftsstandard enn tidligere, samt andre forhold i driftskontraktene slik som oppgjørform. Det oppleves at større deler av vinteren har værforhold med vekslinger rundt null grader og nedbør som fryser på bakken, dermed flere perioder med behov for salting.

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

Statens vegvesen bidrar til sammenhengene reisekjeder gjennom prioritering av tiltak på eget vegnett, løpende samarbeid, bypakker, sams vegadministrasjon, nettverksarbeid og formidling. Hensynet til universell utforming inngår i håndbøker, kvalitetssystem og rutiner for planlegging og gjennomføring av prosjekter. Det stilles krav til universell utforming ved utarbeiding av nettbaserte selvbetjeningsløsninger.

Håndbøker og rapporten Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning (2015) gir utgangspunkt for logisk og lesbar skilting, informasjon og ledelinjer på holdeplasser og knutepunkt. Prosjektet Hel reiseveg i Region sør ser på betydningen av samspillet mellom atkomst og tilbud på

holdeplassen. Det gjennomføres hvert år inspeksjon av deler av gang- og sykkelanleggene, med tiltak på deler av strekningene der utbedring av mindre hindringer inngår.

For bedre kunnskap om status har Statens vegvesen videreført kartlegging av holdeplasser og kollektivknutepunkt og kartlagt riksvegferjesambandene med ferjeleier og ferjemateriell i 2015–16. Data for infrastruktur lagres i Nasjonal vegdatabank. Statens vegvesen oppdaterte kravene til utforming av ferjer i anbudsmalen i 2015 (sist revidert i 2012). Dette medfører vesentlig forbedring i ferjemateriell etter hvert som nye kontrakter innføres.

Prosjektet Fokus på drift og vedlikehold for gående og syklende i Statens vegvesen Region sør, identifiserte forbedringspunkter for utforming og oppfølging av kontrakter for drift av infrastruktur. Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger ble revidert i 2012, og nye rutiner og kontraktsoppfølging for god tilgjengelighet hele året innføres gradvis for kontrakter fra 2013. Det er utarbeidet krav til kompetanse for de som utfører kontraktene. Erfaringer med vinterdrift av gang- og sykkelveger innhentes fortløpende for å evaluere oppdaterte 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 sykkelveier.

Statens vegvesen deltar i utviklingen av Nasjonal reiseplanlegger og har ansvar for håndbok N801 Nasjonale rutedata og håndbok V821 Elektronisk billettering. Dette danner rammeverk for stoppestedsregister, rutedata, sanntidsdata og informasjon om fysiske forhold og universell utforming som andre kan benytte til kundeinformasjonstjenester.

Statens vegvesen bidrar til økt kunnskap og kompetanse om universell utforming gjennom undervisning ved universitet og høyskoler, temadager i fylkeskommuner og kommuner, interne og eksterne kurs og opplæring. Formidling skjer også gjennom nettverk for universell utforming i lokal kollektivtrafikk, formidling av gode eksempler og bidrag til veiledere som utarbeides av andre.

Tabell 3.7 Målrrettede tiltak for universell utforming

	Mål 2016	Resultat 2016	Avvik	Mål handlingsprogram 2014-2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 3 år (pst)
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	4	2	-2	68	16
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	32	41	9	308	62

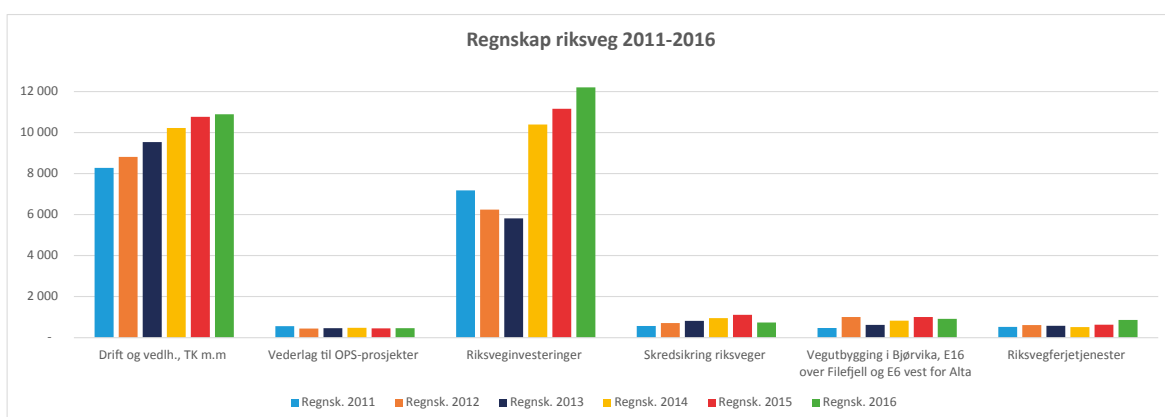
I 2016 er det oppgradert flere holdeplasser og færre knutepunkt enn planlagt. To av fire knutepunktsoppgraderinger ble utsatt pga. behov for nye planavklaringer. Anleggsstart ble også utsatt for fire holdeplasser. Det har imidlertid vært mulig å oppgradere holdeplasser andre steder slik at det totalt er oppgradert 41 holdeplasser i 2016, som er 9 flere enn målsettingen. Lav oppfølgingsgrad etter tre år av handlingsprogrammet henger sammen med at forutsetningene som opprinnelige ble lagt til grunn når målet for fireårsperioden ble satt, har endret seg. Forsinkelser i planer, ressurstilgang og avklaringer med samarbeidspartner har vært innvirkende årsak.

3.2 Ressursbruk i 2016

I dette kapitlet presenteres de økonomiske rammene Statens vegvesen hadde til rådighet i 2016 og hvordan midlene ble benyttet.

Samlet sett viser regnskapet (ekskl. tilskuddsposter) et forbruk på vel 28,2 mrd. kr på riksveg. Dette er et mindreforbruk på 1 102,6 mill. kr eller 3,8 pst. av disponible midler. Mindreforbruket er knyttet til investeringspostene og post 72. Det vises til nærmere forklaring under hver post.

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



Figur 3.3 Oversikt over forbruk på riksveg i perioden 2011–2016

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

Post	Overført fra 2015 (mill. kr)	Tildelt 2016 (mill. kr)	Refusjon og merinntekter (mill. kr)	Til disp. 2016 (mill. kr)	Regnskap 2016 (mill. kr)	Avvik til disp./regnskap	
						(mill. kr)	(pst.)
23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	-39,75	-10 769,7	-33,2	-10 842,7	10 887,9	45,2	0,4
26 Vegtilsyn	-0,82	-16,8		-17,6	15,7	-1,9	-10,9
29 Vederlag til OPS-prosjekter	-2,59	-458,1		-460,7	457,2	-3,5	-0,8
30 Riksveginvesteringer		-14 549,0	-29,9	-14 578,9	14 138,3	-440,6	-3,0
31 Skredsikring	-236,32	-662,7		-899,0	681,5	-217,5	-24,2
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	-230,94	-299,9		-530,8	272,7	-258,1	-48,6
35 Vegutbygging i Bjørvika		-25,7		-25,7	-4,0	-29,7	-115,6
36 E16 over Filefjell		-540,0		-540,0	528,4	-11,6	-2,1
37 E6 vest for Alta	-95,18	-337,6		-432,8	386,6	46,2	-10,7
72 Kjøp av riksvegferjetjenester	-75,97	-924,3		-1 000,3	861,6	-138,7	-13,9
Sum statlige midler til riksvegformål	-681,57	-28 583,8	-63,1	-29 328,5	28 225,9	-1 102,6	-3,8

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

Post	Overført fra 2015 (mill. kr)	Tildelt 2016 (mill. kr)	Til disp. 2016 (mill. kr)	Regnskap 2016 (mill. kr)	Avvik til disp./ regnskap	
					(mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		-192,5	-192,5	192,4	- 0,1	-0,1
62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	-48,23	-671,0	-719,2	709,4	-9,8	-1,4
63 Tilskudd til gang og sykkelveger	-56,25	-162,5	-218,8	74,3	-144,5	-66,0
Sum tilskudd til fylkes veger	-104,47	-1 026,0	-1 130,5	976,1	-154,4	-13,7

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

Post	Budsjett 2016	Regnskap 2016	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	203,3	232,6	29,3
02 Diverse gebyrer	500,0	525,2	25,2
03 Refusjoner fra forsikringselskaper	102,8	111,4	8,6
Totalt kap. 4320	806,1	869,2	63,1

Postvis omtale av ressursbruk på kapittel 1320 Statens vegvesen

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

Regnskapet for post 23 i 2016 viser et merforbruk på 45,2 mill. kr eller 0,4 pst.

Fordelingen på de enkelte underposter framgår av tabell 3.11

Tabell 3.11 Oversikt over forbruk på post 23 fordelt på underposter

Post 23	Til disp. 2016	Resultat 2016	Avvik til disp./ Regnskap	Avvik i pst.
Forvaltning av riks- og fylkesveg	2 217,5	2 376,1	158,6	7,2 %
Trafikant og kjøretøytilsyn	2 137,9	2 083,8	-54,1	-2,5 %
FoU	50,0	53,8	3,8	7,6 %
Norsk vegmuseum	37,5	40,1	2,6	6,9 %
Drift av riksveger	3 169,0	2 892,4	-276,6	-8,7 %
Vedlikehold av riksveger	2 834,3	2 976,4	142,1	5,0 %
Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveg	396,5	465,3	68,8	17,4 %
Sum post 23	10 842,7	10 887,9	45,2	0,4 %

Forvaltning av riks- og fylkesveg

Innenfor forvaltning av riks- og fylkesveg omsatte Statens vegvesen for 2 376 mill. kr som er om lag 160 mill. kr mer enn disponible midler. Merforbruket skyldes dels kostnader knyttet til tvist i forbindelse med Grindgut-prosjektet, utviklingsprosjekter for tilrettelegging for effektivisering samt høyrere kostnader innenfor sams vegforvaltning enn forutsatt.

Trafikant og kjøretøytilsyn

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn omsatte Statens vegvesen for 2 084 mill. kr i 2016, som er 54 mill. kr mindre enn disponible midler. Mindreforbruket skyldes i hovedsak mindreforbruk knyttet til Autosys-prosjektet. Lavere personalkostnader som lønnskostnader og reiser bidrar også noe til mindreforbruket.

Drift av riksveger

Totalt ble det brukt om lag 2 890 mill. kr til drift av riksveger, noe som er om lag 275 mill. kr mindre enn disponible midler. Mindreforbruket skyldes flere forhold som blant annet lavere kontraktspriser på noen nye kontrakter og lavere strømknostnader.

Vedlikehold av riksveger

Totalt ble det brukt om lag 2 980 mill. kr til vedlikehold av riksveger, noe som er om lag 140 mill. kr mer enn disponible midler. Dekkelegging inklusive nødvendige forarbeider hadde et forbruk på om lag 1 230 mill. kr som er om lag 200 mill. kr mer enn disponibelt. Dette med bakgrunn i forutsetningen i tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2016 om at andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard skal være på minst samme nivå som i 2015. Ved utgangen av 2016 var andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende standard 81,5 pst. mot 79,9 pst. året før. Samtidig ble forbruket knyttet til tunneler, bruer og kaier om lag 890 mill. kr, som er 115 mill. kr mindre enn disponibelt. Årsaken til dette er blant annet at prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag medførte at planlagte tiltak innenfor disse områdene kom senere i gang enn forutsatt. Videre er det noe merforbruk for øvrig vedlikehold, hovedsakelig for grøfter, kummer og rør som følge av mer forarbeid i forbindelse med dekkelegging.

Byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveger

Det ble brukt 465 mill. kr til byggherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveger. Dette er om lag 70 mill. kr mer enn disponible midler. Merforbruket skyldes stor aktivitet og økt forbruk til drift og vedlikehold på fylkesveg.

Autosysprosjektet

Statens vegvesen arbeider med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret Autosys. For gjenstående del, kjøretøydelen, er det gjennomført revidert KS2 med forslag til ny styrings- og kostnadsramme omtale i Prop. 1 S (2015-2016). Basert på kvalitetssikrers anbefalinger har Statens vegvesen startet arbeidet med å erstatte kjøretøydelen. Statens vegvesen har i 2016 gjennomført initieringsfasen for Autosys kjøretøy, inkludert avtale med leverandør og tilrettelegging for videre arbeid med leveranser.

Prosjektet har hatt en omfattende vurdering av alle leverandører som var med i konkurransen om oppdraget for Autosys. Arbeidet med å velge leverandør involverte hele prosjektet og ble avsluttet 30. juni. I perioden juli–november var det oppstartaktiviteter med leverandør for å komme i gang med utvikling av Leveranse 3 fra 14. november. Prosjektet har etablert de nødvendige, relevante og kontraktsfestede fora og møteplasser for gjennomføringen av leveranser med leverandør.

Kvalitetssikrer har underveis i sitt arbeid kommet med flere tiltak og anbefalinger bl.a. knyttet til prosjekt- og eierstyring, gjennomførings- og kontraktstrategi. Statens vegvesen har innarbeidet disse i underliggende dokumentasjon og for gjennomføringen av prosjektet. Prosjektet er inndelt i to uavhengige godkjenningsleveranser. Den siste er ytterligere splittet i del-leveranser for å sikre kontroll og styring med kostnad, omfang og tid. Leveransene settes i drift etter hvert som de blir ferdige.

For øvrig vises til statusbeskrivelsen i Prop. 1S (2016–2017) og statusrapporteringen til Samferdselsdepartementet

Post 26 Vegtilsyn

Regnskapet viser et mindreforbruk på 1,9 mill. kr eller 10,9 pst. Det vises til Vegtilsynets egen årsrapport for nærmere informasjon.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Statlige midler

Regnskapet viser et mindreforbruk på 3 mill. kr, eller 0,7 pst. Avviket skyldes i hovedsak et mindre omfang av tilleggsarbeider i kontraktene enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2015–2016).

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde til sammen 240 mill. kr. Dette er i tråd med det som var forutsatt i Prop. 1 S (2015–2016).

Post 30 Riksveginvesteringer

Statlige midler

Regnskapet viser et mindreforbruk på 441 mill. kr. Det er imidlertid betydelige variasjoner mellom underpostene. For store prosjekter, fornying og planlegging er det et merforbruk, mens det er mindreforbruk innenfor flere av programområdene. Bl.a. er det et mindreforbruk på om lag 200 mill. kr innenfor programområdet Bymiljøavtaler, som i hovedsak skyldes at det først sent i 2016 ble inngått Bymiljøavtaler for Trondheim og Oslo. I tillegg er det vesentlige mindreforbruk innenfor programområdene Tilrettelegging for gående og syklende og Trafikksikkerhetstiltak. Mindreforbruket innenfor disse programområdene skyldes i hovedsak forsinket oppstart for en rekke tiltak, samt varige innsparinger på enkelte tiltak.

Fordelingen på de enkelte underposter framgår av tabellen som følger.

Tabell 3.11 Oversikt over forbruk på post 30 fordelt på under- og underunderposter

(Mill. kr)

	Til disp. 2016	Resultat 2016	Avik til disp./regnskap
Store prosjekter	7 677,5	7 871,9	194,4
Sum Programområdene	3 026,9	2 047,2	-979,7
- bymiljøavtaler	210,0	0	-210,0
- utbedringstiltak	925,5	738,9	-186,6
- tiltak for gående og syklende	685,6	378,0	-307,6
- trafikksikkerhetstiltak	863,6	727,7	-135,9
- miljø- og servicetiltak	211,4	102,6	-108,8
- kollektivtrafikk og universell utforming	130,8	100,0	-30,8
Fornyning	1 763,8	1 892,7	128,9
Planlegging og grunnnerv. m.m.	1 458,7	1 549,3	90,6
Ikke rutefordelte midler	652,0	777,2	125,2
SUM	14 578,9	14 138,3	-440,6

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 1,3 mrd. kr lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2015–2016). Avviket skyldes utsatt rekvirering av bompenger på en rekke prosjekter, i hovedsak som følge av forsinkelser i framdriften for prosjektene, eller som følge av endringer i entreprenørens framdriftsplan.



Universell utforming. Taktile ledelinjer i metall.

Foto Knut Opeide

Post 31 Skredsikring**Statlige midler**

Regnskapet viser et mindreforbruk på 218 mill. kr eller 24,2 pst. Mindreforbruket skyldes i hovedsak redusert framdrift for prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms samt utsatte utbetalinger til E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland på grunn av uenighet om sluttoppgjør.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 124 mill. kr. Dette er om lag 80 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2015–2016), og skyldes i hovedsak utsatt rekvirering av bompenger knyttet til prosjektet rv. 13 Joberget som følge av forsinkelser etter en skredulykke ved Granvinsvatnet.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Regnskapet viser et mindreforbruk på 258 mill. kr eller 48 pst. Avviket skyldes i hovedsak at det har tatt lengre tid enn tidligere forutsatt å få nødvendig planavklaring for flere av de prioriterte tiltakene. I tillegg er det enkelte innsparinger. De største avvikene er knyttet til følgende prosjekter:

- Rv. 77 Tjernfjellet: På grunn av forsinkelser i arbeidet med planlegging, prosjektering og konkurransegrunnlag, ble anleggsstart forsinket med nær ett år enn opprinnelig forutsatt. Anleggsarbeidene startet opp i oktober 2016, mot tidligere forutsatt i oktober 2015.
- E6 Finneidstraumen bru: Gjennomgang av kostnadsoverslaget viste vesentlig økte kostnader. Tiltak for å redusere kostnadene er vurdert, noe som fører til utsatt oppstart. Det ligger allikevel an til kostnadsøkninger på prosjektet. Det legges nå opp til anleggsstart i løpet av våren 2017.
- E6 Medbyelv bru: Prosjektet er åpnet for trafikk, men det gjenstår sluttoppgjør. Det ligger an til innsparinger på prosjektet.
- E6 Høgtverrelv bru: Reguleringsplanen ble vedtatt i desember 2015, og anleggsarbeidene startet først opp sommeren 2016. Det legges opp til trafikkåpning sommeren 2017.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika**Statlige midler**

Regnskapet viser et mindreforbruk på 30 mill. kr. Avviket skyldes at de forutsatte arbeidene i Bispegata ikke kan utføres før det er etablert en kulvert for Follobanen. Arbeidene i Bispe-gata forutsettes gjennomført i 2017–2018.

Post 36 E16 over Filefjell**Statlige midler**

Regnskapet viser et mindreforbruk på 12 mill. kr eller 2 pst. Mindreforbruket skyldes i hovedsak justeringer i entreprenørens gjennomføringsplan for prosjektet E16 Varpe bru – Smedalsosen.

Post 37 E6 vest for Alta

Statlige midler

Regnskapet viser et mindreforbruk på 46 mill. kr eller 10,6 pst. Avviket skyldes i hovedsak redusert framdrift for anleggsarbeidene på prosjektet E6 Storsandnes – Langnesbukta.

Oppfølging av prosjekter og kostnader

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2015, var det en samlet kostnadsøkning på 9,6 pst i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Av prosjekter som ble fulgt opp spesielt, ble 7 prosjekter åpnet for trafikk i 2015. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 1 657 mill. kr (17,4 pst.) fra opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme)⁵.

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



E6 Forra bru under bygging. Foto Rune Eian

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Regnskapet viser et forbruk tilnærmet i tråd med disponible midler.

Post 62 Skredsikring på fylkesveg

Regnskapet viser et mindreforbruk på 9,8 mill. kr eller 1,4 pst. Det er gjennomført tiltak for å redusere mindreforbruket gjennom midlertidige omdisponeringer mellom fylkene. Omdisponeringene er gjort i samråd med berørte fylkeskommuner. Til tross for dette var det ikke mulig å omsette disponible midler fullt ut. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at Nordland fylkeskommune har valgt å ikke gjennomføre prosjektet fv 837 Høgfjorden på grunn av stor kostnadsøkning.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Regnskapet viser et mindreforbruk på om lag 144 mill. kr eller 65 pst. Avviket skyldes i stor grad forsinket oppstart og dermed lavere aktivitet i 2016 enn forutsatt.

69 prosjekter fikk tildelt tilskudd til gang- og sykkelvegprosjekter i 2016 fordelt på 42 søknadsmottakere.

⁵ Opprinnelig kostnadsoverslag er kostnadsoverslaget som lå til grunn da prosjektet ble tatt opp til bevilgning første gang. For prosjekter med kostnadsoverslag over 750 mill. kr, blir opprinnelig kostnadsoverslag fastsatt gjennom arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2), og blir kalt styringsramme. I samme prosess blir det fastsatt en kostnadsramme.



E39 Riksvegferjesambandet Mortavika–Arsvågen over Boknafjorden. Foto Knut Opeide

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet viser et mindreforbruk på 138,6 mill. kr eller 13,9 pst. Dette knyttes blant annet til lavere kostnadsvekst enn det som ble lagt til grunn for budsjettet. Årsaken til dette er at nærsjøindeksen ble lavere enn antatt på grunn av lav oljepris og rente samtidig som at lønningene ikke har steget. Ferjeselskapene har fått utbetalt mindre som følge av dette. Samtidig ble ikke rabattkompensasjon som staten skal dekke utbetalt som forutsatt i 2016.

Postvis omtale av inntekter på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet var 203,3 mill. kr i 2016. Resultatet viser en merinntekt på 29,3 mill. kr.

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

Tabell 3.12 Oversikt over inntektene på post 01

Inntektstyper post 01	(Mill. kr)
	2016
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	134
Salg av kjennemerker (skilt)	12
Salg av fast eiendom	18
Salg fra Autosys/vegdatabank	24
Følgetransport	9
Kommunikasjon i tunneler (mobil)	6
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, øvrige salgsinntekter, leieinntekter, strøm, mv.)	30
Sum	233

Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet var 500,0 mill. kr i 2016. Resultatet viser en merinntekt på 25,1 mill. kr.

Inntektene i 2016 er i hovedsak knyttet til førerkort og førerprøvegebyr med 433 mill. kr, dagprøvekjennemerker med 29 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 32 mill. kr og påskiltingsgebyr med 20 mill. kr.

Volumet for tjenestene er på omtrent samme nivå som for 2015, med unntak av førerkort med en volumøkning på 25 pst. eller om lag 100 000 flere førerkortutstedelser sammenlignet med 2015. Økningen i 2016 er i hovedsak knyttet til økt etterspørsel etter å fornye førerkortet av førerkortklassene C1/C1E. Dette skyldes regelendringen i 2011 som innebar at førerkortet må fornyes hvert 5 år. I tillegg er det en økning i førerkortutstedelser som følge av økende innbytte av førerkort fra utlandet og befolkningsvekst.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskap

Inntektskravet var 102,8 mill. kr i 2016. Resultatet viser en merinntekt på 8,6 mill. kr.

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

Fullmakter og forskuttering

Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak VI

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	3 600
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	300
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	910
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2016	2 990

I 2016 ble det inngått nye forskutteringsavtaler på til sammen om lag 300 mill. kr, mens lag 845 mill. kr ble refundert. I tillegg falt om lag 65 mill. kr av refusjonsforpliktelsene bort. Dette innebærer at fullmakten for 2016 på 3 500 mill. kr ikke er overskredet.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter romertallsvedtak VII

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	7 000
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	2 800
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	3 300
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2016	6 500

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser for framtidige budsjettår for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme ovenfor Stortinget, er i Prop. 31. S (2016–2017) økt til 6,5 mrd. kr. Statens vegvesen vil ikke gå ut over fullmakten for 2016.

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

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	6 250 ¹⁾
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	2 500
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	2 200
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2016	6 550

¹⁾ Tallet avviker noe fra udekkede forpliktelser rapportert i årsrapport 2015. Grunnen er at Statens vegvesen i 2016 har delt hver kontraktsum på fylkesveg og riksveg, mens vi tidligere har splittet kontraktene 40/60 på riks – og fylkesveg, basert på hvordan fordelingen av vegnettet er.

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2016 var 7,2 mrd. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2,5 mrd. kroner. Statens vegvesen gikk ikke ut over denne fullmakten i 2016.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegforbedringen – romertallsvedtak IX

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	3 900
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016 ¹⁾	6 100
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	-900
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2016	9 100

¹⁾ Det ble inngått nye driftskontrakter for sambandene Mortavika – Arsvågen, Halhjem – Sandvikvåg og Anda – Lote i 2016. Det ble ikke inngått driftskontrakter for sambandene Drag – Kjøpsvik eller Bognes – Skarberget som forutsatt.

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2016 var 12,56 mrd. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1,7 mrd. kroner. Statens vegvesen gikk ikke ut over denne fullmakten i 2016.

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene – romertallsvedtak XIV

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

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

	Verdi 2016	Restverdi utover 2016
Tjeneste- og varekontrakter	637,7	851,2
Leiekontrakter	378,6	3 299,3

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.

Oslopakke 3 – romertallsvedtak XV

Det er gitt en fullmakt for Fjellinjen AS til å ta opp lån i 2016 på inntil 400 mill. kr. Denne fullmakten er ikke brukt.

Kapittel 4322, post 90, og kapittel 5624, post 80 – Svinesundsforbindelsen

Mill. kr

Kap. Post	Til disp. 2016	Regnskap 2016	Avvik
Kap. 4322, post 90 avdrag på lån	45	45	0
Kap. 5624, post 80 renter	42,7	43,9	1,2

Ved Prop. 122 S (2015–2016) er rammen til kap. 4322 post 90 økt med 20 mill. kroner og på kap. 5624 post 80 med 14,7 mill. kroner. Økningen skyldes at Svinesundsforbindelsen AS i januar 2016 betalte avdrag og renter som skulle ha vært belastet regnskapet for 2015.

Avdrag på lån på kap. 4322 post 90 i 2016 er tråd med rammen gitt i revidert budsjett for 2016.

Utgifter til renter på kap. 5624 post 80 er imidlertid 1,2 mill. kroner lavere enn rammen. Renteutgiftene er imidlertid i tråd med betalingsplanen i fastrenteavtalen til bompengeselskapet.

Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport – Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Mill. kr

	Overført fra 2015	Bevilgning 2016	Til disp. 2016	Regnskap 2016	Avvik
Kap. 1330, post 60	11	0	11	11	0

Tilskuddsmidlene har gått til tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt ansvarsområde med hensikt å gjennomføre tiltak som skal øke tilgjengeligheten til kollektivtransporten og bidra til hele reisekjeder med universell utforming.

Regnskapet viser at disponible midler ble benyttet som forutsatt. Ordningen ble avvirket fra 2015, men tiltak som tidligere har fått tilsagn om midler og som ikke ble ferdige i 2015, ble slutført i 2016.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det ble i Prop. 1 S (2015- 2016) satt av 32,2 mill. kr på kapittel 1330 post 60 i 2016 til nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering. Med utgangspunkt i denne tildelingen, samt overførte midler fra 2015, redegjorde Statens vegvesen i brev av 02.06.2016 til Samferdselsdepartementet for et budsjett for oppgavene på 39,7 mill. kr. Regnskapet viser et forbruk på 37,3 mill. kr, et mindreforbruk på 2,4 mill. kr.

Midlene har gått til innsamling, kvalitetssikring og distribusjon av rutedata utført av Norsk reiseinformasjon AS, utvikling av ny infrastruktur for rutedata, sanntidsdata og reiseplanleggingstjenester i prosjektet for nasjonal reiseplanlegging, samt til forvaltning og drift av felles nasjonale løsninger for elektronisk billettering utført av Interoperabilitetstjenester AS.

Tabell 3.13 under viser regnskapet fordelt på ulike aktiviteter

Tabell 3.13 Regnskap nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering 2016

(Mill. kr)

Aktivitet	Regnskap 2016
Arbeid i regi av Norsk reiseinformasjon AS	9,3
Nasjonal reiseplanlegger (prosjekt) baksystem	21,2
Organisering Rutebanken	0,4
Elektronisk billettering (IO)	6,4
Totalt	37,3

Tabellen nedenfor viser status for de viktigste prosjektene knyttet til nasjonal ruteplanlegging og elektronisk billettering per 2016.

Tabell 3.14 Status for prosjektene – nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering 2016

Aktivitet	Status	Kommentar
Innsamling av rutedata og kvalitetssikring av disse Etablering av ganglenker mellom holdeplasser.	Arbeidet videreføres i 2017	Innsamling og distribusjon av rutedata fortsetter i regi av Norsk Reiseinformasjon AS (NRI) til oppgavene overtas av nytt nasjonalt selskap Entur AS antatt Q1 2017.
Ny infrastruktur for reiseplanleggingsdata	Utvikling av løsninger ved bruk av skybaserte tjenester. Håndbok N801 Rutedata og informasjonselementer er godkjent av VD, under publisering og oversendt SD for utferdigelse av rundskriv.	VD og prosjekt for nasjonal reiseplanlegging har utarbeidet håndboka i samarbeid med arbeidsgruppe med representanter fra bransjen. Høringsprosess og godkjenning er gjennomført av VD.
Utforming og etablering av nasjonal reiseplanleggings-tjeneste	Det utvikles i første omgang en minimumsløsning nødvendig for å få innhenting, testing og distribusjon av data til å fungere. Betaversjon ble lansert medio september 2016.	Oppgavene utføres i prosjektet Nasjonal reiseplanlegging i påvente av nytt nasjonalt selskap. Prosjektet vil bli overført til Entur AS Q1/Q2 2017
Organisering Rutebanken AS	SD overtok oppgavene med organisering av oppgaver knyttet til elektronisk billettering og reiseplanlegging i februar 2016. VD deltar fortsatt i arbeidet	Eksterne kostnader påløp i 2016, frem til oppgavene ble overtatt av SD (0,4 mill. kr). Nytt nasjonalt selskap Entur AS er etablert og vil blant annet også ivareta oppgaver knyttet til elektronisk billettering og reiseplanlegging.
Drift av eksisterende løsninger for elektronisk billettering (IO)	Det arbeides fortsatt med å legge til rette for at reisekort kan benyttes til å betale for billett hos andre parter enn der hvor kortet er utstedt. Distribusjon av innhold (QR-kode og animasjoner) i mobilbilletter til kollektivselskaper. Testing av ny programvare hos kollektivselskaper med hensyn til interoperabilitet.	Interoperabilitetstjenester AS har utført disse tjenestene. Det er en målsetting at IO overtas av Entur AS i løpet av 2017.
Forvaltning av håndbøkene i Vegdirektoratet (VD)	Håndbok for rutedata og informasjonselementer (N801) er revidert og under publisering. Håndbok V821 del 23 er revidert og publisert i 2016.	Forvaltning av Håndbok V/N820 for rutedata og for Håndbok V821 for elektronisk billettering. Kostnader til lønn og møter, konferanser etc. VD har fra september styrket teknisk kompetanse. Forvaltning i VD dekkes over post 23.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Ordningen skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Belønningsavtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i det aktuelle byområdet. Tabell 3.15 viser byområdene hvor det er inngått belønningsavtaler.

Tabell 3.15 Oversikt byområder med inngåtte belønningsavtaler

(Mill. kr)

Byområde/avtaleperiode	Bevilgning 2016	Ekstra tildeling 2016	Forbruk 2016
Oslo/Akershus (2013–2016)	280	150	497
Nedre Glommaregionen (2014–2017)	50	15	42
Buskerudbyen (2014–2017)	80	15	112
Grenlandsregionen (2013–2016)	60	15	52
Kristiansandsregionen (2013–2016)	80	30	84
Stavangerregionen (2013–2016)	60	40	149
Bergen (2015–2018)	140	60	253
Trondheimsregionen (2013–2016)	170	60	178
Tromsø (2015–2018)	60	15	23

Noen av byene har overførte midler fra tidligere år og har derfor en høyere ramme til disposisjon enn bevilgningen i 2016.



Bussterminal i Trondheim. Foto Knut Opeide

3.4 Forskning og utvikling

Det er brukt 102 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling i 2016. Om lag 40 mill. kr av dette er knyttet til de store forskningsprogrammene (FoU-program, tidligere kalt etatsprogram). Staten har bidratt med en egeninnsats innen FoU på om lag 50 mill. kr over lønnsbudsjettet. Det ble gjennomført fire forprosjekter, hvorav to ble valgt ut som nye FoU-program i 2017. Disse to er «Drift og vedlikehold av reise-strekninger for gående og syklende» og «Bedre bruvedlikehold».

Prosjektet Ferjefri E39 har i tillegg fortsatt å finansiere forskning for 30 mill. kr i 2016 gjennom et høyt antall PhD studier. Mye av forskningen som gjennomføres i prosjektet har relevans for mer enn bare Ferjefri E39 blant annet arbeidet som gjøres gjennom det reviderte delprosjektet «Bærekraftig infrastruktur».

Nærmere 10 pst. av FoU-budsjettet i 2016 ble brukt til internasjonalt forsknings samarbeid. Dette foregår både i regi av de nordiske og de europeiske vegadministrasjonene og europeiske transportforskningsorganisasjoner. Det er også etablert et samarbeid med den statlige amerikanske vegadministrasjonen (FHWA) og etaten deltar i flere EU prosjekter.

Statens vegvesen ble i 2016 partner i to sentre for miljøvennlig energi (FME) innen batteri- og hydrogenteknologi og biodrivstoff, og fortsatte aktiv deltagelse i to sentre for forskningsdrevet innovasjon, SFI Klima 2050 og SFI CASA, som dekker samfunnsmessig risiko forbundet med klimaendringer og utvikling av smarte, kosteffektive, sikre og miljøvennlige strukturer og produkter.

To av FoU-programmene var i avslutningsfasen i 2016, med planlagt sluttkonferanse i 2017, EMIROAD - Utslipp fra kjøretøy i vegtrafikken og EVI - Etatsprogram Vinterdrift. De har frembragt mye viktig kunnskap om reelle utslippstall for dieselmotorer og hybridbiler i nordisk klima og alternative kjemikalier og tilsetningsstoffer, salttap og ulike spredningsmetoder og vinterdrift av høytrafikkerte veier ved lave temperaturer.

Tabellen under viser oversikt over FoU-programmene i Statens vegvesen

Tabell 3.16 FoU-programmer i Statens vegvesen

Akronym	Etatsprogram	Varighet
SMITS	Smartere vegtrafikk med ITS	2012–2017
EVI	Etatsprogram Vinterdrift	2013–2016
BEST	Bedre sikkerhet i trafikken	2013–2017
EMIROAD	Utslipp fra kjøretøy i vegtrafikken	2014–2016
Bedre by	Bedre kunnskapsgrunnlag for endret transportmiddelfordeling i byer	2014–2019
Vegutforming	Vegplanlegging og sideterreng	2015–2019
TRAN	Trafikkteknikk – moderne datafangst og analysemetodikk	2016–2019
Bylogistikk	Bedre kunnskapsgrunnlag om godstransport og andre næringstransporter i byer	2016–2021
Bedre Plan	Gode planer og planprosesser – og planlegging for fremtiden.	2017–2020

Mer detaljert informasjon om FoU-arbeidet i Statens vegvesen finnes på <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Forskning+og+utvikling>

3.5 Effektivisering, bemanning og tjenestekjøp

Arbeidet med effektivisering, bemanning og tjenestekjøp rapporteres samlet da aktiviteten på disse områdene er nært koblet til hverandre.

Statens vegvesen har fokus på effektivisering og styring av bemanning og tjenestekjøp, slik at organisasjonen til enhver tid har riktig kompetanse og kapasitet til å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet. Dette er viktige mekanismer i arbeidet for å kanalisere en stadig større andel av ressursene til etatens kjerneområder.

Effektiviseringsprogrammet styrer effektiviseringstiltak og realisering av gevinster, mens styring av bemanning og tjenestekjøp bidrar til at etaten samlet sett får varig effekt av tiltakene. Styring av bemanning sikrer også at etatens samlede bemanning utvikler seg på en egnet måte i samsvar med endringer i etatens oppgaveportefølje.

Effektivisering

Effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen startet opp i 2014 og omfatter alle deler av virksomheten. Programmets mål er å redusere interne, påvirkbare kostnader knyttet til lønn, tjenester, reiser, eiendom, IKT og alle andre av etatens driftskostnader i forhold til forventet utvikling uten effektivisering.

Det settes årlige mål for effektivisering i programmet. Akkumulert effektiviseringsmål fra 2014–2016 var 600 mill. kr. Effektiviseringsmålet i 2016 var 300 mill. kr. Gjennom Regjeringens reform for avbyråkratisering og effektivisering, stilles det også krav til uttak av produktivetsgevinst. I 2016 ble kravet til produktivetsgevinst til Statens vegvesen satt til om lag 76 mill. kr.

Effektivisering i 2016 som følge av effektiviseringsprogrammet og reform for avbyråkratisering og effektivisering, ble om lag 300 mill. kr. Statens vegvesen nådde dermed de mål som var satt for effektivisering for året. Samlet effektivisering siden programmets oppstart er om lag 450 mill. kr. Effektivisering har gjort Statens vegvesen i stand til å omfordele midler fra interne, påvirkbare kostnader til økt vegvedlikehold og til økt kapasitet til gjennomføring av andre oppgaver i kjernevirksomheten.

Akkumulert effektivisering i perioden 2014–2016 er noe lavere enn opprinnelig mål for effektivisering, og må sees i sammenheng med at det har tatt lengre tid å realisere gevinster enn tidligere antatt.

Utviklingen i påvirkbare kostnader følges opp og ses i sammenheng med utviklingen i de økonomiske rammene (omsetningen) til Statens vegvesen. Det er særlig viktig å følge opp kostnadene til lønn og tjenester siden disse kostnadene utgjør nær 80 pst. av de påvirkbare kostnadene. Statens vegvesen innførte i 2016 en ny styringsmodell for oppfølging av bemanning og tjenestekjøp. Styring av disse kostnadsområdene var et viktig bidrag for å nå effektiviseringsmålene i 2016 og for å tilpasse kostnadsnivået til årlige endringer i omsetning. Samlet omsetning i 2016-kr på riksveg, fylkesveg og eksterne midler er noe redusert fra 2015 til 2016. De påvirkbare kostnadene er redusert mer enn nedgangen i omsetning, og dette medfører at andelen påvirkbare kostnader er redusert. Av de påvirkbare kostnadene er det spesielt kjøp av tjenester som ble redusert fra 2015 til 2016.

Effektiviseringsprogrammet følges opp på områdene byggherre, planlegging, forvaltning av riks- og fylkesveg, trafikant- og kjøretøy og ledelse- og støtteprosesser. I det følgende gis en omtale av de ulike delprogrammene.

Byggherre, planlegging og forvaltning av veg

Byggherre

For å effektivisere byggherreområdet gjennomføres og vurderes tiltak som samlekontrakter, rammeavtaler, større kontraktsområder og lengre tidshorisonter på driftskontrakter for å redusere omfanget av byggherrekostnader. Det jobbes for å profesjonalisere prosjekteierrollen for å få tydeligere bestillinger i alle prosjektfaser og bedre rapportering og styring underveis i prosjektene. Bedre oppfølging av inngåtte konsulentavtaler er viktig for å sikre riktig ressursbruk knyttet til bruk av konsulenter.



E39 Dregebo-Grytås Bygging av Økslandstunnelen
Foto Vegard Bondevik Lie

Effektivisering på byggherreområdet i 2016 utgjorde om lag 200 mill. kr, mens akkumulert effektiviseringsgevinst i perioden 2014–2016 utgjør 220 mill. kr.

Planlegging

Sentralt innenfor planlegging er å optimalisere ressursbruken på planleggingsområdet, og å finne rett fordeling mellom kjøp av eksterne tjenester og egne ressurser. Dette gjelder blant annet profesjonalisering av planbestiller-rollen og bedre rapportering og styring underveis i prosjekter. Planlegging av større strekninger kan bidra til å redusere planleggingskostnadene. I 2016 ble det utarbeidet en plan som skal bidra til å effektivisere ressursbruken knyttet til reguleringsplaner. Effektivisering innenfor området planlegging utgjorde om lag 80 mill. kr i 2016, mens akkumulert effektiviseringsgevinst i perioden 2014–2016 utgjør 85 mill. kr.

Forvaltning av veg

Innenfor forvaltning av riks- og fylkesveg har bemanningsstyring og styring og kontroll av reisekostnader og øvrige driftskostnader vært sentralt i 2016. Effektivisering innenfor området forvaltning utgjorde om lag 40 mill. kr i 2016, mens estimert akkumulert effektiviseringsgevinst i perioden 2014–2016 utgjør 50 mill. kr.

Trafikant- og kjøretøy

Sentralt for effektivisering på trafikant- og kjøretøysiden er utvikling av selvbetjeningsløsninger. Det er i perioden 2014–2016 utviklet en rekke selvbetjeningsløsninger:

- Kjøretøy; Kjøretøyoversikt, melde tap av vognkort og få midlertidig vognkort på nett, levere salgsmelding på nett, omregistrering med nettbetaling, bestille time til kjøretøykontroll på nett og etablering av parkeringsregister
- Førerkort; Ditt førerkort, søke om førerkort og utvidelse av eksisterende førerkort på nett, status dine søknader, elektronisk bevis for gjennomført trafikalt grunnkurs, bestille time til oppkjøring, gi fullmakt til trafikkskole i forbindelse med å bestille oppkjøring, melde tap av førerkort og laste ned midlertidig kjøretøyllatelse

De samfunnsmessige gevinstene av selvbetjeningsløsninger er betydelige. Kundene får en tidsbesparelse fordi de slipper å møte opp på en trafikkstasjon for å utføre en tjeneste. For Statens vegvesen

vil også selvbetjening representere effektivisering i form av tidsbesparelse, ved at den erstatter en manuell handling for de ansatte. Det er forventet at bruken av selvbetjeningsløsninger fortsetter å øke i tiden som kommer. Økt bruk av selvbetjeningsløsninger øker potensialet for å hente ut gevinster. Hittil er gevinstene på trafikant- og kjøretøysiden brukt for å håndtere økt oppgavemengde. Selvbetjente løsninger har nå kommet opp i et volum hvor det er mulig å ytterligere realisere effektiviseringsgevinster i etaten.

De påvirkbare kostnadene på trafikant- og kjøretøysiden økte med om lag 90 mill. kr i 2016 sammenlignet med 2015, hovedsakelig som følge av økte utbetalinger til Autosys og økning i tjenestekjøp for øvrig. Akkumulert i perioden 2014–2016 har de påvirkbare kostnadene økt med om lag 75 mill. kr.

Ledelses- og støttefunksjoner

Dette programmet omfatter mange arbeidsområder, og det er satt i verk og planlegges en rekke effektiviseringstiltak.

Innføring av digital kommunikasjon som hovedregel gir direkte innsparinger for Statens vegvesen og kommer også publikum til gode. Innsparte portokostnader utgjorde om lag 0,7 mill. kr i 2016. I tillegg gir digitalisering av blanketter reduserte trykkekostnader på om lag 0,7 mill. kr.

Effektivisering av landsdekkende enheter har lagt til rette for reduserte bemanningskostnader på lønn, regnskap, informasjonsforvaltning og sentralbord. Gevinst som følge av dette ble i 2016 om lag 6 mill. kr.

Statens vegvesen er opptatt av å effektivisere og ta i bruk ny teknologi knyttet til opplæring til ansatte. I 2016 har bruken av Webinarer økt, det vil si at ansatte kan få opplæring i Office, Excel mv. direkte på pc i stedet for ordinær undervisning i klasserom. Kostnaden pr. kurstime er betydelig lavere for Webinarer enn for ordinære kurs, og bidrar til å effektivisere opplæring i etaten. Det pågår også et større arbeid for å effektivisere kompetanseutvikling i Statens vegvesen.

Effektivisering av ledelse- og støttefunksjoner i 2016 utgjorde totalt 70 mill. kr, mens akkumulert effektiviseringsgevinst i perioden 2014–2016 utgjør 170 mill. kr.

Samarbeid med Jernbaneverket

Det ble gjennomført flere arbeidsmøter gjennom 2016 for å se på samarbeidsmuligheter mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen. Arbeidet har vært noe avventende i påvente av omorganiseringen i jernbanesektoren. Følgende områder har det vært jobbet med og vil følges opp videre:

- Bilområdet: Sett på eie/leie, modellstandardisering og anskaffelsesstrategier. Statens vegvesen har endret flere anskaffelsesprosesser (biladministrasjon og bilutstyr)
- Digital samhandling: Erfaringsutveksling vedrørende elektronisk samhandlingsløsning (ESAM) i forbindelse med anskaffelser av nye systemer
- Planlegging/Byggherre/Tunnel: Gjennomført felles heldagssamling med fokus på eksisterende og nye samarbeidsmuligheter
- HR: Sett på muligheter for benchmarking
- Anskaffelse: Sett på verktøy for konkurransegjennomføring, funksjonalitet for arkivering og styringssystem for anskaffelse, samt utvekslet erfaring knyttet til anskaffelse
- Mobiltelefoni: Statens vegvesen har presentert sin BI-løsning for telefonrelaterte utgifter

Benchmarking

Statens vegvesen har i 2016 lagt til rette for og identifisert aktuelle områder for benchmarking. Det vil være aktuelt både å sammenligne ressursbruk internt mellom enheter i virksomheten og eksternt overfor andre virksomheter. Benchmarking vil bli gjennomført i 2017 som et ledd i effektivisering og sammenligning av ressursbruk.

Bemanning og kjøp av tjenester

Bemanning

Statens vegvesen har gjennom 2016 hatt fokus på styring av bemanning og tjenestekjøp, slik at organisasjonen til enhver tid har riktig kompetanse og kapasitet til å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet:

- Etatens samlede bemanning gikk ned fra 7 313 til 7 281 hele stillinger
- Etaten ble styrket innen kjernekompetansene (planlegging, utbygging, drift og vedlikehold) for å øke gjennomføringsevnen
- IKT har holdt stabilt bemanningsnivå for å øke produktivitet og kvalitet i resten av organisasjonen.
- Trafikant- og kjøretøyområdet har hatt en bemanningsnedgang
- HR-administrasjonsområdet har hatt en bemanningsnedgang

Gjennom 2016 har etaten benyttet utpekte fast ansatte som dedikerte ressurser til Autosysprosjektet i stedet for konsulenter. Disse dedikerte ressursene er utenfor bemanningsmålet. Ved utløpet av 2016 utgjorde disse 26,6 hele stillinger.

Tabell 3.17 Utvikling i bemanning i årene 2012–2016⁴

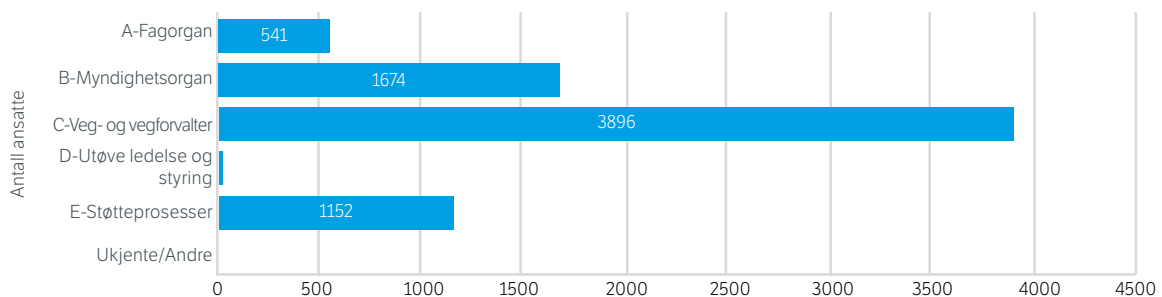
Bemanning	2012	2013	2014	2015	2016	Endring fra 2015 til 2016
Antall ansatte	6 822	7 111	7 332	7 585	7 575	-0,1 pst.
Bemanning, hele stillinger	6 526	6 807	7 036	7 313	7 281	-0,4 pst.

Per 31.12.2016 hadde Statens vegvesen 7 575 ansatte i 7 281 hele stillinger. Av disse var 39 % kvinner.

Etaten arbeider kontinuerlig for å kanalisere ressurser til kjerneprosesser og til vegområdet. Bemanningen innenfor Veg- og vegtrafikkforvalter-prosessene i 2016 økt med 44 stillinger (1,1 %). Denne økningen skyldes primært en reell fokusering på området, mens en mindre del kan tilskrives bedret datakvalitet i våre registre.

I 2016 har Statens vegvesen styrt bemanning og tjenestekjøp med konkrete mål per driftsenhet og for avdelingene i Vegdirektoratet med godt resultat. Bemannings- og tjenestekjøpsmål har vært avtalt i driftsenhetenes resultatavtaler. Dette arbeidet videreføres i 2017.

⁴ 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.



Figur 3.4 Bemanning per hovedaktivitetsområde i Statens vegvesen i 2016

Gjennomsnittsalder på alle ansatte i Statens vegvesen er 47,2 år. Gjennomsnittsalder på de som ble ansatt i fast stilling i 2016, er 38,3 år.

Avganger til pensjon utgjorde 42 pst. av avgangsårsakene. Avgangsalder for alle pensjonstyper var samlet sett stabil. Gjennomsnittsalder på ansatte som gikk av med alderspensjon, er 66,3 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 2016 kjøpte Statens vegvesen tjenester for 3 770 mill. kr for riks- og fylkesveg totalt. Dette er en reduksjon på om lag 150 mill. kr fra 2015, eksklusiv prisstigning. 85 pst. av tjenestekjøpene gikk til vegformål. Ny styringsmodell for bemanning og kjøp av tjenester bidro til at nivået på kjøp av tjenester i 2016 ble redusert i henhold til målsetting.

Ser man på fordelingen mellom de konsulentkjøp som ble dekket av fylkeskommunene knyttet til investeringsoppgaver på fylkesveg og de totale innkjøp av konsulenttjenester knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen» blir fordelingen som følger:

Tabell 3.18 Kjøp av tjenester

	2012	2013	2014	2015	2016
Kjøp av tjenester som dekkes av fylkeskommunene	359	443	486	490	629
Totalt kjøp av tjenester knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen»	2 327	2 740	3 221	3 424	3 141
Kjøpt av tjenester per år	2 686	3 183	3 707	3 914	3 770

(Mill. kr)

Kjøp av konsulenttjenester knyttet til kap. 1320 «Statens vegvesen» omfatter også mindre beløp knyttet til kjøp av tjenester i forbindelse med drift- og vedlikeholdsoppgaver på fylkesveg som i henhold til sams vegadministrasjon skal dekkes over kap. 1320 «Statens vegvesen».

Lærlinger i Statens vegvesen

Ved utgangen av 2016 har Statens vegvesen fem lærlingkontrakter hvorav tre er innenfor IKT-området, en innenfor kontor- og administrasjonsområdet, og en er innenfor laboratorie- og vegteknologiseksjonen. Lærlingeplassene er etablert utenfor Oslo.

Utvikling i geografisk fordeling av statlige arbeidsplasser

Tabell 3.19 Andel ansatte i Statens vegvesen utenfor Oslo (pst.)

Driftsenhet	2014	2015	2016
Region øst	67	66	66
Region sør	100	100	100
Region vest	100	100	100
Region midt	100	100	100
Region nord	100	100	100
Vegdirektoratet	43	45	46
Ansatte utenfor Oslo	82	83	83

Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Etaten hadde ved utgangen av 2016 83 pst. av arbeidsplassene utenfor Oslo. I 2016 var 84 pst. av nyansettelsene i etaten lokalisert utenfor Oslo.

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



Fv 98 over Ifjordfjellet i Finnmark_Vinner av Vakre vegers pris 2016. Foto Knut Opeide



Etatsledelsen per 1.1.2017. Foto Knut Opeide

4

Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten

Gjeldende Nasjonal transportplan 2014–2023 behandlet av Stortinget 18. juni 2013 presenterer Regjeringens strategi for transportpolitikken og legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom de ulike transportformene. Hovedgrepet er å prioritere tiltak for bedre kapasitet og sikkerhet, et mer robust vegnett i distriktene, et effektivt og tilgjengelig kollektivtilbud i byområdene og økt tilrettelegging for syklist og fotgjenger. Målstrukturen er førende for Statens vegvesens fireårige handlingsprogram og de årlige budsjettene.

I henhold til instruks for Statens vegvesen av 2011 skal etaten ha et effektivt styringssystem og tydelig retningslinjer. I tildelingsbrevet for 2016 er det gitt føringer for at ledelsen skal påse at det finnes en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten, og at denne fungerer på en tilfredsstillende måte.

Styring, ledelse og organisering av Statens vegvesen forbedres kontinuerlig for å sikre en effektiv og best mulig måloppnåelse. Tydeliggjøring av mål, kontroll og oppfølging, samt erfaringsuthenting fra resultater og prosessene rundt resultatoppnåelse er en forutsetning i dette arbeidet. For 2016 er måloppnåelsen samlet sett god, jf. omtale i kapittel 3.

Det er utarbeidet en risikoanalyse for Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017. Denne risikovurderingen har et overordnet og langsiktig perspektiv og er tett koblet mot Nasjonal transportplan 2014–2023.

Risikoene identifisert i handlingsprogrammet er:

- Uønskede kostnadsøkninger
- Ikke tilstrekkelig kapasitet og kompetanse
- Manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet
- Ikke tilstrekkelig plangrunnlag
- Ikke oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften

Statens vegvesen utarbeider årlige risikoanalyser av disse elementene og i budsjettarbeidet legges det vekt på risikoreduserende tiltak for å sikre at mål og krav i budsjettproposisjonen og tildelingsbrev nås. Selv om tiltakene gjennomføres og følges opp gjennom året, kommer noe av effekten på lengre sikt.

Uønskede kostnadsøkninger er krevende å unngå, og det forutsetter et systematisk arbeid over tid. Risikobildet har gjennom året vært stabilt høyt og vil videreføres til 2017. Hovedårsakene til avvik mellom opprinnelig overslag og sluttsum kan skyldes flere ting, slik som uforutsette grunnforhold, masseendringer og i enkelte tilfeller for dårlig grunnlag i kontraktene. Konkrete tiltak som har vært prioritert i 2016 er å sikre at kostnadsvurdering og prosjektavklaring gjennomføres tidlig i prosjektfasen, samt at styrende dokumenter er på plass innen prosjektstart. Det har også vært fokus på å styrke kapasiteten og kompetansen knyttet til kostnadsanslag og praktisk usikkerhetsstyring i utbyggingsprosjekt, samt å videreføre spisskompetanse innenfor anskaffelse og oppfølging av konsulentoppdrag.

Staten vegvesen har i 2016 hatt fokus på effektivisering og styring av bemanning og kjøp av tjenester. Innføring av ny styringsmodell for bemanning og tjenestekjøp har i 2016 vært viktig bidrag for å nå effektiviseringsmålene i 2016, og for å tilpasse kostnadsnivået til årlige endringer i omsetning.

For å imøtekomme økt aktivitetsnivå samtidig som at oppgavene skal utføres mest mulig effektiv og med riktig kvalitet, må Statens vegvesen utvikle og dreie kompetansen sterkere mot kjerneoppgavene. For fagområdene planlegging, anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold, er bemanningssituasjonen utfordrende. Etaten vurderer kontinuerlig hvilke tilsetninger og disponering av bemanningsressurser som må til for å sikre gjennomføringsevne innenfor kjerneoppgavene.

For å sikre gjennomføringsevnen til Statens vegvesen, da særlig innenfor programområdene, er det innført strengere krav til plangrunnlag som grunnlag for prioritering i budsjettsammenheng. Plankrav sikrer at prosjekter med manglende regulerings- eller byggeplan ikke kommer med i budsjett, og er samtidig en driver for å få planer fram i tide. Utvikling av planprogrammene og implementering av styringsverktøy har vært videreført i 2016. Det er også satt i gang tiltak på styring av konsulenter og opplegg for oppfølging av konsulentanskaffelser på store prosjekt. God kontraktstrategi er viktig utgangspunkt for videre oppfølging av store prosjekt. Det er også viktig med fortsatt tverrfaglig fokus både på profesjonell oppfølging av kontrakter, samt kompetanse og systemer for enklere oppfølging. Et annet tiltak i 2016 har vært opplæring i prosjektarbeid, noe som har gitt forbedringer og medført bedre kvalitet.

Det er utarbeidet plan for sikkerhetsmessig oppgradering av til sammen 200 tunneler på riksvegnettet, for at disse skal imøtekomme krav satt i tunnelsikkerhets- og elektroforskriften. Statens vegvesen har i arbeidet med oppgradering av disse tunnelene lagt vekt på å sikre god og fungerende organisering, optimal trafikkavvikling når tunnellop er stengt, samt god informasjon til publikum om stengninger og alternative transportmuligheter. For noen av tunnelene er det innført koordinert gjennomføring av tiltak i tunnelen med annet trafikkarbeid på berørte strekninger. Arbeidet går i hovedsak etter planen, og det er god kontroll på framdrift, personell og økonomi, men det forutsetter tilstrekkelige midler til gjennomføring.

På veginfrastruktursiden gjennomfører Statens vegvesen kartlegging av risiko, risikovurderinger, forebyggende tiltak og beredskapsplaner. I 2016 har det vært et særskilt fokus på VegROS for å få bedre oversikt over sårbarheten på vegnettet, samt bidra til å utarbeide relevante tiltak. VegROS er en egen metodikk med retningslinjer for risikoanalyser på veg (tidligere SAMROS-Veg). Statens vegvesen har i 2016 brukt ressurser på strekningsvise analyser og vurderinger for å identifisere sårbarheter langs vegnettet. Samfunnssikkerhet og beredskap er nærmere omtalt i punkt 4.2.

Arbeidet med kontinuerlig forbedring av intern IKT-sikkerhetskultur og beredskap er videreført, bl.a. via kampanjer og opplæring. Det er utarbeidet viktige policyer i styringssystemet for informasjonssikkerhet (SiS), et arbeid som vil fortsette i 2017. Statens vegvesen har også sammen med andre etater innen samferdselssektoren etablert et samarbeid med NorCERT (Norges nasjonale cybersenter). Samarbeidet gir etaten tilgang til kompetanseområder som er en viktig støtte ved uønskede hendelser.

Statens vegvesen har i 2016 arbeidet for å etablere en sikker og pålitelig kanal for varsling av kritikkverdige forhold for hele etaten. Videre tiltak har vært å informere de ansatte om varslingsordningen,

herunder prosessen for behandling av varsler og kritikkverdige forhold. I 2017 tas det sikte på å bedre etatens risikovurdering av kritikkverdige forhold og arbeide mot at etaten skal få på plass et bedre og mer helhetlig rammeverk for forebygging av kritikkverdige forhold.

Statens vegvesen har styrket fundamentet for internkontroll gjennom 2016. Styringsmiljøet har arbeidet med prinsipper for etterlevelse, etterprøvnbarhet og pålitelighet i målstyringen. Parallelt med etablering av fundamentet for internkontroll er arbeidet med å inkludere internkontrollprinsipper i de mest vesentlige prosessene startet. Overgripende risikovurdering av prosesser med implementering av kontroller ved vesentlige risikopunkter vil stå sentralt i det videre arbeidet.

4.2 Andre saker

Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll av departementene og de statlige virksomhetene publiseres som Dokument 1 hver høst. I rapporten for budsjettåret 2015 som ble lagt fram for Stortinget høsten 2016, påpekte Riksrevisjonen svakheter i forvaltningen av driftskontrakter i Statens vegvesen. Riksrevisjonen fant det kritikkverdig at Statens vegvesen i ulik grad følger opp avdekkede avvik fra vilkårene i kontraktene overfor de private entreprenørene. Riksrevisjonen fant det videre kritikkverdig at det ved bestilling av endringsarbeider kun i et fåtall tilfeller foreligger kostnadsoverslag som skal bidra til å sikre at statlige midler brukes som forutsatt i bevilgningsreglementet og reglement for økonomistyring i staten.

Statens vegvesen har egne kontraktbestemmelser, retningslinjer og systemer for oppfølging av driftskontraktene som skal gi grunnlag for å følge opp kontraktene på en ensartet måte. Driftsavtalenes kompleksitet medfører at det fortsatt forekommer avvik i oppfølgingen. Statens vegvesen vil styrke sitt arbeid ved å foreta nødvendig intern opplæring gjennom et rollebasert opplæringstilbud. Vegdirektoratet har det overordnede ansvaret for å påse at etaten har en ensartet forvaltning. Samferdselsdepartementet vil følge opp dette i etatsstyringsdialogen.

Det ble i 2015 igangsatt en forvaltningsrevisjon av tunnelsikkerhet på vegnettet. Resultatene forelå i 2016 i rapporten Dokument 3:16 (2015–2016). Undersøkelsen tok for seg hvordan sikkerheten blir ivaretatt i henhold til tunnelsikkerhetsforskriftene, innhold i risikoanalyser og beredskapsplaner, gjennomføring av øvelser og inspeksjoner og informasjon til trafikantene om sikkerhet i tunneler.

Basert på svakheter som revisjonen avdekket, har Riksrevisjonen anbefalt følgende tiltak:

- Oppdatere det faglige rammeverket for sikkerhetsforvaltningen
- Utvikle en rettleider for beredskapsplaner
- Styrke oppfølging av forvaltninga i regionene
- Styrke kompetansen på brann og redning sammen med nødetatene gjennom opplæring og brannøvelser
- Styrke trafikantenes kunnskap om selvredning og sikkerhetsutrustningen i tunnelene.

Ny mal for beredskapsplaner er implementert og en kvalitetssikringsprosess for periodisk inspeksjon er til testing. Statens vegvesen er i gang med å lage veiledere og gjennomføre tiltak på de anbefalingene som Riksrevisjonen har kommet med.

Det ble i 2015 gjennomført en forvaltningsrevisjon på anskaffelsesområdet, jf. Dokument 3:4 (2014–2015) hvor Riksrevisjonen gjorde følgende hovedfunn:

- Vegdirektoratets oppfølging av internkontrollen på anskaffelsesområdet i SVV var mangelfull
- Risikovurderinger på området var mangelfull
- Varslingsordningen har ikke nødvendig tillit blant ansatte

Funnene i rapporten følges opp gjennom følgende tiltak:

- Foreta en styrking og profesjonalisering av støtteprosessen knyttet til anskaffelser av varer og tjenester.
- Innføring av større grad av systematiske kontroller om etterlevelse på utvalgte deler av anskaffelsesområdet.
- Forbedre/innføre systemer som skal sikre ensartet og dokumentert gjennomføring av arbeidsprosesser på anskaffelsesområdet.
- Varslingsordningen er forbedret og ny varslingskanal er innført i februar 2017

HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen

Sykefraværet var på 4,84 pst. i 2016. Dette er en økning fra 4,71 pst. i 2015. Det jobbes godt med oppfølging av sykmeldte i hele etaten. Rutinene for leders sykefraværsoppfølging er godt etablert og er styrket ved at oppfølgingen er en del av etatens kvalitetssystem.

I 2016 ble det ikke gjennomført etatsfelles medarbeidertilfredshetsundersøkelse (MTU), men utvalgte enheter har gjennomført lokale MTU-er der det har vært behov for ekstra oppfølging. Det planlegges gjennomført ny MTU i 2017.

I 2016 ble det registrert at 29 personer ble skadet i forbindelse med arbeid i Statens vegvesen. 12 av disse skadene resulterte i fravær utover skadedagen. Dette er en liten nedgang i forhold til 2015, og det er fortsatt fallhendelser som er en gjenganger når det gjelder personskader i etaten. Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å forebygge skader, eksempler på dette er holdningsarbeid for å få en bedre meldekultur, fokus på god oppfølging og saksbehandling av registrerte hendelser.



Anleggsområde E6 Frya–Sjøa. Foto Knut Opeide

Arbeidet med å fremme likestilling og hindre diskriminering

Statens vegvesens arbeid for å fremme likestilling og hindre diskriminering er nedfelt i Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 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.

I 2016 var målet at minst 5 pst. av etatens nytilsatte skulle ha enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Resultatene viser at 6 pst. av dem som ble tilsatt, enten hadde nedsatt

funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Andelen kvinner i lederstillinger skulle økes, og er på 37 pst., en økning fra 35 pst. i 2015.

Statens Vegvesen arbeider for å levere likeverdige tjenester. I 2016 ble flere av de mange tjenestene etaten tilbyr gjennomgått for å vurdere om de er likeverdige for alle.

En utfyllende rapportering om tiltak for å fremme likestilling og hindre diskriminering følger i eget vedlegg (vedlegg 3).

HMS i entreprisedriften

Det er registrert to dødsulykker og fem personskader med så høy alvorlighet at de kan medføre varig mén. Den 29. februar omkom en gravemaskinfører som følge av at gjenstående sprengstoff detonerte ved pigging i en fjellskjæring. Den 25. november omkom føreren av en personbil ved at han kjørte inn i en saltbil bakfra (tredjeparts hendelse). Utover dette er det inntruffet fem hendelser hvor ansatte/innleide hos entreprenør har pådratt seg alvorlig skade som har medført mulig varig mén. Disse hendelsene har inntruffet som følge av fall fra lift, påkjørsel/pårygging av kjøretøy, og bruk av sirkel-/gjerdesag. Totalt er det registrert en økning innenfor alle konsekvensklasser i 2016 sammenlignet med 2015, med unntak av K4-ulykkene som er uforandret.

Tabell 4.1 Oversikt over hendelser i entreprisedriften i ulike skadeklasser

Kategori	Antall i 2015	Antall i 2016
K5 – død	1 (1)	2(1)
K4 – mulig varig mén	5 (-)	5(-)
K3 – fravær > 10 d	34	37
K2 – fravær ≤ 10 d	54	52
K1 – skade uten fravær utover skadedagen	230 (11)	230(12)

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

Statens vegvesen har i 2016 iverksatt følgende skadeforebyggende tiltak i entreprisedriften:

- Etablert samarbeidsavtale med forsvarrets forskningsinstitutt om bruk av bombehunder ved gjennomføring bergsprengningsarbeider
- Deltakelse i bransjesammensatt arbeidsgruppe med hensikt å finne tiltak mot gjenstående sprengstoff
- Etablert regionale ressursgrupper innen bergsprengning
- Gjennomført kurs i granskningsmetodikk med fokus på læring etter alvorlige og potensielt alvorlige hendelser i entreprisedriften

For øvrig har samarbeidet med andre aktører innenfor «Charter for en skadefri bygge- og anleggsnæring» blitt videreført i 2016.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen har i 2016 revidert etatens styrende dokumenter innen samfunnssikkerhet. Strategi for samfunnssikkerhet og klimatilpasning slutføres våren 2017. System for krisehåndtering ble høsten 2016 erstattet av et nytt system. Det nye systemet fokuserer på ledelse og håndtering av hendelser

i linjeorganisasjonen på lavest mulig nivå. Beredskapsstaber skal kun etableres på direktorat eller regionnivå. Beredskap og krisehåndtering i SVV skal dimensjoneres for å løse de hendelsene vi i all hovedsak eksponeres for - naturfare.

Etaten har vedtatt policy for forebyggende sikkerhet og sikring, samt retningslinjer for informasjonssikkerhet. Det arbeides målrettet med å øke etatens bevissthet om informasjonssikkerhet og personvern for å sikre at sentrale lover og regler etterleves. Det er gjennomført en rekke verdivurderinger av informasjon og systemer, i tillegg til ROS-analyser. Verdivurderingene ses både i forhold til personvern og kritikalitet. Nødvendige forebyggende sikringstiltak etableres fortløpende.

Statens vegvesen har for vinteren 2016/2017 tatt i bruk nødnett på definerte kritiske fjelloverganger, og det arbeides videre med å finne hensiktsmessig bruk av nødnett i det øvrige beredskapsarbeidet.

I 2016 har det vært et særskilt fokus på VegROS og trafikkberedskapsplaner. Førstnevnte for å få bedre oversikt over sårbarheten på vegnettet, samt utarbeide relevante tiltak. Sistnevnte for å følge opp håndbok R611 Trafikkberedskap med utarbeidelse av regional trafikkberedskapsplan og lokale trafikkberedskapsplaner, herunder fastsettelse av lokale og regionale omkjøringsruter. Det er innført en detaljert prosess for gjennomføring og resultatforankring av VegROS. Statens vegvesen arbeider med å rydde og kvalitetssikre sine VegROS-data slik at disse etter hvert kan gjøres tilgjengelig i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Det arbeides også med trafikkberedskap. Dette innebærer å fortsette arbeidet med skilting av omkjøringsveger, få alle omkjøringsruter inn i NVDB, samt etablere en elektronisk kartløsning som raskt viser stengingslenker og omkjøringsruter (til bruk for vegtrafikksentralene og regionene).

Ulike obs- og ekstremværsvarsler, større hendelser knyttet til kraftig nedbør over kort tid, strømbrydd, samt kvikkleireskred har gitt Statens vegvesen ulike utfordringer. Hendelseshåndteringen har i all hovedsak vært på vegavdelingsnivå og fungert bra. Topografi og skiftende klima gjør bygging, drift og vedlikehold av veg krevende mange steder i landet. Bare i Region vest er det registrert 201 skredpunkt som er kategorisert med «høy skredfaktor». Utløsning av de fleste skredtypene er sterkt knyttet til værforhold som nedbør, temperatur og vind, eller kombinasjoner av disse. Forventet endringer som temperaturstigning, økt årsnedbør og kraftigere nedbørsintensitet vil øke faren for skred i enkelte områder. Det vil kunne oppstå nye skredpunkt- også i kategorien «høyere skredfaktor».

For å tilfredsstillere tunnelsikkerhetsforskriften og fjerne forfallet i tunnelene har Statens vegvesen utarbeidet en plan for oppgradering av riksvegtunnelene som skal gjennomføres innen 2022/23. Dette vil bedre sikkerheten og regulariteten i riksvegtunnelene. I tillegg arbeides det med en rekke tiltak for å bedre forvaltningen av tunnelene på riks- og fylkesvegnettet, bl.a. med grunnlag i Riksrevisjonens rapport til Stortinget om styresmaktenes arbeid med å styrke sikkerheten i vegtunneler (Dokument 3:16 (2015-2016)).



E16 Ras over Hyvingtunnelen. Foto Harald Hauso

Statens vegvesen inngikk våren 2016 en overordnet samarbeidsavtale med Forsvaret. En avtale om Forsvarets bruk av vegnettet under øvelser er under utarbeidelse. Det er etablert en tett og god dialog med Forsvarets operative hovedkvarter. Forsvarets bruk av tyngre og større materiell er en utfordring for vegens tåleevne, spesielt brukonstruksjoner. Berørte regioner har allerede startet arbeidet med å bistå Forsvaret i planleggingen av Trident Juncture 2018.

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.

Samferdselsministeren besluttet i medio mai 2014 å nedsette et uavhengig utvalg (Graverutvalget) som skulle vurdere hvordan Statens vegvesen har praktisert deling av informasjon fra ulykkesanalyse rapportene til politiet, media og andre interesserte. Utvalgets rapport ble overlevert i juni 2015, med anbefalinger for ytterligere forbedring av UAG-arbeidet.

Vegdirektøren opprettet på denne bakgrunn i juli 2015 en prosjektgruppe som fikk i et todelt oppdrag. Det første oppdraget var å følge opp Graver-utvalgets anbefalinger. Prosjektet skulle også gi etatsledelsen grunnlag for å beslutte innretningen av arbeidet med trafikkulykker i Statens vegvesen, med vekt på samhandling med eksterne etater og offentlighet rundt arbeidet. I tillegg skulle prosjektgruppen evaluere hvordan Statens vegvesen organiserte og utførte sitt arbeid med å bistå og sikre at Graver-utvalget fikk den informasjon de trengte for sitt arbeid.

Prosjektgruppen kom med en rekke tiltak som hadde som formål å svare opp Graverutvalgets anbefalinger, og som har blitt gjennomført i løpet av 2016. Det å få bedre rutiner for deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet var en viktig del av dette arbeidet. Det har blitt 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 har det, i tråd med Graver-utvalgets anbefalinger, blitt gjennomført opplæring av personell innen ulykkesanalysearbeidet når det gjelder regler og lovverk som er relevant for deling av informasjon om ulykkesanalyser.

Når det gjelder evalueringen av hvordan Statens vegvesen organiserte og utførte sitt arbeid med å bistå Graver-utvalget med informasjon, var konklusjonen at utfordringene ikke skyldtes Statens vegvesen eller enkeltpersoners manglende vilje til å dele informasjon. Det ble derimot pekt på utfordringer når det gjelder evne til å hente ut og sammenstille informasjon og mangelfulle rutiner når det gjelder arkivering og journalføring. Det ble også vist til få møtepunkter mellom Statens vegvesen og Graver-utvalget, og at for lite personell med dokumentasjonsfaglig kompetanse ble stilt til rådighet av Statens vegvesen for å bistå Graver-utvalget med å hente ut informasjon.

I tillegg til å svare ut Graver-utvalgets anbefalinger, skulle prosjektgruppen som ble opprettet i Statens vegvesen også vurdere om dagens innretning av ulykkesarbeidet i Statens vegvesen er hensiktsmessig og formålstjenlig. Gruppen skulle også komme med forslag til eventuell alternativ innretning av arbeidet. Prosjektets rapport med anbefalinger vil bli behandlet i etatsledelsen våren 2017 før Vegdirektøren vil fatte sin beslutning om innretning av ulykkesarbeidet. Vegdirektoratet vil etter dette sende en fullstendig redegjørelse til departementet med utkvittering av anbefalingene sammen med de interne rapportene.

Oppfølging av bompenger reformen

Statens vegvesens arbeid med bompenger reformen er inndelt i fem hovedpilarer:

Tilrettelegge for fem regionale bompengeselskaper i tråd med gitte rammer

I løpet av 2016 har Statens vegvesen vært involvert i arbeidet med forslag til prosjektavtale og finansieringsavtale. Alle regionale bompengeselskaper er etablert og kan således underskrive avtalen, men det er knyttet usikkerhet til hvor omfattende krav til politisk behandling fylkeskommunene vil sette før tidspunktet for signering. Statens vegvesen har videre utredet ulike problemstillinger knyttet til hvordan bompenger reformen vil påvirke eksisterende og nye systemløsninger for bompengeselskapene. Dette arbeidet er tett koordinert med prosjekt for nye systemløsninger for bompengeselskapene.

Tilrettelegge for utskilt utsteder

Statens vegvesen har utredet viktige prinsipielle spørsmål knyttet til utskillingen av utstedervirksomheten og utarbeidet en rapport som gir en samlet beskrivelse av rammevilkårene for utsteder. Arbeidet er utført med bistand fra bompengeselskapene. Dette har vært spesielt viktig for å sikre at overgangsfasen fra dagens ordning med integrerte utstedere til en ordning med bare uavhengige utstedere ivaretar hensynet til sluttkunde, effektivitet og inntektssikring. Målet er at utstederforskrift og utstederavtale skal implementeres i løpet av 2017. Det er per 31. desember 2016 ikke etablert et omforent tidsplan for når utskilling av utstedervirksomhet skal starte og være ferdig.

Tilrettelegge for mer optimal organisering i sektoren

Statens vegvesen har utredet og foreslått endringer i oppgaven og ansvarsfordelingen mellom Statens vegvesen og bompengeselskapene. Forslaget innebærer at bompengeselskapene skal få et større ansvar for operative oppgaver enn i dag. Forslaget er pr. 31.12.2016 til behandling i departementet.

Tilrettelegge for ny takst- og rabattstruktur

Det har i 2016 vært jobbet med grunnlag for lokalpolitisk beslutning. Dette arbeidet er forventet ferdigstilt i løpet av våren 2017. De siste anleggene, gitt lokalpolitisk aksept, forventes implementert vinteren 2017/18.

Ha klart incentiv/statlig bidrag.

Statens vegvesen har ikke hatt noen konkrete aktiviteter knyttet til incentivordning/statlig bidrag i 2016, i og med at Samferdselsdepartementet selv har håndtert utbetalingen av tilskudd i 2016.

Samlet sett har arbeidet med bompenger reformen blitt mer ressurskrevende enn opprinnelig antatt. Det er gjennom arbeidet avdekket komplekse problemstillinger. Det har bl.a. vært et større behov for omfattende og dyptpløyende prinsipielle avklaringer rundt utskilling av utstedervirksomheten enn forutsatt.

Personvern

I 2016 ble EUs personvernforordning vedtatt. Dette, sammen med Lysneutvalgenes rapporter, forslag til ny sikkerhetslov, internasjonale rettsaker og nasjonale nyheter som omhandlet personvern, har

ført til et generelt større fokus på området i samfunnet. Statens vegvesen har eget personvernombud og har hatt oppmerksomhet på dette området de siste årene. Personvern er bl.a. en egen del av verdi- og risikovurderingene, og Internrevisjonen har personvern som fast punkt som skal sjekkes ut ved alle revisjoner. Våren 2016 ble det utpekt egne personvernkontakter i alle regioner. Oppstart av arbeidet med å forberede etaten på ny forordning er også i gang.

Det er i 2016 gjennomført fire møter med Datatilsynet, hvorav ett direktørmøte.

Brukerundersøkelser

Statens vegvesen gjennomfører spørreundersøkelser som måler trafikantenes tilfredshet med framkommelighet, og drift og vedlikehold av hovedvegene om sommeren og om vinteren. Sommerundersøkelsen ble gjennomført i 2016, og vinterundersøkelsen gjennomføres i 2017. Undersøkelsene gjennomføres hvert fjerde år og gjør det mulig å se endringer i tilfredsheten med vegstandarden over tid. Resultatene brukes blant annet som bakgrunnsinformasjon til å vurdere kvaliteten på drift og vedlikehold.

Statens vegvesen er en av etatene som inngår i brukerdelen av Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI) sin innbyggerundersøkelse. Spørsmålene her er rettet mot å måle hvor fornøyde folk er med for eksempel tilgjengelighet, informasjon, tilpasning, digitale tjenester, service fra de ansatte og evnen til å løse oppgaver. Dette gjør at etaten kan sammenligne resultatene med tilfredsheten med tjenester for andre etater og direktorat. En undersøkelse om tilfredshet med tjenestene er blitt avsluttet fordi dette dekkes i innbyggerundersøkelsen.

I tillegg til brukerundersøkelser har Statens vegvesen de senere årene lagt stor vekt på å brukertilpasse de selvbetjente tjenestene. Det er brukt spørreundersøkelser, panelundersøkelser mv. for å teste leser- og brukervennligheten til bl.a. nettsider, applikasjoner, skjema og brev. Dette har gitt økt brukertilfredshet og redusert antall henvendelser. Dette vil bli videreført.

Reisevaneundersøkelsene har siden 1985 gitt verdifull informasjon om endringer i reisevaner. Fram til 2014 ble undersøkelsene gjennomført om lag hvert fjerde år, men fra 2016 gjennomføres spørringene kontinuerlig. Resultatene inngår som et underlag i etatens strategiske planlegging.

Siden 2015 har det vært en egen oppfølging av brukerundersøkelser, for å sikre høy kvalitet og riktig ressursbruk.

Prosjektet om nasjonal høydemodell

Statens vegvesen deltar i finansieringen av etableringen av Nasjonal detaljert høydemodell for Norge. Store deler av Norges fastland skal laserskannes. Sammen med bildematching i fjellområder uten vegetasjon og eksisterende laserdata av god kvalitet, er målet å etablere en landsdekkende detaljert høydemodell innen 2020. En ny nasjonal detaljert høydemodell (NDH) vil gi bedre grunnlag for planlegging og prosjektering av infrastruktur, boliger flysikkerhet, beredskap og klimatilpasning. Etableringen skjer gjennom samfinansiering med fagetater tilhørende flere departementer og en periode på fem år. For 2016 er et bidrag fra Statens vegvesen på 3 mill. kr.



Vegplanlegging. Foto Knut Opeide

5

Vurdering av framtidsutsikter

Nasjonalt transportplan 2014–2023 beskriver mange utfordringer innen samferdselssektoren framover. Globalisering, inntektsvekst, kraftig befolkningsvekst og en endret befolknings-sammensetning med flere eldre medfører spesielt store utfordringer for transportavviklingen. Samtidig har deler av riksvegnettet lav standard og det er et stort behov for å utbedre forfallet på vegnettet. Riksvegnettet har 500 tunneler og det er behov for å gjennomføre omfattende tiltak for mange av disse, bl.a. for å oppfylle krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Dette er krevende med hensyn til gjennomføringsevne og kostnader. 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 alle offentlige institusjoner og andre samfunnsaktører i arealforvaltningen.

For å møte utfordringene har regjeringen i perioden 2014–2023 lagt opp til en gradvis opptrapping av den økonomiske rammen. For å imøtekomme satsingen som regjeringen har lagt opp til i Nasjonal transportplan 2014–2023 og fylkesvise samferdselsplaner er det viktig for Statens vegvesen å ha rett og tilstrekkelig kompetanse og kapasitet for å løse oppgavene. Det er særlig behov for å styrke kompetansen og kapasiteten innenfor planlegging, utbygging, drift og vedlikehold. Som et resultat av forventede resultater fra Statens vegvesens effektiviseringsarbeid, vil kapasitetsbehovet fremover i hovedsak dekkes gjennom en vridning av ressursbruken fra administrativ arbeid mot kjernevirksomheten.

Statens vegvesen har gjennom 2016 hatt oppmerksomhet på effektivisering og styring av bemanning og tjenestekjøp, og samtidig ivarettat behovet til å gjennomføre oppdragene effektivt, med riktig kvalitet. Kapasitet og kompetanse dreies mot kjerneområdet veg gjennom strategisk rekruttering, kompetansetiltak og organisatoriske tiltak. Dette arbeidet vil fortsette framover.

Endringer i arbeidsmarkedet de siste årene har gitt en noe bedre tilgang på relevant kompetanse for Statens vegvesen, og det forventes at denne tendensen holder seg fremover.

I forbindelse med etableringen av Nye Veier AS har Statens vegvesen både avgitt ressurser og støttet veiselskapet i etableringsfasen. Etaten vil fortsatt støtte og bidra til framtidige reformer, samtidig som vi justerer vår organisasjon, kapasitet og kompetanse til gjeldende oppgaveportefølje.

Statens vegvesen har et stort og variert oppgavespekter, og er i sin kontraktstrategi bevisst på å legge til rette både for mindre, mellomstore og store aktører. Dette bidrar til et velfungerende marked og vi ser at flere tidligere små og mellomstore aktører utvikler seg slik at de kan ta større kontrakter og konkurrere både med norske riks- og entreprenører og med utenlandske entreprenører.

Selv om det har vært en betydelig økning i de midler som stilles til disposisjon, er det god konkurranse om de fleste typer oppgaver uavhengig av kontraktstørrelse.

Det er og vil bli et økende antall større anbudskonkurranser. I denne utviklingen er det lagt vekt på å utvikle kontraktporteføljen slik at bransjen gis mulighet til å utvikle sin konkurranseevne på større kontrakter, bl.a. ved at det gradvis innføres nye kontraktmodeller. Statens vegvesen registrerer også stor interesse rundt kommende OPS-kontrakter og totalentrepriser, både tradisjonelle og med andre anskaffelsesprosedyrer som konkurransepreget dialog, samspill etc.



Bispegata Trondheim. Sykkelfelt med rød asfalt. Foto Knut Opeide

Statens vegvesen vil fortsette samarbeidet med bransjen for å legge til rette for et variert marked, samtidig som hensynet til internasjonal konkurranse på like vilkår opprettholdes. Dette må gjøres slik at det skapes forutsigbarhet i markedet, for at aktørene kan tilpasse seg.

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 500 drepte og hardt i skadde i 2024 vil derfor være krevende å nå. 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.

Statens vegvesen skal tilby elektroniske tjenester der dette er mulig. I en stadig mer digital hverdag, der brukerne forventer å få løst de aller fleste oppgaver på nett og hjemmefra, er det nødvendig at tjenestene innenfor trafikant- og kjøretøyområdet tilpasses. Statens vegvesen har derfor iverksatt en gjennomgang av hele tjenesteaspektet, som ser nærmere på hvor og hvordan tjeneste leveres, men også av hvem. I flere sammenhenger kan det være aktuelt å samarbeide med andre myndigheter om felles tjenester.

Statens vegvesen har i lang tid brukt riksvegferjedriften for å fremme utviklingen av miljøvennlige løsninger i den maritime virksomheten, og setter konkrete krav om lav- og nullutslippsteknologi i alle nye riksvegferjeandbud. Batteriferja Ampere, som var resultat av en statlig utviklingskontrakt, ble satt i drift i sambandet E39 Lavik–Oppedal i Sogn og Fjordane i 2015. Erfaringer viser at denne statlige utviklingskontrakten har gjort det mulig å kontrahere flere helelektriske ferjer, og gitt en økt bruk av maritime batterier i øvrig skipsfart. Dette vil på sikt gi betydelige reduserte klimagassutslipp. Det er beregnet at de nye ferjene på rv 19 Moss–Horten som settes i drift i 2017 vil redusere CO₂-utslippene med 30 pst. og NO_x-utslippene med over 80 pst.

ITS (intelligent transport system) er med på å påvirke og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling for å oppnå bedre framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø, tilgjengelighet og brukertilfredshet. Eksempel på ITS er blant annet sanntidsdata for trafikantene, som reisetid og varsling av hendelser, styring av trafikken ved hjelp av variable skilt i forbindelse med kontroller, stengte veger, omkjøringer og fartsgrenser. I tillegg brukes ITS-løsninger mer og mer i forbindelse med utekontroll, slik som varmesøkende kamera og ANPR (automatisk kjennemerkegjennkjenning). Det er store muligheter for økt bruk av ITS i tida framover og kunnskap- og kompetanseutvikling innenfor området

må være høyt prioritert de nærmeste årene. Det er også en forutsetning at rutiner og systemer justeres og at etaten som organisasjon tilpasser seg slik at ITS blir en naturlig og integrert del av arbeidet. Samarbeid med andre land om ITS er også en forutsetning for ITS-utvikling. I et felles utviklingsprosjekt kalt Borealis med Finland, utvikler Statens vegvesen E8 fra Skibotn til Bottenviken som ITS-veg, og vil herfra høste erfaringer til bruk på andre strekninger.

Både nasjonalt og internasjonalt er kampen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet en stor utfordring. Internasjonaliseringen har gjort at bruken av bemanningsbyråer og underentreprenører med lavtlønte arbeidstakere (og påstander om sosial dumping) har vært økende innen bygg og etter hvert også innenfor anleggsbransjen. Det er etablert et tett samarbeid mellom myndigheter, byggherrer og bransje, og det iverksettes en rekke tiltak for å sikre at lønns- og arbeidsforhold er i samsvar med gjeldende regelverk. Dette samarbeidet vil, sammen med videre utvikling av interne rutiner, være viktige satsningsområder framover for Statens vegvesen. 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.

I takt med økt omsetning, er det nødvendig med et økt effektivitetsfokus. Statens vegvesen ønsker å vurdere effektiviseringspotensialet både i egne interne prosesser og i oppdrag som konkurranseutsettes. Det er viktig å vurdere effektiviseringspotensialet innenfor alle faser i et prosjekts livsløp, fra planlegging, prosjektering og bygging, til drift og vedlikehold. Sentrale forhold i en slik vurdering vil være valg av målrettet og hensiktsmessig kontraktstrategi tilpasset målforutsetningene for prosjektet samt digitalisering og bruk av 3D-modeller som gir muligheter for nye og effektive arbeidsformer som kan rasjonalisere gjennomføring og dokumentasjon.

Med utgangspunkt i de tilpasninger Statens vegvesen har gjort og er i ferd med å gjøre vurderes etatens evne til å nå fastsatte mål på lengre sikt som god. Det er imidlertid verdt å trekke fram noen utfordringer.

Det er store utfordringer med vedlikeholdet. Mange av bruene har nådd en levealder med behov for omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne. Tilstandsvurderinger de siste årene viser at det er behov for å øke innsatsen til vedlikehold på bruene, men også for å gjennomføre større utbedringsarbeider.

Utbedring av tunnelene representerer en utfordring med hensyn til kapasitet og kompetanse i konsulent- og entreprenørmarkedet. I statsbudsjettet for 2017 legger regjeringen til grunn at tunnelene på TEN-T vegnettet skal være utbedret i henhold til kravene i tunnelsikkerhetsforskriften innen 2020/2021 og innen 2022/2023 for tunnelene på resten av riksvegnettet. Noen tunneler utbedres senere eller stenges pga. nye veg- og tunnelloesninger. Det er også avklart at utbedring av forfall skal gjøres samtidig med tiltak i henhold til krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Statens vegvesen arbeider med en revisjon av gjennomføringsplanen i tråd med dette. Revisjonen gjøres med forbehold om de økonomiske rammene på post 30 (fornyng) og post 23 Drift og vedlikehold som vil fremgå av stortingsmeldingen om NTP 2018–2029.

Utbedringsprogrammet som startet i 2014 omfatter totalt 217 tunneler. Med grunnlag i pågående arbeid og prioriteringer i statsbudsjettet for 2017 vil totalt om lag 45 tunneler være ferdig utbedret ved utgangen av 2017.



Trafikksentralen. Foto Knut Opeide

6

Årsregnskap

6.1 Ledelseskommentarer

Formål

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten er vegadministrasjon for staten på riksvegene og for fylkeskommunene på fylkesveg. I årsrapportens del 2 gis en nærmere introduksjon til etaten og noen hovedtall for virksomheten.

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 («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 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 2016 har Statens vegvesen disponert en tildeling på 29 328,5 mill. kr. knyttet til kap. 1320 Statens vegvesen inklusive overføring fra 2015 og merinntekter. Disse tall 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 28 226 mill. kr. i 2016 som betyr et mindreforbruk på 1 102,5 mill. kr. når en ser bort fra postene 61, 62 og 63. I det etterfølgende forklares kort årsaken til avviket på de viktig postene.

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

Posten har et merforbruk på 45,3 mill. kr. Dette skyldes i all hovedsak et høyere forbruk knyttet til dekkelegging for å ivareta forutsetningen om at riksvegnettet skal ha en dekkestandard i 2016 som minst skal være på nivå med 2015.

Post 30 Riksveginvesteringer

Resultatet ble i 2016 et mindreforbruk på 440,6 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak:

- Forsinket oppstart knyttet til enkelte prosjekter
- Mindreforbruk i forhold til bymiljøavtaler der det har vist seg tidkrevende å få nødvendige avtaler på plass.

Post 1320.31 Skredsikring på riksveger

Posten har et mindreforbruk på 217,5 mill. kr. som i hovedsak er knyttet til forsinket framdrift på prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms samt forsinket sluttoppgjør for prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland.

Post 1320.34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Mindreforbruket på kr. 258,1 mill. kr. skyldes forsinket anleggsstart på enkelte prosjekter samtidig som noen prosjekter har blitt billigere enn forutsatt.

Post 1320.63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Posten har et mindreforbruk på 144,4 mill. kr. i 2016. Dette skyldes forsinket oppstart på en rekke prosjekter.

Post 1320.72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Posten har et mindreforbruk på 138,6 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 2016 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. 15. mars og eventuelle merknader vil fremkomme i Dokument 1 fra Riksrevisjonen

Oslo 28. april 2017



Terje Moe Gustavsen
vegdirektør

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

Regnskapet 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.

På bakgrunn av Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2016 er det foretatt en endring vedrørende klassifisering av kostnader og inntekter. Det medfører blant annet at lønn og sosiale kostnader og konsulenttjenester knyttet til investeringsoppgaver klassifiseres som driftskostnader og ikke som investeringskostnader. Videre er det lagt til grunn at inntekter knyttet til kalkulatorisk lønn ved gjennomføring av investeringsoppgaver på fylkesveg skal bruttoføres og ikke nettoføres som tidligere. Dette medfører at det i pkt. 6.3 «Artskontorrapportering med noter» fremkommer en vesentlig økning i driftsinntekter og driftskostnader. Tallene for 2015 er omarbeidet i henhold til de prinsipper som er lagt til grunn for 2016.

Bevilgningsrapportering

Bevilgningsregnskapet viser Statens vegvesens rapportering av statsregnskapet for 2016. Det er stilt opp etter de kapitler og poster Statens vegvesen har fullmakt til å disponere. Oppstillingen viser alle finansielle eierdeler og forpliktelser som Statens vegvesen står oppført med i kapitalregnskapet.

For fremmede kapitler, der Statens vegvesen har mottatte fullmakt gjennom tildelingsbrev til å belaste kapittelet, framkommer kun regnskapstall.

Artskontorrapportering

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

6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2016	Merutgift (-) og mindretgift
1320	Statens vegvesen	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	A,B	10 809 476 000	10 887 919 880	-78 443 880
1320	Statens vegvesen	26	Vegtilsyn	A,B	17 589 000	15 683 695	1 905 305
1320	Statens vegvesen	29	Vederlag til OPS-prosjekter	A,B	460 690 000	457 211 615	3 478 385
1320	Statens vegvesen	30	Riksveginvesteringer	A,B	14 549 000 000	14 138 334 612	410 665 388
1320	Statens vegvesen	31	Skredsikring riksveger	A,B	899 024 000	681 450 873	217 573 127
1320	Statens vegvesen	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	A,B	530 840 000	272 723 435	258 116 565
1320	Statens vegvesen	35	Vegutbygging i Bjørvika	A,B	25 700 000	-3 957 740	29 657 740
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A,B	540 000 000	528 442 121	11 557 879
1320	Statens vegvesen	37	E6 vest 132037 for Alta	A,B	432 776 000	386 563 406	46 212 594
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	A,B	1 000 267 000	861 623 946	138 643 054
Sum kap. 1320 ekskl tilskuddsposter					29 265 362 000	28 225 995 842	1 039 366 158
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A,B	192 500 000	192 390 000	110 000
1320	Statens vegvesen	62	Skredsikring fylkesveger	A,B	719 225 000	709 406 973	9 818 027
1320	Statens vegvesen	63	Tilskudd til gang og sykkelveger	A,B	218 745 000	74 328 131	144 416 870
Sum kap. 1320 tilskuddsposter					1 130 470 000	976 125 104	154 344 897
Sum 1320 Statens vegvesen					30 395 832 000	29 202 120 946	1 193 711 054
0471	Statens erstatningsansvar	71	Statens erstatningsansvar	B		6 589 234	
1330	Særskilte transporttiltak	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	B	107 114 000	11 442 294	95 671 706
Sum øvrige utgiftskapitler					107 114 000	18 031 528	95 671 706
Sum utgiftsført					30 502 946 000	29 220 152 474	1 289 382 760

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling 2016	Regnskap 2016	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.	A,B	203 300 000	232 563 482	29 263 482
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer	A,B	500 000 000	525 195 351	25 195 351
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	A,B	102 800 000	111 422 011	8 622 011
Sum 4320	Statens vegvesen				806 100 000	869 180 844	63 080 844
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			113 581	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			283 542	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			559 844 399	
8400	Deposita og avsetn.	13	Deposita og avsetninger	13		190 413 070	
Sum øvrige inntektskap.						750 654 592	
Sum inntektsført					806 100 000	1 619 835 436	63 080 844
Netto rapportert til statsregnskapet						27 600 317 038	
Kapitalkontoer							
60085701	Norges Bank KK/ innbetaling					28 740 686 234	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling					-56 436 211 626	
713160	Endring mellomværende med statskassen					95 208 354	
Sum rapportert						0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet

Konto	Tekst	Note	2015	2016	Endring
6260	Aksjer	C	100 000	100 000	0
6280	Leieboerinnskudd		4 858 645	3 992 726	-865 919
6500	Forskudd	D	183 390 449	163 283 028	-20 107 421
8400	Forskudd veganlegg	13	-2 312 582 411	-2 502 995 481	-190 413 070
713160	Mellomværende med statskassen		-2 341 390 089	-2 436 598 443	-95 208 354
Sum beholdninger til kapitalregnskapet			-4 465 623 406	-4 772 218 170	-306 594 764

Note A Forklaring av samlet tildeling utgiftsposter

Beløp i 1000 kr

Kapittel og post	Postnavn	Stikkord	Overført fra 2015	Tildeling 2016	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	39 746	10 769 730	10 809 476
1320.26	Vegtilsyn	kan overføres	821	16 768	17 589
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	2 590	458 100	460 690
1320.30	Riksveginvesteringer	kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72	0	14 549 000	14 549 000
1320.31	Skredsikring riksveger	kan overføres, kan nyttes under post 30	236 324	662 700	899 024
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	kan overføres	230 940	299 900	530 840
1320.35	Vegutbygging i Bjørvika	kan overføres	0	25 700	25 700
1320.36	E16 over Filefjell	kan overføres	0	540 000	540 000
1320.37	E6 vest for Alta	kan overføres	95 176	337 600	432 776
1320.72	Kjøp av riksvegferjetjenester	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	75 967	924 300	1 000 267
Sum ekskl. tilskuddsposter			681 564	28 583 798	29 265 362
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		0	192 500	192 500
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	kan overføres	48 225	671 000	719 225
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveger	kan overføres	56 245	162 500	218 745
Sum tilskuddsposter			104 470	1 026 000	1 130 470
Sum			786 034	29 609 798	30 395 832

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart 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 grunn-lag for over- føring	Maks. overfør- bart 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	-78 444	0	-78 444	33 195	0	-45 249	538 486	0
1322.26	Vegtilsyn	kan overføres	1 905	0	1 905	0	0	1 905	838	838
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	3 478	0	3 478	0	0	3 478	22 905	3 478
1320.30	Riksveginvesteringer	kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72	410 665	0	410 665	29 885	0	440 550	26 692 671	440 550
1320.31	Skredsikring riksveger	kan overføres, kan nyttes under post 30	217 573	0	217 573	0	0	217 573	1 631 700	217 573
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	kan overføres	258 117	0	258 117	0	0	258 117	632 900	258 117
1320.35	Vegutbygging i Bjørsvika	kan overføres	29 658	0	29 658	0	0	29 658	92 585	29 658
1320.36	E16 over Filefjell	kan overføres	11 558	0	11 558	0	0	11 558	985 936	11 558
1320.37	E6 vest for Alta	kan overføres	46 213	0	46 213	0	0	46 213	754 345	46 213
1320.61	Kjøp av riksvegerferjetjenester	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	138 643	0	138 643	0	0	138 643	1 618 781	138 643
Sum ekskl. tilskuddsposter			1 039 366	0	1 039 366	63 080	0	1 102 446	32 971 147	1 146 628
1320.62	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		110	0	110	0	0	110	0	0
1320.63	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	kan overføres	9 818	0	9 818	0	0	9 818	1 251 356	9 818
1320.72	Tilskudd til gang og sykkelveger	kan overføres	144 417	0	144 417	0	0	144 417	257 500	144 417
Sum tilskuddsposter			154 345	0	154 345	0	0	154 345	1 508 856	154 235
Sum			1 193 711	0	1 193 711	63 080	0	1 256 791	34 480 003	1 300 863

* Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 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.

Kap. 1330 post 60 «Særskilt tilskudd til kollektivtransport: I brev av 15.03.2016 fra Samferdselsdepartementet fikk Statens vegvesen fullmakt til å belaste denne post.

Kap. 4320 «Statens vegvesen»: I henhold til Prop. 1 S (2015-2016) romertallsvedtak II har Statens vegvesen fullmakt til å disponere eventuelle merinntekter

Note C Konto 640013 Aksjer

Statens vegvesen besitter aksjer i følgende selskaper:

Selskap	31.12.2015	Endring	31.12.2016
Svinesundforbindelsen 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 finansielle gevinst eller tap.

I tillegg omfatter kontoen innestående beløp på en depotkonto som Kinect Energy Group har fullmakt til å benytte for å forvalte kjøp av kraft på vegne av Statens vegvesen.

	31.12.2015	Endring	31.12.2016
Mellomværende med fylkeskommunene	164 019 785	-13 826 025	150 193 760
Depotkonto strøm	19 370 664	-6 281 396	13 089 268
Sum	183 390 449	-20 107 421	163 283 028

6.3 Artskontorrapporteringen med noter

Oppstilling av artskontorrapportering	Note	2015	2016
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	-466 853 890	-525 195 351
Innbetaling tilskudd til vegarbeider	2	-29 950 121	-35 500 000
Innbetaling tilskudd		-1 471 624	-914 941
Innbetaling tilskudd bompenger	3	-230 000 000	-240 000 000
Salgs- og leieinnbetaling	4	-590 250 823	-444 460 629
Erstatninger fra eksterne	5	-109 226 467	-111 422 011
Salgsinntekter salg eiendeler		-154 395 274	-39 960 687
Kalk. Lønn belastet fylkeskommunene	6	-658 284 266	-728 403 001
Øvrige inntekter		-124 923 414	-139 318 386
Sum innbetalinger fra drift		-2 365 355 879	-2 265 175 007
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Forskudd til entreprenører	7	5 391 249	-3 096 523
Kortsiktig gjeld entrepriser	8	2 908 767	-9 920 686
Utbetaling til lønn og sosiale kostnader	9	4 298 859 140	4 434 351 255
Arbeidsgiveravgift	9	547 331 945	559 844 399
Offentlige refusjoner vedrørende lønn	9	-127 538 122	-140 232 616
Fremmedytelser og underentrepriser	10	5 761 964 991	5 861 355 550
Grunnerstatninger	11	12 003 146	11 045 812
Strøm til vegformål		228 837 557	197 216 116
Kjøp av fremmede tjenester (konsulenter)	12	3 432 607 734	3 111 328 169
Kostnad og godtgjørelse reiser		359 047 869	353 994 925
Kostnader lokaler		784 914 576	859 147 227
IKT kostnader vedl. og kjøp		295 754 109	305 901 330
IKT kostnader leie lisenser		143 483 898	155 615 225
Forbruk av varer		251 815 814	231 032 520
Kjøp inventar		43 513 515	29 752 159
Øvrige driftskostnader		711 086 611	628 572 488
Kjøp av ferjetjenester		638 079 514	880 447 388
Erstatning		36 660 142	101 230 505
Sum utbetalinger til drift		17 426 722 455	17 567 585 243
Netto rapporterte driftsutgifter		15 061 366 576	15 302 410 237

Oppstilling av artskontorrapportering	Note	2015	2016
Investeringsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling tilskudd bompenger	2	-7 149 931 087	-6 973 518 345
Innbetaling tilskudd til vegarbeider	3	-154 617 300	-67 902 248
Forskudd til vegarbeider	13	-360 235 000	-190 413 070
Forskudd til vegarbeider (bevegelse grunnet krav til oppstilling fra Finansdepartementet)	13	-360 235 000	-190 413 070
Innbetaling av finansinntekter		-1 532 386	-3
Sum investeringsinntekter		-8 026 550 773	-7 422 246 736
Investeringsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Forskudd til entreprenører	7	-147 807 467	11 688 849
Kortsiktig gjeld entrepriser	8	-150 099 994	-326 487 984
Fremmedytelser og underentrepriser	10	16 137 095 728	17 733 795 634
Grunnerstatninger	11	915 662 881	1 135 098 037
Kjøp av utstyr og eiendom		378 202 841	334 066 294
Finanskostnader		19 393 347	8 703 589
Sum investerings- og finanskostnader		17 152 447 336	18 896 864 419
Netto rapporterte investerings- og finanskostnader		9 125 896 563	11 474 617 683
Netto rapporterte drifts-, investerings- og finanskostnaderutgifter		24 187 263 139	26 777 027 920
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetaling av tilskudd og stønader over investeringsposter	14	312 334 477	342 811 909
Utbetaling av tilskudd og stønader over driftsposter	14	77 590 510	58 004 394
Utbetaling av tilskudd og stønader og tilskuddsposter	14	868 220 874	976 125 104
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer	14	1 258 145 861	1 376 941 407
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
5700 Arbeidsgiveravgift		-545 243 919	-559 844 399
5309 Tilfeldige inntekter		-1 478 927	-113 581
0471.71 Erstatningsansvar m.m.		1 920 500	6 589 234
5605.83 Renter av alminnelige fordringer			-283 542
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-544 802 346	-553 652 288
Netto utgift rapportert til statsregnskapet		24 900 606 654	27 600 317 039

Oversikt mellomværende med statskassen	Note	2015	2016
Eiendeler og gjeld			
Fordringer på ansatte		1 382 334	957 175
Midlertidig postering beholdningsdifferanse		4 959	3 568
Kasse (trafikkstasjoner)		2 236 904	1 916 570
Bankkonti utenom konsernkontosystemet - Strømkonto	15	19 370 664	13 089 268
Bankkonto utenom konsernkontosystemet - Deponering grunnerstatning	15	9 163	0
Bank		-15 604 654	-11 591 208
Skyldig offentlige avgifter		-222 600 529	-205 089 087
Udisponerte bompenger		-6 801 008	-39 797 008
Mellomværende fylkeskommunen	D	164 019 785	150 193 760
Motpost periodisering bompenger fylke	16	138 045 782,00	78 937 801
Udisponerte bompenger fylkesveg		-13 931 090	-24 939 275
Interimskonto (feilføring bompenger, diff leieboerinnskudd)			0
Grunnerstatning deponering		-22 288,58	-149 169,91
Leieboerinnskudd uten motpost		58 645,14	112 726,28
Leieboerinnskudd med motpost		4 800 000,00	3 880 000,00
Motpost leieboer innskudd		-4 799 468,42	-3 879 468,42
Forskudd vegarbeid		2 312 582 411	2 502 995 481
Annen gjeld		-37 361 518	-30 042 689
Sum mellomværende med statskassen		2 341 390 091	2 436 598 443

I oppsettet over artsregnskapet er det skilt mellom driftsutgifter og utgifter knyttet til investering.

I denne forbindelse er det lagt til grunn følgende:

- **«Investeringsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet»:** Omfatter alle utgifter og inntekter knyttet til investeringsposter med unntak av eiendomskostnader knyttet til lokaler som benyttes i driften og utgifter knyttet til drift og vedlikehold av IKT-funksjoner

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	2015	2016
Fører kort	376 901 014	432 664 484
Dagprøvekjennermerke	30 008 027	29 295 200
Myndighetskontroller	28 607 999	32 114 027
Påskiltingsgebyr	20 126 947	19 745 251
Transportlisenser	10 936 440	10 623 156
Øvrige gebyrer	273 463	753 233
Sum gebyrinntekter	466 853 890	525 195 351

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

Ved gjennomføring av enkelte investeringsprosjekter bidrar bedrifter eller offentlige organer med hele eller deler av kostnadene. Statens vegvesen finansierte investeringer for følgende beløp i 2015 og 2016:

Årets tilskudd	2015	2016
Tilskudd til driftsoppgaver	29 950 211	35 500 000
Tilskudd til investeringsoppgaver	154 617 300	67 902 248
Sum	184 567 421	103 402 248

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 2015 og 2016 utgjorde dette følgende:

Årets innbetaling av bompenger	2015	2016
Bompenger til driftsoppgaver (Post 29 Vederlag til OPS prosjekter)	230 000 000	240 000 000
Bompenger til investeringsoppgaver	7 149 931 087	6 973 518 345
Sum	7 379 931 087	7 213 518 345

Note 4: Salgs- og leieinntekter

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

Årets inntekt	2015	2016
Salg av kjennemerker	14 000 000	12 000 000
Salg fra Autosys / vegdatabank	23 000 000	24 000 000
Følgetransport	8 000 000	9 000 000
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter ført mot post 30	275 000 000	215 000 000
Ulike inntekter knyttet til «Utbygging av Bjørvika»	67 000 000	0
Øvrige inntekter	131 250 823	184 460 629
Sum	590 250 823	444 460 629

De inntekter som fremkommer 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 fremkommer er 215 mill. kr. knyttet til gjennomføring av investeringsprosjekter i form av inntekter fra samarbeidsprosjekter, og inntekter knyttet til salg av grunn, overskuddsmasser m.v. 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 2015 og 2016 mottok Statens vegvesen følgende erstatningsbeløp:

Årets netto bevegelse	2015	2016
Erstatning fra eksterne	109 226 467	111 422 011

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.

I regnskapet er det foretatt en endring knyttet til klassifisering av kalkulatoriske lønn på bakgrunn av de krav som følger av Rundskriv 102 «Standard kontoplan for statlige virksomheter». Fra og med 2016 er det lagt til grunn at inntekter og kostnader knyttet til kalkulatorisk lønn skal bruttoføres og ikke nettoføres som tidligere.

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

	2015	2016
Kalkulatorisk lønn belastet fylkesvegregnskapene	-658 284 266	-728 403 001

Note 7: Forskudd til leverandører

Entreprenørfirmaer har betydelige kostnader knyttet til etablering av rigg og andre oppstarts-kostnader før de utfører arbeid som i henhold til kontrakten kan faktureres Statens vegvesen. For at dette ikke skal medføre en for stor likviditetsmessig belastning blir det for en del kontrakter avtalt at det skal utbetales et forskudd. Netto bevegelse knyttet til forskudd til leverandører var som følger for årene 2015 og 2016.

Årets netto bevegelse	2015	2016
Driftsutgifter	5 391 249	-3 096 523
Investeringsutgifter	-147 807 467	11 688 849
Sum	-142 416 218	8 592 326

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	31.12.2015	31.12.2016
Forskudd til leverandører knyttet til driftsoppgaver	25 329 925	22 233 402
Forskudd til leverandører knyttet til investeringsoppgaver	646 786 458	658 475 307
Sum	672 116 883	680 708 709

Note 8: Kortsiktig gjeld til leverandører

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 2015 og 2016 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	2015	2016
Drift	2 908 767	-9 920 686
Investering	-150 099 994	-326 487 984
Sum	-147 191 228	-336 408 670

Som for forskudd til leverandører medfører kravene til bevilgningsregnskapet at kun netto bevegelse kommer til uttrykk.

Etterfølgende oppstilling viser tilbakeholdt sikkerhetsstillelse knyttet til Statens vegvesen:

Utgående balanse pr. 31.12	31.12.2015	31.12.2016
Drift	-6 731 565	-16 652 251
Investering	-1 519 016 682	-1 845 504 666
Sum	-1 525 748 246	-1 862 156 920

Note 9: Lønn og sosiale kostnader

De samlede lønn og sosiale kostnader var i 2016 kr. 4.853.963.038,-. Av dette er kr. 972.674.896,- lønn- og sosiale kostnader knyttet til gjennomføring av investeringsprosjekter på riksveg som etterfølgende tabell viser.

	2015	2016
Lønn og sosiale kostnader driftsoppgaver	3 465 786 609	3 549 113 780
Arbeidsgiveravgift	443 226 875	451 511 252
Sykepenger og andre refusjoner knyttet til driftsoppgaver	-106 838 134	-119 336 890
Netto lønnsutgifter knyttet til driftsoppgaver	3 802 175 350	3 881 288 142
Lønn og sosiale kostnader investeringsoppgaver	833 072 531	885 237 475
Arbeidsgiveravgift	104 105 070	108 333 147
Sykepenger og andre refusjoner investeringsoppgaver	-20 699 988	-20 895 726
Netto lønn knyttet til investeringsoppgaver på riksveg	916 477 613	972 674 896
Totale lønn og sosiale kostnader	4 718 652 963	4 853 963 038
Bemanning, hele stillinger	7 313	7 281

De lønnskostnader som fremkommer knyttet til driftsoppgaver omfatter også lønnskostnader i forbindelse med gjennomføring av investeringsoppgaver på fylkesveg.

Note 10: Fremmedytelser og entrepriser

Av det beløp Statens vegvesen utbetaler til leverandører er det vesentlige knyttet til utbetalinger i forbindelse med entrepriser. For 2015 og 2016 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:

	2015	2016
Drift av riksveger	2 372 681 985	2 378 018 036
Vedlikehold av riksveger	2 612 304 980	2 722 114 676
Øvrig drift	776 978 026	761 222 838
Sum drift	5 761 964 991	5 861 355 550
Investeringer på riksveg	16 137 095 728	17 733 795 634
Sum	21 899 060 719	23 595 151 184

Note 11: Grunnerstatninger

I forbindelse med investeringsprosjekter må Statens vegvesen innløse en rekke eiendommer for å få tilgang til den vedtatte trasé. For årene 2015 og 2016 beløp dette seg til følgende når tilknyttede saksomkostninger og gebyrer er inkludert fordelt på drift og investering.

	2015	2016
Drift	12 003 146	11 045 812
Investering	915 662 881	1 135 098 037
Sum	927 666 027	1 146 143 849

Beløpene omfatter prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd.

Note 12: 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 transaksjon til dette området. For å synliggjøre de reelle kjøp fra eksterne er det derfor skilt mellom eksterne og interne transaksjoner i tabellen under.

I 2016 var 72 % av det samlede kjøp fra eksterne knyttet til planlegging og prosjektering av investeringsoppgaver. Forøvrig fordelte kjøp fra eksterne virksomheter for årene 2015 og 2016 seg på følgende områder. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

Fagområde	2015	2015 % vis fordeling	2016	2016 % vis fordeling
Kjøp fra eksterne knyttet til driftsoppgaver				
Veg og trafikkforvalter (Ivareta eierskap til infrastruktur og grunn, planlegge veg, prosjektering, bygge, drift og vedlikehold)	2 623 882 979	76,6 %	2 323 644 611	74,0 %
Myndighetsorgan (Trafikant- og kjøretøyrettede oppgaver, vedta forskrifter og normaler, kontrollvirksomhet)	55 460 392	1,6 %	59 518 472	1,9 %
Fagorgan (sektoransvar)	211 291 045	6,2 %	199 920 120	6,4 %
Utøve ledelse og styring	15 276 716	0,4 %	16 807 648	0,5 %
IKT	417 520 358	12,2 %	412 521 627	13,1 %
Øvrig	101 032 151	3,0 %	127 925 036	4,1 %
Sum kjøp til driftsoppgaver	846 034 656	24,7 %	878 194 590	28 %
Kjøp fra eksterne knyttet til investeringsoppgaver				
Veg og trafikkforvalter (Ivareta eierskap til infrastruktur og grunn, planlegge veg, prosjektering, bygge, drift og vedlikehold)	2 578 428 985	75,3 %	2 262 143 924	72,0 %
Sum kjøp fra eksterne	3 424 463 641	100,0 %	3 140 337 514	100,0 %
Internfakturering i Statens vegvesen	8 144 093		-29 009 345	
Sum konsulenttjenester	3 432 607 734		3 111 328 169	

De beløp som fremkommer under pkt. 3.5 «Effektivisering, bemanning og tjenestekjøp» omfatter også konsulentkjøp knyttet til de oppgaver vi ivaretar på fylkesveg og som belastes den enkelte fylkeskommune. I tabellen over fremkommer kun konsulentkjøp som dekkes over kap. 1320 «Statens vegvesen».

Note 13: Forskudd til vegarbeider

Statens vegvesens mottar forskudd for å gjennomføre investeringer på riksveg. På bakgrunn av de krav som følger knyttet til regnskapsføring av forskudd i artskontorrapportering til statsregnskapet fremkommer 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. Reell bevegelse knyttet til mottatte innbetalinger av nye forskudd og oppgjør av gamle forskudd ble som følger for 2015 og 2016:

Årets bevegelse	2015	2016
Forskudd til vegarbeider	-360 235 000	-190 413 070

Ved utgangen av 2015 og 2016 hadde Statens vegvesen følgende gjeld knyttet til mottatte forskudd:

Utgående balanse	31.12.2015	31.12.2016
Mottatte forskudd vegarbeider	-2 312 582 411	-2 502 995 480

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 rassikring og rentekompensasjon på fylkesveg. For årene 2015 og 2016 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	2015	2016
Tilskudd til fylkeskommuner	906 539 991	939 550 602
Tilskudd til kommuner	123 384 112	210 630 500
Øvrige tilskudd	228 221 758	226 760 305
Sum	1 258 145 861	1 376 941 407

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 deponerte bompenger: Frem til 2015 har Statens vegvesen deponerte eventuelle overskytende bompenger når et prosjekt er finansiert som forutsatt på særskilte bankkonti utenom konsernkontosystemet. Fra og med 2015 har praksis knyttet til dette blitt endret og bompengeselskapene betaler isteden inn overskytende bompenger til Statens vegvesens ordinære konsernkonto. Midlene blir i regnskapet satt av i balansen der de skal benyttes til å finansiere nye prosjekter i tråd med kravene knyttet til bruken av overskytende bompenger. Som følge av dette fremkommer dette annerledes i 2016 enn 2015.

Konto knyttet til deponering av grunnerstatninger: I enkelte tilfeller kan det oppstå tvil om hvem som reelt sett skal motta det erstatningsbeløp som er vedtatt. Inntil dette er avklart blir disse midler satt inn på en særskilt konto.

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:

	31.12.2015	31.12.2016
Motpost periodisering bompenger fylkesveg	138 045 782	78 937 801

Note 17 Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen

	Note	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler				
Investeringer i aksjer og andeler*		100 000	0	100 000
Sum finansielle anleggsmidler		100 000	0	100 000
Omløpsmidler				0
Fordring på fylkeskommunene		150 193 760	150 193 760	0
Fordring bompenger på fylkesveg		78 937 801	78 937 801	0
Fordring på ansatte		957 175	957 175	0
Kontanter på trafikkstasjonene		1 916 570	1 916 570	0
Forskudd leverandører		680 708 709	0	680 708 709
Andre fordringer		3 568	3 568	0
Leieboerinnskudd		3 992 726	113 258	3 879 468
Bank konsernkonto		-11 591 208	-11 591 208	0
Bankkonti utenom konsernkonto		13 089 268	13 089 268	0
Sum omløpsmidler		768 014 609	233 620 192	534 394 417
Langsiktig gjeld				0
Forskudd vegarbeider		-2 502 995 480	2 502 995 480	-5 005 990 960
Ubenyttet bompenger fylkeveg		-24 939 275	-24 939 275	0
Ubenyttede bompenger rikveg		-39 797 008	-39 797 008	0
Annen langsiktig gjeld		-28 392 698	-28 392 698	0
Sum langsiktig gjeld		-2 596 124 461	2 409 866 499	-5 005 990 960
Kortsiktig gjeld				0
Annen kortsiktig gjeld		-1 649 991	-1 649 991	0
Skyldig skattetrekk		-198 686 055	-198 686 055	0
Skyldig offentlige avgifter		-6 403 032	-6 403 032	0
Deponering grunnerstatning		-149 170	-149 170	0
Kortsiktig gjeld leverandører		-1 862 156 920	0	-1 862 156 920
Sum kortsiktig gjeld		-2 069 045 168	-206 888 248	-1 862 156 920
Sum gjeld		-4 665 169 629	2 202 978 251	-6 868 147 880
Sum		-3 897 055 020	2 436 598 443	-6 333 653 463

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*	637 546 456*

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

* Resultat 2015. Resultatet for 2016 er ikke offentliggjort.

Vedlegg

Vedlegg 1 Nærmere om mål, resultater og ressursbruk

Vedlegg 2 Oppfølging av store prosjekt

Vedlegg 3 Fremme likestilling og hindre diskriminering

Vedlegg 1

Nærmere om mål, resultater og ressursbruk mm.

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

Tabell 1.1 Omfang stikkprøvekontroll – driftskontrakt i 2016

	Riksveg	Gang- og sykkelveg	Sum
Antall planlagte stikkprøvekontroller for året	13 687	4 186	17 873
Antall gjennomførte stikkprøvekontroller	10 059	4 416	14 475
Herav på vinterdrift	2 044	761	2 805
Antall planlagte stikkprøvekontroller uten mangler	9 937	4 395	14 332
Herav på vinterdrift	1 882	759	2 641

Tabell 1.2 Oversikt egendefinerte kontroller og mangler i 2016

	Riksveg	Gang- og sykkelveg	Sum
% andel gjennomførte stikkprøvekontroller	73 %	105 %	81 %
% andel stikkprøvekontroller uten mangel	99 %	100 %	99 %

Gjennom året følger Statens vegvesen opp driftskontrakter ved blant annet å foreta stikkprøvekontroller. I 2016 ser Statens vegvesen at andel gjennomførte stikkprøvekontroller på riksveger har vært gjennomgående for lav, med kun 73 pst. av planlagte kontroller gjennomført. På riks- gang og sykkelveger har det derimot blitt foretatt flere kontroller enn planlagt. Årsaken til dette er flere, blant annet har det vært utfordrende å erstatte kontrollører med rett kompetanse ved avgang. Ved planlegging av kontroller viser det seg også at omfanget av tidsbruk for kontroll på riksveg undervurderes. For å ivareta trafikksikkerheten og sikkerheten til kontrollørene, er det krav om at det må være minst to personer som utfører kontrollen sammen på riksveger der det som regel er mye trafikk. Dette er derimot ikke nødvendig ved kontroll på gang- og sykkelveger og fylkesveger med lav trafikk. Mangel på tilgjengelige kontrollører er derfor årsaken til at kontroller på riksveger blir nedprioritert til fordel for de øvrige vegtypene.

Vegtilsynet har i sin revisjon i 2016 (tilsynsrapport nr. 2016-05) om «Måloppnåelse og oppfølging av styringsinformasjon for driftskontrakter», avdekket forhold som må forbedres. Det ble blant annet avdekket at det var feil i tertial og årsrapporter fra Statens vegvesen til Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen har allerede implementert tiltak for å sikre at korrekte tall hentes ut til rapportering til Samferdselsdepartementet og til bruk i intern styring. Oppfølgingen for å sikre at gjennomføring av stikkprøvekontroller på riksveger skjer i henhold til plan er skjerpet.

Riksveger åpnet for trafikk

Tabell 1.3 Riksveger åpnet for trafikk i 2015

Vegnr/Strekning	Rute	Fylke	Antall km
E18 Knapstad – Retvet	2a	Østfold/Akershus	6,2
E39 Drægebø – Grytås og Birkeland – Sande N	4a	Sogn og Fjordane	9,1
E134 Grunge – Velemoen	5a	Telemark	8,6
E134 Stordalstunnelen	5a	Hordaland	4,4
E6 Frya – Sjoa	6a	Oppland	33,0
E6 Forra bru	6a	Nord-Trøndelag	0,6
E6 Kråkmofjellet nord	8a	Nordland	4,7
E6 Halselv – Møllnes	8b	Finnmark	13,6
E6 Jansnes – Halselv ¹⁾	8b	Finnmark	3,3
Sum			83,4

¹⁾ Avvik fra Prop.1 S (2016–2017): Den siste delstrekningen gjennom Talvik sentrum skulle opprinnelig åpnes for trafikk i 2015, men har som følge av noen utfordringer med geologien i området først blitt åpnet for trafikk sommeren 2016.

Reisetider i og mellom landsdeler

Tabell 1.4 Reisetidsgevinster i minutt på utvalgte strekninger på riksvegnettet

Rute	Reisetid i 2016 (timer)	Forutsatt redusert reisetid i 2016 (minutt)	Faktisk redusert reisetid i 2016 (minutt)	Forutsatt redusert reisetid Handlingsprogrammet 2014–2017 (minutt)	Redusert reisetid etter 3 år (minutt)
E18 Oslo – Kristiansand	4:54			3:54	2:30
E39 Kristiansand – Stavanger	3:59			0:42	0
E39 Stavanger – Bergen	4:49			0	0
E39 Bergen – Ålesund	7:04	3:18	3:18	4:54	4:54
E39 Ålesund – Trondheim	5:59			1:42	1:42
E6/rv. 80 Trondheim – Bodø	11:20			7:24	0
E6/E8 Bodø – Tromsø	9:19			19:54	0:06
E6/E8 Tromsø – Alta	6:13	2:48	3:48	20:48	3:48
E6 Oslo – Trondheim	8:10	8:30	8:30	14:30	14:30
E6 /rv. 3 Oslo – Trondheim	7:33			3:48	
E6/E136 Oslo – Ålesund	8:26	8:30	8:30	12:30	
E18/E16 Oslo – Bergen	8:14			6:24	
E16 Riksgrensa (Riksåsen) – Hønefoss	2:31			4:12	
E18/E134 Oslo – Haugesund	7:25		1:00	13:36	
E18 Oslo – Ørje (Sverige)	1:19	1:36	1:36	2:30	

Seks av 15 ruter har fått reduksjon i reisetid som følge av prosjekter åpnet for trafikk i 2016. Reduksjonen ble imidlertid noe høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2015–2016). Avviket skyldes at prosjektene E6 Jansnes – Halselv og E134 Stordalstunnelen først ble åpnet for trafikk i 2016, mot tidligere forutsatt henholdsvis 2014 og 2015.

Avstandskostnader

Tabell 1.5 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte strekninger på riksvegnettet

Kr

Rute	Strekning	Status pr. 1.1.2016	Forutsatt endring i 2016	Faktisk endring i 2016	Faktisk endring i 2014–2016	Forutsatt endring 2014–2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 3 år (pst.)
E18	Ørje – Kristiansand	3 987	-11,00	-11	36	98	37 %
E39	Kristiansand – Trondheim	18 739	-55,00	-180	-191	-1122	17 %
E6/rv. 3/E6	Svinesund – Trondheim	7 232	0,00	0	152	200	76 %
E6	Trondheim – Kirkenes	22 982	158,00	-114	98	-587	-17 %
E16	Oslo – Bergen	5 975	0,00	0	15	46	33 %
E134	Drammen – Haugesund	4 801	0,00	-15	-14	-196	7 %
E16/rv. 7/ rv. 52/E16	Oslo – Bergen	5 399	0,00	0	-261	-210	124 %
E16/rv. 7/ rv. 52/rv. 5	Oslo – Florø	6 109	0,00	0	-261	-192	136 %
E6/E136	Oslo – Ålesund	6 598	47,00	53	271	133	204 %
E6/rv. 70	Oslo – Kristiansund	7 791	47,00	53	164	32	513 %
E10	Å – Riksgrensa	4 286	0,00	0	86	105	82 %

Kostnader for tungtrafikken mellom de store byene endres som følge av tiltak på riksvegnettet som fører til endret reisetid, endring i bompenger og ferjedriftstilbudet. Virkningene i tabellen er vist som endringer i kostnader for en tungbil på utvalgte strekninger. Negative tall innebærer innsparinger for transportene. Eksempler på tiltak som reduserer avstandskostnadene er vegutbedringer som gir kortere kjørelengde og høyere vegstandard, som gir jevnere kjøring og som tillater høyere fart. Andre tiltak vil kunne øke transportkostnaden, som for eksempel bompenger.

For enkelte strekninger er det avvik i forhold til forutsatt endring i virkninger av gjennomførte tiltak i 2016. For E39 er årsaken til den store forskjellen mellom forutsatt og faktisk endring forlenget bompengeneinnkreving på ferjesambandet Halhjem – Sandvikvåg knyttet til fv 545 i Stord og Fitjar kommuner. For E6 er avviket knyttet til forsinket etablering av bomstasjoner i forbindelse med prosjektet E6 Helgeland sør.

Sykkel

Tabell 1.6 Byer og tettsteder med planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk og avtaler om konsentrert innsats for økt sykkelbruk

	Resultat 2016
Antall byer og tettsteder med over 5000 innbyggere som har utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk inneværende år	27
Antall byer som har inngått forpliktende avtaler om konsentrert innsats for økt sykkeltrafikk i inneværende år	8

27 byer og tettsteder utarbeidet i løpet av 2016 planer for sammenhengende nett for sykkeltrafikk. Til sammen 163 byer og tettsteder har nå laget en plan for hovedsykkelveinett.

8 kommuner har i 2016 inngått en trepartsavtale med Statens vegvesen og fylkeskommunen om konsentrert innsats for økt sykling. Avtaleperioden er for fire år og kan forlenges hvis det lages ny avtale. Ved utgangen av året var det til sammen 40 kommuner som hadde sykkelbyavtale.

Tabell 1.7 Sykkelveginspeksjoner

	Resultat 2016	
	km	Pst.
Antall km sykkelruter inspisert av totalt antall km sykkelruter langs riksveg inneværende år	233,5	15,8
Antall km sykkelruter inspisert og utbedret av totalt antall km sykkelruter langs riksveg inneværende år	130,9	8,8

Sykkelveginspeksjoner skal gjennomføres for alle sykkelruter langs riksvegnettet innen utløpet av 2019. Fra og med 2010 til utgangen av 2016 er det inspisert 890,8 km sykkelruter og 534,8 km er også utbedret. 60,3 pst. av sykkelanleggene langs riksvegnettet var inspisert ved utgangen av 2016, mens 36,2 pst. var også utbedret. Ved utgangen av 2016 var det totalt 1 476 km sykkelanlegg på riksvegnettet.

Kollektivtrafikktiltak i de fire største byområdene på riksvegnettet

Tabell 1.8 Midler til tiltak for å bedre forholdene for kollektivtransporten på riksvegnettet i de fire største byområdene

Mill. kr

Type tiltak	Til disposisjon i 2016			Faktisk forbruk 2016		
	Statlige midler	Annen finansiering	SUM	Statlige midler	Annen finansiering	SUM
Framkommelighet	8,2	56,5	64,7	11,7	28	39,7
Knutepunkt, innfartsparkering, terminaler	7	1	8	3,3	0	3,3
Andre tiltak ¹	22,5	28,1	50,6	12,3	0,8	13,1
Totalt	37,7	85,6	123,3	27,3	28,8	56,1

¹ Andre tiltak omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, leskur, statlig tilskudd til tiltak utenfor statens ansvarsområde.

Framkommelighet

Mindreforbruket skyldes utsettelse av arbeidet med framkommelighet for ekspressbuser på rv. 4 Bjerkekrysset grunnet regulering, tilbakebetaling Ring 3 Sinsen-Økern og kapasitetsproblemer hos leverandør i Trondheim.

Knutepunkt m.m.

Mindreforbruket skyldes at tilkomstveg/GSV E6 Sannan-Hommelvik er satt på vent grunnet manglende finansiering. Det står igjen noe restarbeid med knutepunkt Prinsenkryssen som ferdigstilles i 2017. Ferdigstilte holdeplassprosjekter er avsluttet med mindreforbruk.

Andre tiltak

Mindreforbruket skyldes manglende planavklaringer og omdisponering av ressurser for å gjennomføre strakstiltak på kollektivfeltet Mortensrud-Skullerud, og omprioritering av planer om holdeplassoppgradering.

Det har ikke vært midler til kollektivtiltak i Bergen og Trondheim i 2016.

Tabell 1.9 Oversikt over faktisk forbruk av statlige midler på tiltak i de fire byområdene

Mill. kr

	Oslo	Stavanger	Bergen	Trondheim	SUM
Framkommelighet	6,2	0	0	2	8,2
Knutepunkt	1,4	0	0	7	8,4
Andre tiltak	18,5	0	0	4	22,5
Totalt	26,1	0	0	13	39,1

Tabell 1.10 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 31.12.2016	Bygget 2016	Status 31.12.2016	Bygget 2016	Status 31.12.2016
112,6	1,8	118	3	Midt: 57 Vest: 100 Øst: 100

Tabell 1.11 Endring i kollektivtrafikkreiser 2015–2016 i de fire største byområdene

Kollektivtrafikkreiser	Endring 2015–2016 (pst.)
Osloområdet (Oslo og Akershus)	4,9
Trondheimsområdet	5,07
Nord-Jæren	2,35
Bergensområdet	9

Tabell 1.12 Endring i hastighet for kollektivtransporten på stamlinjenettet i de fire største byområdene

	Resultat 2016 (km/t)	Endring fra 2015 (pst.)
Trondheim	28,5	-1,1
Bergen	23,77	4,7
Stavanger	25,3	4,1
Oslo	23,8	Tilnærmet lik

Tabell 1.12 viser gjennomsnittlig hastighet for kollektivtransport på veg i rushtid for de fire største byområdene. 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 byområda. Ulike målemetoder og måling på ulike typer strekninger gjør at tallene ikke kan sammenlignes mellom byene. Tallene viser hastighet uten oppholdstid på holdeplass og gir uttrykk for forsinkelser på strekning og synliggjør best virkningen av investeringer som kollektivfelt og kollektivprioritering.

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

Tabell 1.13 gir oversikt over gjennomførte tilsyn og utekontroller i perioden 2014–2016.

Tabell 1.13 Tilsyn og utekontroller i 2014–2016

Tilsyn og øvrig utekontroll	2014	2015	2016
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy	42 575	38 648	52 049
- herunder antall med mangler:			
- Antall med ikke egnede dekk	2 305	821	1 201
- Andel med ikke egnede dekk	5,4 %	2,1%	2,3 %
- Antall gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	1 849	3 163	3 979
- Andel gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	4,3 %	8,2%	7,6%
- Antall som fikk kjøreforbud	997	358	524
- Andel som fikk kjøreforbud	2,3 %	0,9 %	1,0 %
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	9 795	6 852	7 864
- herunder antall med mangler	2 452	1 482	1 720
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	25,0 %	21,6 %	21,9 %
Antall tungtransportkontroller*	86 571	75 458	91 900
- herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	31 854	25 136	28 795
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	36,8 %	33,3 %	31,3 %
Antall kontroller av farlig gods (ADR)	749	847	1 058
- herunder antall med mangler	289	269	412
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	38,6 %	31,8 %	38,9 %
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	3 928	3 610	4 071
Antall stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller (PKK)	3 280	4 144	4 069
Antall gebyrer og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy, med unntak av bilbeltegebyr og overlastgebyr:			
Gebyrer	7 741	14 328	15 140
Anmeldelser	4 083	3 586	2 938
Antall bilbeltekontroller	969 030	636 049	829 991
- herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	10 185	6 652	6 709
-herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	1,1 %	1,0 %	0,81 %
Antall vedtak om tilbakekall av godkjenninger av kjøreskoler	46	50	50
Antall vedtak om tilbakekall av verksted- og kontrollorgangodkjenninger	32	39	64

*) Kontroll av tunge kjøretøy

Tabellen viser nøkkeltall fra tilsyns- og utekontrollområdet for perioden 2014 til 2016. Tallene viser at kontroll av dekk og kjetting på tyngre kjøretøy har vært et satsningsområde. Kontrollene har bidratt til en reduksjon i andelen kjøretøy med ikke egnede dekk, samt andel kjøretøy som er gitt kjøreforbud.

Antall bremseskontroller er noe redusert i perioden, som konsekvens av økt satsning på kontrollområdene vinterutrustning og kabotasje. Tungtransportkontroller er kontroll av tunge kjøretøy som inneholder dokumentkontroll samt en temakontroll fra de øvrige kontrollkategoriene. Tallene viser en økning i antall kontroller, samtidig som det har vært en reduksjon i andel mangler.

Tilsynsomfanget av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller holder seg forholdsvis stabilt de to siste årene, med en økning fra 2014. Tilsynsinnsatsen mot ulovlige verksteder i 2016 førte til en økning med 64 tilbakekall av godkjenninger mot 39 i 2015.

Automatisk trafikkontroll

Tabell 1.14 viser oversikt over nye punkt-ATK og nye streknings-ATK etablert i 2016.

Vegnr.	Nye streknings-ATK i 2016:
E6 Troms	Velta-Kronseng, begge retninger
E6 Oppland	Teigkamptunnelen, begge retninger
E6 Oppland	Hundorptunnelen, begge retninger
E6 Sør-Trøndelag	Stavsjøtunnelen, begge retninger (påbegynt i 2016, igangsettes i mars 2017)
E6 Sør-Trøndelag	Væretunnelen, begge retninger (påbegynt i 2016, igangsettes i mars 2017)
	Nye punkt-ATK i 2016:
Fv 456 Vest-Agder	Langenes øst
Fv 456 Vest-Agder	Langenes vest

1.3 Kontakt med publikum

Tabell 1.15 gir et bilde av omfanget av publikumskontakt på flere sentrale områder.

Tabell 1.15 Henvendelser fra publikum

	2015		2016	
	Daglig	Årlig	Daglig	Årlig
Teoriprøver	835	182 773	845	186 073
Praktiske førerprøver	565	133 230	620	136 567
Førerkort	1 800	409 000	2300	508000
Kjøretøyregistreringer (1. gang, bruktimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	4 924	1 083 458	4947	1 088 364
Besøk på vegvesen.no	59 300	21,6 mill.	90600	33 mill.
Telefonforespørsler fra publikum (inkl. tlf 175)	9 600	2,4 mill.	8800	2,2 mill.

Økningen i antall produserte og fornyelser av førerkort skyldes økt etterspørsel etter å fornye førerkortet av førerkortklassene C1/C1E. Dette på grunn av regelendringen i 2011, som innebar at førerkortet må fornyes hvert 5 år. I tillegg er det en økning i førerkortutstedelser som følge av økende innbytte av førerkort fra utlandet og befolkningsvekst.

Den store økningen i antall besøk på vegvesen.no kommer som følge av at Statens vegvesen har etablert flere nye tjenester. I tillegg er det etablert lenker fra finn.no til vegvesen.no som genererer mye trafikk.

Når det gjelder henvendelser via telefon er antall anrop angående kjøretøy og førerkort uendret fra

2015 til 2016. Reduksjonen har kommet på trafikkmeldinger (175) med 150 000 og ved sentralbordet med 50 000.

Statens vegvesen har i 2016 videreført arbeidet med brukerorientering av tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet for å sikre økt tilgjengelighet for innbyggerne. Gjennom utvikling av nye og videreutvikling av eksisterende selvbetjeningsløsninger, reduseres stadig behovet for å møte opp ved en trafikkstasjon for å få utført tjenester.

Ventetider trafikkstasjonene

Tabell 1.16 Ventetid ved bestilling av myndighetskontroll av kjøretøy og time til førerprøve B

		Gj.snitt ventetid (virkedager)	Dager over målet i %
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy ¹	Totalt	11,7	32,1 %
	Region øst	8,9	24,3 %
	Region sør	12,4	34,6 %
	Region vest	11,7	26,2 %
	Region midt	12,3	30,6 %
	Region nord	13,0	44,7 %
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy ²	Totalt	10,5	32,1 %
	Region øst	10,9	30,8 %
	Region sør	11,8	19,4 %
	Region vest	11,6	16,4 %
	Region midt	8,8	12,7 %
	Region nord	9,1	18,1 %
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B ³	Totalt	14,4	11,5 %
	Region øst	15	15,1 %
	Region sør	16	17,0 %
	Region vest	10	4,5 %
	Region midt	19	16,7 %
	Region nord	12	4,5 %
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse A ⁴	Totalt	21	
	Region øst	22	
	Region sør	19	17,0 %
	Region vest	19	
	Region midt	24	
	Region nord	21	

Tallunderlaget rapportert for ventetider for myndighetskontroll er basert på perioden mai til november, som inneholder alle høysesongmånedene, men mangler de typiske lavsesongmånedene. Dette gir derfor kunstig høye verdier i rapporten. Ved sammenligning mot 2015, ser det allikevel ut som utslagene ikke blir store. Tallene for 2016 ville likevel vært vesentlig bedre dersom alle månedene var med i grunnlaget.

¹ Målet er en ventetid på maksimum 10 virkedager.

² Målet er en ventetid på maksimum 15 virkedager.

³ Målet er en ventetid på maksimum 20 virkedager.

⁴ Kl. A har ingen ventetidskrav på samme måte som kl. B.

2 Nærmere om ressursbruk

2.1 Oppfølging av prosjekter

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2015

Tabell 2.1 Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter åpnet for trafikk i 2014⁴

	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2016-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2016-kr)	Avvik (pst.)
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2015	19 491	21 373	9,6

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2015, er det en samlet kostnadsøkning på 9,6 pst i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Tilsvarende tall for 2014 var en kostnadsøkning på 4,4 pst.

Tabell 2.2 Endring i kostnadsoverslag for større⁵ prosjekter åpnet for trafikk i 2015

Prosjekt	Opprinnelig overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnadsramme	Siste overslag	Avvik fra styringsramme		Avvik fra kostnadsramme	
	(mill. 2016-kr)	(mill. 2016-kr)	(mill. 2016-kr)	(mill. kr)	(pst.)	(mill. kr)	(pst.)
Rv. 22 Lillestrøm – Fetsund	649	714	767	118	20,8	53	7,4
E18 Sydhavna	636	699	695	59	10,4	-4	-0,6
E39 Høgkjølen – Harangen	597	656	604	7	1,4	-52	-7,9
E134 Skjold – Solheim ⁶	269	469	427	158	58,7	42	-8,9
E6 Minnesund – Skaberud	5 428	6 565	6 565	1 137	20,9	0	0
E6 Oppdal sentrum	371	408	341	-30	-9,2	-67	-16,5
E136 Tresfjordbrua ⁷	1 576	1 724	1 784	208	15,1	60	3,5
SUM	9 526	11 235	11 183	1 657	17,4	32	0,3

Av prosjekter som ble fulgt opp spesielt, ble 7 prosjekter åpnet for trafikk i 2015. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 1 657 mill. kr (17,4 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme). Samlet sluttkostnad for disse prosjektene er 32 mill. kr (0,3 pst.) over samlet kostnadsramme⁸.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2014, var 16 prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 1 612 mill. kr (7,3 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme). Samlet overslag for disse prosjektene ligger 1 604 mill. kr (5,9 pst.) under samlet kostnadsramme.

⁴ Prosjektene omtales i årsrapporten for 2016 fordi sluttrapporter for prosjektene først foreligger året etter åpningsåret.

⁵ Hovedregelen for hva som inngår i større prosjekter er de prosjektene som er omtalt i Prop. 1 S, dvs. prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr.

⁶ Som en 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.

⁷ Brua ble åpnet for trafikk i 2015. Skredsikringstunnelen ble åpnet for trafikk i 2014. Kostnadstillene omfatter hele prosjektet E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen.

⁸ 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.

2.2 Endringer i kostnadsoverslag 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 7 475 mill. kr (7,4 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. I forhold til Prop. 1 S (2015–2016) er kostnadsøkningen 1 862 mill. kr (1,6 pst.) etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2014 til 2015.

For følgende prosjekter er prognosen for sluttkostnad over fastsatt kostnadsramme:

- Rv. 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus
- E18 Melleby – Momarken i Østfold
- E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane
- Rv. 13 Joberget i Hordaland
- Rv. 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane
- E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal
- E6 Helgeland nord i Nordland
- E6 Kråkmofjellet nord i Nordland

Endringene er tatt opp med Samferdselsdepartementet tidligere.

3 Andre data

3.1 Veglenger

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

Tabell 3.1 Oversikt over km lengde på riks- og fylkesvegnettet⁹

Fylke/region	Riksveger (inkl. europaveg)	Fylkesveger
Østfold	285 767	1 685 803
Akershus	429 231	1 826 028
Oslo	188 534	-
Hedmark	723 680	3 865 051
Oppland	786 072	3 010 319
Sum Region øst	2 413 284	10 387 201
Buskerud	572 946	1 827 361
Vestfold	156 643	1 221 059
Telemark	460 578	1 877 365
Aust-Agder	416 355	1 558 615
Vest-Agder	236 946	2 070 057
Sum Region sør	1 843 468	8 554 457
Rogaland	531 674	2 499 220
Hordaland	775 876	2 950 082
Sogn og Fjordane	712 632	2 601 266
Sum Region vest	2 020 182	8 050 568
Møre og Romsdal	536 292	3 093 316
Sør-Trøndelag	391 219	2 952 314
Nord-Trøndelag	352 086	3 003 390
Sum Region midt	1 279 597	9 049 020
Nordland	1 233 978	4 102 693
Troms	610 144	2 906 209
Finnmark	1 292 792	1 492 905
Sum Region nord	3 136 914	8 501 807
Sum hele landet	10 693 445	44 543 053

⁹ Kilde: NVDB januar 2017

3.2 Utvikling i bilpark og førerkort

Tabell 3.2 Utviklingen i bilparken og førerkort

	2015	2016	Endring i pst. 2015–2016
Førstegangsregistrerte biler inkl. bruktimporterte biler	214 257	216 493	1,0
Førstegangsregistrerte motorsykler	9 690	9 214	-4,9
Førstegangsregistrerte tungbiler (over 7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	4 931	5 855	18,7
Førstegangsregistrerte tungbiler (3501-7500 kg, kjøretøygr. 101-381)	1 835	2 009	9,5
Totalt antall registrerte biler	3 183 510	3 233 954	1,6
Antall elektrisk drevne kjøretøy	73 604	99 926	35,8
Antall hydrogendrevne kjøretøy	24	46	91,7
Antall produserte førerkort	409 000	508 000	24,2
Antall fornyelser av førerkort ¹	187 750	299 119	59,3
Antall førerkort meldt tap ²	57 000	58 893	3,3

1) Se tabell 3.4

2) Se tabell 3.5

Økningen i antall produserte og fornyelser av førerkort skyldes økt etterspørsel etter å fornye førerkortet av førerkortklassene C1/C1E. Dette på grunn av regelendringen i 2011, som innebar at førerkortet må fornyes hvert 5 år. I tillegg er det en økning i førerkortutstedelser som følge av økende innbytte av førerkort fra utlandet og befolkningsvekst.

Tabell 3.3 Utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type

Bilgruppe	2012	2013	2014	2015	2016
Personbil	2 442 964	2 500 265	2 555 443	2 610 352	2 635 746
Buss	18 220	17 584	17 111	16 669	16 299
Kombibil	38 709	34 232	28 365	26 605	22 633
Varebil	424 634	434 636	441 967	450 385	460 863
Lastebil	71 091	70 305	66 986	67 564	65 748
Trekkebil	8 094	8 475	8 787	8 926	9 193
Beltebil	672	647	650	630	617
Moped	174 873	176 887	177 506	178 235	178 382
Motorsykel	156 826	161 823	167 649	176 040	184 010
Sum	3 336 083	3 404 854	3 464 464	3 535 406	3 573 491

Tabell 3.4 Utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type

	2015	2016	Endring i pst. 2015–2016
Moped (AM146)	14 478	13 751	-5,0 %
Motorsykkkel (A1, A2, A)	7 845	8 577	9,3 %
Personbil (B)	72 916	70 369	-3,5 %
Personbil m/tilhenger (BE)	12 416	13 824	11,3 %
Mellomtunge klasser (3,5-7,5 t)	2 732	2 763	1,1 %
Tunge klasser (over 7,5 tonn)	5 880	6 275	6,7 %
Traktor (T)	1 401	1 567	11,8 %
Utrykning (kode 160)	868	836	-3,7 %
Totalt antall førstegangsutstedelser	118 536	117 962	-0,5 %

* 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.

Tabell 3.5 Fordeling av førerkortfornyelser

	2015	2016	Endring i pst. 2015–2016
Antall fornyelser 75 år eller eldre	61988	76604	23,6 %
Antall fornyelser kl. C1*	90890	176192	93,9 %
Antall fornyelser uten tungeklasser	34872	46323	32,8 %
Totalt antall fornyelser	187750	299119	59,3 %

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

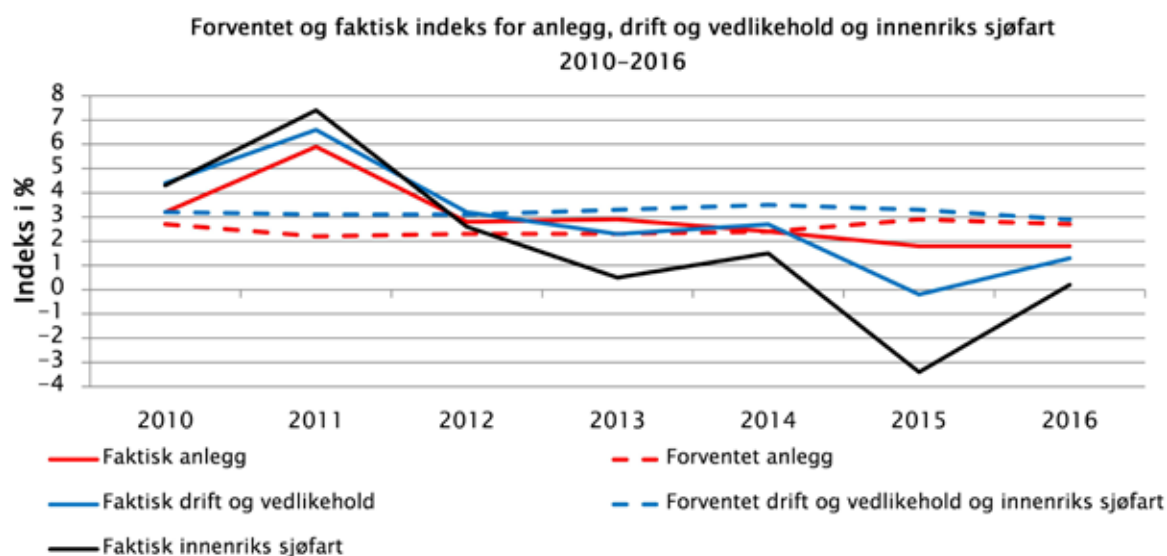
3.3 Prisutvikling

Tabell 3.6 Forventet og faktisk prisutvikling 2016

	2016	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Veganlegg	2,7	1,8
Drift og vedlikehold	2,9	1,3
Innenriks sjøfart	2,9	0,2
Riksregulativ ferjetakst	2,9	2,9

* Den faktiske nærsjøindeksen er beregnet for 3. kvartal 2015 til 3. kvartal 2016. Endelig indeks vil foreligge 21.3.2017. Det forventes at indeksen blir justert til nærmere nullvekst i 2016.

De forventede indeksene er utarbeidet av Finansdepartementet, mens faktiske indekser er utarbeidet av Statistisk sentralbyrå (SSB). Det utarbeides ikke forventet indeks for innenriks sjøfart, her benyttes den samme som for drift og vedlikehold. 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 2016 utgjorde 3,5 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 2010–2015

I 2016 var den faktiske prisutviklingen lavere enn forventet prisutvikling både for anlegg og drift og vedlikehold. For perioden 2010–2014 var faktisk prisutvikling for anlegg høyere enn forventet prisutvikling. For drift, vedlikehold og innenriks sjøfart var faktisk prisutvikling høyere enn forventet utvikling i perioden 2010–2012, deretter har faktisk prisutvikling vært lavere enn forventet utvikling.

3.4 Trafikkutvikling 2016

Tabell 3.7 Prognose for og faktisk trafikkutvikling i 2016

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

Pst.

Tabell 3.8 Trafikkutvikling i perioden 2011–2016

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

Pst.

Vedlegg 2

Oppfølging av større prosjekter

Vedlegg 3

Fremme likestilling og
hindre diskriminering

Inkluderende arbeidsgiverpolitikk

Statens vegvesens arbeid for å fremme likestilling og hindre diskriminering er nedfelt i Statens vegvesens Handlingsprogram 2014–2017. Med en inkluderende arbeidsgiverpolitikk ønsker Statens vegvesen å ta i bruk all tilgjengelig kompetanse og å øke og ivareta mangfoldet blant de ansatte. Det stilles konkrete resultatkrav til lederne, rekrutteringsprosessen profesjonaliseres, og det gjøres kartlegginger gjennom medarbeiderundersøkelser for å dokumentere om målene innfris.

Statens vegvesen arbeider for å øke likestillingen på alle dimensjoner av diskrimineringsloververket. Etatens mål på fire av diskrimineringsgrunnlagene er nedfelt i resultatavtalene, og omfatter kjønn, nedsatt funksjonsevne, innvandrerbakgrunn og etnisitet, samt seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk.

Kjønn

Når det gjelder likestillingen mellom kvinner og menn, er fokusområdene kvinneandel i stillingsgrupper, utviklingsmuligheter, lønns- og arbeidsvilkår.

Tabellen nedenfor viser kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere.

Tabell 1 Kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere 2015–2016

	2015		2016	
	Andel (pst)	Antall	Andel (pst)	Antall
Andel kvinner i lederstilling med personalansvar – status	35	182	37	191
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning – status	45	922	46,4	968

Andelen kvinner i lederstillinger i 2016 var på 37 pst., som er en økning fra 35 pst. i 2015.

Statens vegvesens rekrutteringsprogram for 2016/17 hadde 16 deltakere. Av disse var fem kvinner og elleve menn (hhv. 31 pst. og 69 pst.). To deltakere hadde innvandrerbakgrunn fra land i Europa.

Statens vegvesen har kontinuerlig fokus på likelønn. Dette gjøres bl.a. ved at lønnsutviklingen blant våre ansatte følges opp gjennom å utarbeide lønnsstatistikker for hele etaten minimum 2–3 ganger per år. Statistikkene er delt inn i definerte tjenestemannsgrupper, og innenfor hver av gruppene sammenlignes lønn for kvinner og menn i femårs intervaller. Med ett unntak er det ikke avdekket store forskjeller i lønn mellom kvinner og menn. Unntaket gjelder gruppen «Grunnutdanning 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, bekreftes 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. Følgende måltall har vært gjeldende 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 6 pst. av dem som ble tilsatt i 2016, kom fra disse to målgruppene. Andelen har de siste årene vært synkende (8 pst. i 2015), og utfordringen for Statens vegvesen, i likhet med arbeidslivet for øvrig, er å rekruttere flere personer med nedsatt funksjonsevne.

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

Tabell 2 Antall og andel ansatte i Statens vegvesen* som har innvandrerbakgrunn 2008–2014
(kilde: Arbeidsstatistikk SSB)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antall ansatte i alt	5146	5543	5934	6480	6803	7131	7317	7657
Av disse innvandrere	155	2014	243	293	348	426	469	524
Prosentandel	3,0	3,8	4,1	4,6	5,1	6,0	6,4	6,8

*Dataene produseres av SSB året etter innsamlingen og hentes ut i november måned. Dataene er ikke direkte sammenliknbare med bemanningstallene under pkt 3.5

Tabellen viser at det er en liten, men jevn økning av ansatte med innvandrerbakgrunn i Statens vegvesen. I 4. kvartal 2015 hadde 6,8 pst. av etatens ansatte innvandrerbakgrunn, en økning fra 6,4 pst. i 2014. I faktiske tall betyr det at 524 av etatens ansatte hadde innvandrerbakgrunn på dette tidspunktet, der halvparten kommer fra land utenom Vest-Europa, Nord-Amerika, Australia og New Zealand.

Seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk

Statens vegvesen skal være framtidsrettet, profesjonell og inkluderende overfor alle mennesker, inkludert lesbiske, homofile, bifile og transpersoner (lhbt), både blant våre egne ansatte og de mange som møter etatens tjenestetilbud. For 2016 er krav om å øke kompetansen på lhbt-området tatt inn som et konkret resultatkrav i resultatavtalene. Lederne skal sørge for å gjennomføre kurs, da økt kunnskap både vil styrke ivaretagelsen av egne ansatte og bidra til at utformingen og leveringen av etatens tjenester tar høyde for en mangfoldig befolkning. Resultatet avdekker svak måloppnåelse, og innsatsen må forsterkes.

I tråd med avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv, følger Statens vegvesen utviklingen når det gjelder å ta like godt vare på og beholder alle ansatte. Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) som gjennomføres annet hvert år, når ut til veldig mange ansatte og berører mange ulike temaer relatert til arbeidsmiljøet. Det gir god innsikt i om det er systematiske skjevheter i svarene mellom ansattgrupper, og spesielt ansatte fra grupper som har et særlig vern mot diskriminering i lovverket. Ved at ansatte selv krysser av på disse bakgrunnsvariablene i MTU får man en indikasjon på hvor mange ansatte som selv definerer at de har innvandrerbakgrunn, nedsatt funksjonsevne og en annen kjønnsidentitet enn mann/kvinne. I 2016 ble det ikke gjennomført MTU, så neste målepunkt blir i 2017.

Likeverdige tjenester

I arbeidet med å levere likeverdige tjenester, ble det i 2016 gjort nærmere vurdering av utvalgte tjenester Statens vegvesen tilbyr for å se om de er likeverdige for alle.

Rekruttering er en sentral oppgave med stor 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. Fafo gjennomfører kartleggingen, og resultatene vil foreligge i 2017.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, har tjenestene som ble omtalt i KUN-rapporten om likeverdige tjenester i Statens vegvesen (1/2015) blitt vurdert nærmere i 2016. Teoriprøven for klasse B og S (snøscooter) er oversatt til samisk. Klasse AM146 er under arbeid. Per i dag tilbyr Statens vegvesen teoriprøve klasse B på følgende språk: Norsk bokmål/nynorsk, samisk, engelsk og arabisk. I 2017 skal det jobbes med å tydeliggjøre rutiner og retningslinjer for bruk av tolk i gjennomføringen av tolkeprøver. Viktig informasjon om trafikksikkerhet har blitt oversatt til ni språk, slik at alle trafikanter skal ha likeverdig mulighet til å bli opplyst om trafikksikkerhet.

På vegsiden er det gjort språklig tilpasning av informasjonsmateriell og verktøy. Dette er også gjort på faste trafikkskilt over en årrekke. Når det gjelder variable skilt og friteksttavler, er det i 2016 gjort en behovskartlegging som er spilt inn til Nasjonal transportplan 2018–2029. Prosjektet om Veg- og trafikksøknader på nett er startet opp, og vil pågå for fullt i 2017.



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep,
0033 OSLO

vegvesen.no

Trygt fram sammen