



Statens vegvesen

**Tertialrapport per 30. april 2018 til
Samferdselsdepartementet**

Innholdsfortegnelse

1	Leders beretning	3
2	Årets aktiviteter	5
2.1	Mål	5
2.1.1	Hovedmål Framkommelighet.....	5
2.1.2	Hovedmål Trafikksikkerhet	6
2.1.3	Hovedmål Klima og miljø	9
2.1.4	Oppfølging av større investeringsprosjekter	10
2.2	Ressursbruk.....	13
2.2.1	Kap. 1320 og kap. 4320 Statens vegvesen	13
2.2.2	Postvis omtale	14
2.2.3	Fullmakter og forskutteringer	18
2.2.4	Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak	20
2.2.5	Kollektivtransporttiltak i byområdene	21
3	Effektivisering, bemanning og tjenestekjøp.....	22
3.1	Effektivisering	22
3.2	Bemanning og kjøp av tjenester	24
4	Rammebetingelser	26
4.1	Trafikkutvikling 2018	26
4.2	Prisutvikling fra 2017 til 2018	26
5	Styring og kontroll av i virksomheten	26
5.1	Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten ..	26
5.2	Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet	27
5.2.1	Helse og miljø	27
5.2.2	HMS i entreprisedriften	28
5.2.3	Samfunnssikkerhet.....	28
5.2.4	Personopplysninger.....	29
5.2.5	Bompengereformen.....	29
6	Vedlegg	31

1 Leders beretning

Den nedadgående trenden i ulykkesutviklingen fortsetter. Foreløpige tall viser at 24 personer ble drept i vegtrafikken i årets første fire måneder. Dette er én flere enn i tilsvarende periode i fjor, men fremdeles lavere enn årene før 2017.

Det har vært en krevende vinter, og etaten har håndtert dette på en god måte. Værsituasjonen har medført et høyere saltforbruk enn ønsket for å holde vegene åpne og trygge. Det gjøres tiltak for å redusere saltforbruket, blant annet gjennom FoU, samarbeid med andre kompetansemiljøer og målrettede forbedringstiltak som bedre digitale verktøy, for å følge opp driftskontraktene.

Etaten jobber aktivt med effektivisering på flere områder og forventer å nå effektiviseringsmålet for 2018. Effektiviseringstiltakene omhandler sentralisering, standardisering og digitalisering.

Statens vegvesens regnskap for kapittel 1320 viser pr. 30. april et forbruk på 9 mrd. kr. Krav gitt i Prop. 1 S (2017–2018) og tildelingsbrevet for 2018 fra Samferdselsdepartementet følges i hovedsak opp som forutsatt. Det er god framdrift på prosjekter og høy aktivitet i etaten generelt.

Prognosen for året pr. 30. april gir et samlet merforbruk på om lag 1,3 mrd. kr på kapittel 1320 eksklusiv tilskuddspostene 61, 62 og 63. Avviket skyldes i hovedsak merforbruk på post 30.

Post 23 viser et merforbruk på 150 mill. kr som i hovedsak er knyttet til drift og vedlikehold av riksveger. Det har bl.a. vært høyere driftskostnader på grunn av en krevende vinter i deler av landet. Videre skyldes merforbruket økt behov for dekkelegging etter en lang og hard vinter og avdekking av uforutsette behov i tunnelrehabiliteringen.

Prognosen for post 30 viser et merforbruk på om lag 1 100 mill. kr som i hovedsak skyldes merforbruk innenfor store prosjekter og fornying. Innenfor programområdene og bymiljø- og byvekstavtaler forventes mindreforbruk. Prognosen viser også et mindreforbruk innenfor planlegging.

Oppfølging av bymiljø- og byvekstavtalene har stort fokus i etaten. Mange prosjekter er imidlertid i oppstartfasen, og erfaringsmessig tar forberedende arbeider lengre tid enn opprinnelig planlagt. Med flere prosjekter både i oppstart-, bygge- og slutfasen regner vi med at forbruket i tiden fremover vil bli mer i tråd med disponible midler.

Porteføljen av større prosjekter som følges opp spesielt, viser relativt store avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer samlet sett. Kostnadsøkningene skyldes i stor grad prosjekter som er ferdigstilt eller i slutfasen, og hvor mulighetene for å påvirke kostnader i realiteten er svært små. Statens vegvesen arbeider med flere tiltak som vil gi bedre kostnadsstyring, men slike tiltak vil først gi effekter på lengre sikt.

Statens vegvesen arbeider med samfunnssikkerhet gjennom blant annet trafikkberedskap og oppdaterte SAMROS-oversikter. I 2017 utviklet etaten et nytt system for beredskap og hendelseshåndtering som ble implementert ved inngangen til 2018. Det har hittil i år blitt gjennomført en rekke beredskapsøvelser.

I 2018 kommer det en ny forordning for personopplysninger. Statens vegvesen har i første tertial fått på plass styringsdokument for implementeringsaktivitetene for GDPR og arbeidet med å få oversikt over hjemmelssituasjonen er påbegynt.

2 Årets aktiviteter

2.1 Mål

2.1.1 Hovedmål Framkommelighet

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

Drift og vedlikehold av vegnettet

Driftskontrakter – oppfølging

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å sikre at forutsatt standard i driftskontraktene nås. Resultatindikatoren knyttet til oppfølging av driftskontrakter måler andelen av driftskontrakter hvor alle planlagte kontroller er gjennomført for perioden.

65 % av driftskontraktene har gjennomført alle stikkprøvekontrollene iht. til plan. Årsaken til manglende måloppnåelse er sammensatt, men spesielt knyttet til tekniske og organisatorisk forhold. Det jobbes målrettet med å forbedre resultatene.

Vegdekker

Tilstanden for vegdekkene (spor og jevnhet) måles i løpet av sommeren og høsten, og resultater vil foreligge til årsrapporten for 2018.

Prognosen pr. 30. april viser et forbruk på i overkant av 900 mill. kr til dekkelegging inkl. nødvendige forarbeider. Dette er om lag i samsvar med tildelte midler til dekkelegging jf. budsjettforliket. Dette forventes å gi om lag 850 km nytt vegdekke på riksveg inkludert gang- og sykkelveg. Beregnet behov for å opprettholde dekkestandarden er mellom 1 100–1 200 mill. kr. Det forventes at andel av riksvegnettet som har tilfredsstillende dekkestandard går noe ned fra 2017-nivå.

Utvikling av vegnettet

Tabellen nedenfor gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for framkommelighetsindikatorer:

Framkommelighet	Mål 2018	Prognose 2018 pr. 30/4	Avvik mål-prognose
Antall utbedrede skredutsatte punkt på riksvegnettet	8	13	5
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje i inneværende år	28,8	24,3	-4,5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	24,3	25,6	1,3
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder	9,9	13,1	3,2
Antall km nye kollektivfelt på riksvegnettet	4,0	4,1	0,1

Skredsikring

Prognosen pr. 30. april viser at det vil bli eliminert fem skredutsatte punkt mer enn forutsatt. Avviket skyldes blant annet at prosjektet rv 13 Joberget åpnes for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

Gul midtlinje

Prognosen pr. 30. april viser at om lag 24 km veg vil bli utbedret slik av vegbredden tilfredsstillende kravet til å etablere gul midtlinje. Målet er om lag 29 km. Avviket skyldes at prosjektet rv 9 Skomedal ble åpnet for trafikk i 2017, mot opprinnelig forutsatt i 2018.

Gående og syklende

Prognosen pr. 30. april viser at det vil bli fullført totalt om lag 26 km gang- og sykkelvegstreknings langs riksveg. Målet er om lag 24 km. Avviket skyldes bl.a. at et gang- og sykkelvegprosjekt på rv 7 langs Eidfjordvatnet i Hordaland er forsinket, og åpnes for trafikk først etter 2018.

Prognosen viser at det vil bli lagt til rette for gående og syklende langs om lag 13 km riksveg i byer og tettsteder. Dette er tre km mer enn forutsatt. Avviket skyldes i hovedsak at prosjektet E6 Hålogalandsbrua som også omfatter bygging av gang- og sykkelveg mellom Teknologibyen og Øyjord, åpnes for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

Universell utforming

I 2018 er det startet en prosess for å tydeliggjøre universell utforming i etatens interne kvalitetssystem. Videre er det startet opp en prosess for å forbedre rutiner for revisjon av planer og inspeksjon av anlegg for universell utforming.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for indikatorer knyttet til universell utforming:

Universell utforming	Mål 2018	Prognose 2018 pr. 30/4	Avvik mål-prognose
Antall viktige knutepunkt for kollektivtransporten som er universelt utformet (utbedret, langs riksveg)	4	6	2
Antall holdeplasser på riksvegnettet for kollektivtransport som er universelt utformet (utbedret)	27	26	-1

For antall viktige knutepunkt for kollektivtransporten som er utbedret med universell utforming langs riksveg, meldes det om to nye knutepunkt, slik at prognosen er økt til 6 sammenlignet med måltallet 4. Avviket skyldes feil innmeldt måltall.

For holdeplasser for kollektivtransport på riksvegnettet som blir utbedret til universell utforming, er prognosen 26 oppgraderte holdeplasser, en reduksjon på 1 i forhold til det opprinnelige måltallet på 27. Avviket skyldes feil innmeldt måltall, blant annet på grunn av at det for Akershus ble lagt inn holdeplasser på fylkesveg.

2.1.2 Hovedmål Trafikksikkerhet

- *Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen.*

Ulykkesutviklingen

Foreløpige tall viser at 24 personer mistet livet i vegtrafikken de fire første månedene i 2018. Dette er én flere enn i samme periode i 2017. Utviklingen må likevel kunne betegnes som tilfredsstillende, da antall omkomne de fire første månedene i 2017 var betydelig lavere enn

de foregående årene, og bidro sterkt til at vi i 2017 endte opp med det laveste antall drepte i vegtrafikken siden 1947.

Statens vegvesens bidrag til reduksjon i antall drepte eller hardt skadde

Etterfølgende tabell gir en oversikt over mål for året, prognose og avvik for trafikksikkerhetsindikatorer:

Trafikksikkerhet	Mål 2018	Prognose 2018 pr. 30/4	Avvik mål-prognose
Antall km utbygd firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	2,3	4,8	2,5
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveg	5,0	8,1	3,1
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	6,0	85,0	79,0

Firefelts veger

Prognosen pr. 30. april viser at det vil bli bygget om lag tre km mer firefelts veg enn forutsatt i 2018. Avviket skyldes at prosjektet E18 Bommestad-Sky åpnet for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

Midtrekkverk

Prognosen pr. 30. april viser at det vil bli bygget om lag tre km mer midtrekkverk på to- og trefelts riksveg enn forutsatt i 2018. Avviket skyldes at prosjektet rv 36 Skyggestein-Skjelbredstrand ved en feil ikke ble tatt med i grunnlaget for fastsettelsen av måltallet for 2018.

Forsterket midtoppmerking

Prognosen pr. 30. april viser at det vil bli etablert forsterket midtoppmerking på om lag 80 km mer riksveg enn målet for 2018. Overoppgyllelsen skyldes i hovedsak at det er etablert forsterket midtoppmerking på flere strekninger i forbindelse med dekkelegging, noe som ikke var mulig å beregne ved fastsettelsen av måltallet.

Kontroll- og tilsynsvirksomheten

Utekontroll

Av antall kontrollerte kjøretøy ligger andelen med mangler på om lag samme nivå som samme periode i fjor. Det arbeides fortsatt med å videreutvikle arbeidet med å målrette kontrollene, og det er i perioden iverksatt et risikoklassifiseringssystem for å ytterligere bidra til dette. Samtidig ser vi at det totale antall kontrollerte kjøretøy er noe redusert i perioden. Dette skyldes flere forhold som utfordringer i ressurstilgangen enkelte steder samt en vinter med mye vinterproblematikk som er mer krevende og dermed gir et lavere antall kontroller. Fra mars ble det innført telling av alle tyngre kjøretøy som er vurdert på kontrollplassen, noe som også tar ressurser fra den ordinære kontrollaktiviteten. Bruken av vinterutrustning opprettholdes på et godt nivå som en følge av aktiv kontrollvirksomhet de siste årene.

Antall tungtransportkontroller med bremsekontroll på rulleprøver var pr. 30. april på over 10 % av gjennomførte kontroller, og dermed i henhold til Statens vegvesens eget mål. 1. mars

ble det innført telling av kjøretøy som vurderes for videre kontroll, og det vil bli gjort en vurdering av metode før videre utvikling av økt automatisering av denne tellingen.

Tilsyn

Statens vegvesen er gjennom EU-regelverket pålagt å føre tilsyn med kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll. En av metodene for slikt tilsyn er å gjennomføre stikkprøvekontroller med periodisk kjøretøykontroll. Aktivitetsnivået på denne typen kontroller tilfredsstillende i perioden ikke målsetningen om 0,3 %, noe som har sammenheng med regional prioritering og ressursituasjon.

Det er lansert et register for parkeringstillatelser som skal ivareta en nasjonal oversikt over parkeringstillatelser for forflytningshemmede. Registeret har funksjonalitet for kontrolloppslag av gyldig oblat, og det er registrert om lag 250 parkeringstilbydere. Registeret fungerer som planlagt, og skaper en god oversikt over virksomheten. Det er pr. 30. april gjennomført 25 tilsyn, og det er gitt pålegg om retting i 13 saker.

Oppfølging av tilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport

I første tertial har Statens havarikommisjon for transport publisert to rapporter, én om trafikkulykke med mobilkran ved Karussveien i Kristiansand 7. mars 2017 og én om en veltulykke på E6 ved Fustvatnet i Mosjøen 19. januar 2017. Kun i den første rapporten er det gitt tilrådingene.

Statens vegvesen fremmer forslag til lukking overfor departementet på vanlig måte. Hittil i 2018 er det lukket fem tilrådingene. Det er nå 24 tilrådingene som fortsatt er til observasjon. Tabellen nedenfor gir en oversikt over antall tilrådingene fremmet hvert av årene 2012 – 2018 år, hvor mange av disse som berører Statens vegvesen samt hvor mange av dem som fortsatt er åpne.

Statusoversikt over antall tilrådingene fremmet og antall som fortsatt står til observasjon

År	Tilrådingene fremmet totalt pr. år	Tilrådingene fremmet som helt eller delvis berører SVV	Tilrådingene fortsatt til observasjon (åpne)	Åpne tilrådingene som helt eller delvis berører SVV
2012	12	8	1	0
2013	12	9	1	0
2014	6	3	0	0
2015	9	9	2	2
2016	18	12	5	4
2017	16	10	12	7
2018	3*	1	3	1
Sum	76	52	24	14

*hittil i år

Det vises til vedlegg 4 for nærmere omtale av oppfølging av lukkede tilrådingene gitt til Statens vegvesen. Dette omfatter tilrådingene som ble lukket før tiltakene var gjennomført.

Oppfølging av bru-området

På bakgrunn av Vegtilsynets tilsyn og rapporter om bruforvaltning i Statens vegvesen ble det besluttet å etterregistrere alle gjennomførte bruinspeksjoner innen 1. februar 2018. Det ble registrert 14 248 bruinspeksjoner i Brutus innen fristen. Dette er en betydelig økning fra

8 031 registrerte bruinspeksjoner i 2016. Denne økningen i registrerte inspeksjoner har ikke medført vesentlige endringer i antall registrerte alvorlige skader.

I tillegg ble det høsten 2017 etablert en nasjonal gjennomgang av bruforvaltningen for å se på organisering og rammer. Rapporten som ble offentliggjort 26. april 2018 inneholder flere tidsfristbelagte tiltak.

Tre strakstiltak ble besluttet gjennomført av Statens vegvesen januar 2018. Det dreier seg om avklaring av avtaler om bruforvaltning med fylkene, forbedring av ressursføring og vektlegging av overlevering fra gjennomføring til driftsfase ved implementering av ny håndbok R760 Styring av vegprosjekter. I april ble det besluttet en rekke nasjonale og regionale tiltak både på kort og lang sikt, dette omfatter blant annet utarbeiding av bruvedlikeholdsprogram, endringer i kvalitetssystemet og vurdere behov for egen bruforeskrift på riksveger, samt at alle bruer skal være inspisert i henhold til regelverket i løpet av 2018.

Etter at rapporten ble offentliggjort er styringssystemet i Statens vegvesen oppdatert med revidert håndbok R411 Bruforvaltning riksveg. Det er videre sendt ut NA-rundskriv til håndbok N401 Bruforvaltning fylkesveg, håndbok V441 Inspeksjonshåndbok for bruer og håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger. I tillegg er det i samarbeid med regionene utarbeidet en forenklet ROS-analyse for endring av inspeksjonsintervall for bruer etter håndbok N401 og håndbok R411. Endringene er implementert i kvalitetssystemet i Statens vegvesen.

2.1.3 Hovedmål Klima og miljø

- *Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.*

Lokal luftforurensing og støy

Etterfølgende tabell gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for indikatorer knyttet til lokal luftforurensing og støy:

Miljø	Mål 2018	Prognose 2018 pr. 30/4	Avvik mål-prognose
Antall byer/tettsteder med overskridelser av forskriftsfestet grenseverdi for NO ₂ (maks 18 timer over 200 mg/m ³ pr. år, eller årsmiddel over 40 mg/m ³)	0	0	0
Antall byer/tettsteder med overskridelser av forskriftsfestet grenseverdi for PM ₁₀ (maks 30 døgn over 50 mg/m ³ pr. år, eller årsmiddel over 25 mg/m ³)	0	0	0
Reduksjon i antall boliger og institusjoner utsatt for støynivå over forurensingsforskriftens krav (42 dB)	86	67	-19

Det har ikke vært overskridelser av grenseverdiene for NO₂ hittil i år. Det har vært registrert noen enkelttimer over grenseverdien, men ikke mange nok til at forskriftskravet er brutt. Været høsten 2018 vil være avgjørende for om årsmiddelerdien for NO₂ overskrides.

Grenseverdiene for PM10 har ikke blitt overskredet så langt i år. Flere av byene har hatt en god del enkeltdøgn med overskridelser nå på våren grunnet mye oppvirvling av støv. Været i piggdekksesongen til høsten vil avgjøre om noen av byene vil bryte grenseverdien.

Måltallet for antall boliger som skulle få tiltak etter forurensningsforskriftens støykapittel var 86, men er nå nedjustert til 67. Noen boliger har fått økt støy på grunn av økt fartsgrense, og har dermed blitt tiltaksberettiget. Det største avviket skyldes imidlertid at det i noen områder har blitt gjennomført mer detaljerte beregninger hvor det viser seg at færre boliger har krav på tiltak. Det kan ikke utelukkes at antall tiltaksberettigede vil reduseres ytterligere når detaljberegningene ferdigstilles.

Utvikling i saltforbruk

Foreløpige tall for saltforbruket i vintersesongen 2017/2018 viser at forbruket ligger an til å ende på rundt 314 000 tonn. Dette er en økningen på om lag 36 pst. (82 000 tonn) fra sesongen 2016/2017. Isolert sett kan denne økningen i stor grad forklares med værmessige forhold. I deler av landet har det vært større snømengder enn normalt, og andre deler av landet har opplevd flere perioder med temperaturvekslinger rundt null enn normalt. Nivået på totalforbruket av salt er høyere enn ønskelig. På bakgrunn av dette vil det settes i verk flere tiltak for å stramme inn på bruken av salt. Blant annet vil det i eksisterende driftskontrakter komme presiseringer og innstramminger på hvilken bruk av salt som entreprenørene får godtgjort. I tillegg kommer FoU, samarbeid med andre kompetansemiljø og målrettede forbedringstiltak som bedre digitale verktøy for å følge opp driftskontraktene.

2.1.4 Oppfølging av større investeringsprosjekter

Statens vegvesen viser til at det er relativt store avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. Statens vegvesen er ikke tilfreds med denne situasjonen. Statens vegvesen arbeider med flere tiltak som vil gi bedre kostnadsstyring i etaten. Statens vegvesen forventer spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen på sikt vil gi betydelige effekter, og tett oppfølging av fastsatte styringsmål vil være en bidragsyter til dette. Imidlertid vil slike tiltak først gi effekter på lengre sikt. Kostnadsøkningene i dagens portefølje skyldes i stor grad prosjekter som i hovedsak er ferdigstilt, og hvor mulighetene for å påvirke kostnader i realiteten er svært små.

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt i 2018. Samlet for disse er det en forventet kostnadsøkning på 6 756 mill. kr (6,2 pst.) i forhold til fastsatte styringsrammer. I forhold til prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2017–2018) er kostnadsøkningen 77 mill. kr (0,1 pst.), etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2016 til 2017.

For følgende prosjekter er prognosen for sluttkostnad over fastsatt kostnadsramme:

- E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane
- Rv 13 Deildo i Hordaland
- Rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane

Flere av endringene er tatt opp med Samferdselsdepartementet tidligere. Vi har kommentarer til prosjektet rv 13 Deildo der kostnadsøkningen ikke er omtalt tidligere:

Prosjekt	Styringsramme	Gjeldende kostnadsramme	Prognose for slutt-kostnad	Avvik ift. styringsramme	Avvik ift. gjeldende kostnadsramme
Rv 13 Deildo	324	357	561	237	204

I Statens vegvesens tertialrapport pr. 31. august 2017 orienterte vi om at prognosen for slutt-kostnad var økt med 84 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. I forhold til styringsrammen var kostnadsøkningen 116 mill. kr. Prognosen for slutt-kostnad har nå økt ytterligere. I forhold til styringsrammen er kostnadsøkningen nå 237 mill. kr, og i forhold til fastsatt kostnadsramme 204 mill. kr. Hovedårsaken til kostnadsøkningen er mer omfattende bergsikring, samt mer omfattende arbeid med trafikkavvikling i anleggsfasen enn forutsatt.

Grunnforholdene på strekningen er svært krevende. Usikkerheten knyttet til kvaliteten på underliggende bergarter var avdekket allerede i forbindelse med konkurransegrunnlaget, bl.a. fordi det på grunn av de stedlige forholdene ikke var mulig å gjennomføre tilstrekkelig tilfredsstillende grunnundersøkelser. Statens vegvesen valgte derfor en gjennomføringsstrategi for prosjektet der valg av sprengnings- og sikringsarbeid skulle gjøres fortløpende i anleggsperioden. Erfaringene viser at usikkerheten knyttet til omfanget av sprengnings- og sikringsarbeidene ikke i tilstrekkelig grad er reflektert i det opprinnelige kostnadsoverslaget.

Restusikkerheten i prosjektet vurderes nå som lav, da de delstrekningen med svært krevende grunnforhold i hovedsak er ferdigstilt. Prosjektet forventes åpnet for trafikk i september 2018.

Prosjekter i planfasen

Vedlegg 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling for de prosjektene som det er fastsatt styringsmål for. Videre planlegging har avdekket kostnadsøkninger i forhold til fastsatte styringsmål for flere prosjekter enn det som rapporteres her. For disse arbeides det med å redusere kostnadene slik at styringsmålene likevel ikke overskrides. Vi må derfor komme tilbake til dette når det foreligger nærmere avklaringer.

Status for prosjektene der det rapporteres om vesentlige kostnadsøkninger ut over fastsatte styringsmål er som følger:

E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta i Akershus

Etter behandlingen av NTP 2018-2029 er etappeinndelingen endret som følge av at det legges opp til å bygge ut strekningen Lysaker - Strand - Ramstadsletta som ett sammenhengende prosjekt. Den nye inndelingen innebærer «flytting» av 4,3 mrd. 2017-kr mellom de to prosjektene på E18 i Vestkorridoren med fastsatte styringsmål. I Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029) er det derfor lagt til grunn følgende styringsmål for de to prosjektene:

	Mill. 2017-kr	Mill. 2018-kr (avrundet)
E18 Lysaker – Strand – Ramstadsletta	13 400	13 700
E18 Ramstadsletta – Slependen	8 200	8 300
Sum	21 600	22 000

Nye vurderinger på grunnlag av vedtatt reguleringsplan har avdekket kostnadsøkninger på prosjektet Lysaker – Strand – Ramstadsletta. Statens vegvesen har vurdert innsparingsmuligheter i prosjektet, men ligger fortsatt nærmere 500 mill. kr over det reviderte styringsmålet. Saken vil bli tatt opp med Samferdselsdepartementet så snart det foreligger nærmere avklaringer.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms

Sommeren 2017 ble det utarbeidet et nytt kostnadsoverslag som viste en total kostnad på 2 770 mill. 2017-kr. Dette er 570 mill. kr over fastsatt styringsmål. Overslaget er basert på forslag til reguleringsplan med høringsuttalelser. Statens vegvesen har foreslått en rekke kostnadsreducerende tiltak, jf. vårt brev til Samferdselsdepartementet av 22. januar 2018. De kostnadsreducerende tiltakene vil gi en ny total kostnad på 2 450 mill. 2018-kr, noe som er om lag 200 mill. kr over fastsatt styringsmål for prosjektet.

2.2 Ressursbruk

2.2.1 Kap. 1320 og kap. 4320 Statens vegvesen

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2017	Tildelt 2018*	Anslag merinntekter post 01, 02 og 03	Til disp. 2018	Prognose 2018	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, pr 30/4
Post 23	63,544	11 759,844	125,0	11 948,4	12 100,0	151,6	1,3	3 294
Post 29		989,3		989,3	989,3	-	-	-78
Post 30	10,443	13 978,0	15,0	14 003,4	15 000,0	996,6	7,1	5 026
Post 31		638,2		638,2	825,0	186,8	29,3	172
Post 34	185,223	272,5		457,7	345,0	-112,7	-24,6	48
Post 35	36,000	-		36,0	-6,0	-42,0	-116,7	-6
Post 36	21,711	119,1		140,8	235,0	94,2	66,9	75
Post 37	44,227	135,0		179,2	110,0	-69,2	-38,6	13
Post 72	127,509	1 241,3		1 368,8	1 368,8	-	-	396
SUM	488,657	29 133,244	140,0	29 761,9	30 967,1	1 205,2	4,0	8 940

* Ekskl. RNB

Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveger

Post	Overført fra 2017	Tildelt 2018	Til disp. 2018	Prognose 2018	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, pr 30/4
Post 61		181,7	181,7	181,7	-	-	-
Post 62	376,541	758,7	1 135,2	850,0	-285,2	-25,1	24
Post 63	170,001	76,4	246,4	172,5	-73,9	-30,0	9
SUM	546,542	1 016,8	1 563,3	1 204,2	-359,1	-23,0	33

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Forutsatt 2018	Inntekter pr. 30/4	Forventede inntekter 2018	Pst. inntekt pr. 30/4 av forventet
Post 01	193,5	77,4	233,5	40,0
Post 02	437,653	165,9	537,7	37,9
Post 03	108,6	28,7	108,6	26,4
SUM	739,753	272,0	879,8	36,8

2.2.2 Postvis omtale

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

Post 23	Til disp. 2018 (mill. kr)	Prognose 2018 (mill. kr)	Avvik til disp./ prognose (mill. kr)	Avvik (pst.)
Forvaltning av riks- og fylkesveg	2 873,1	2 935	61,9	2,2
Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 486,0	2 340	-146,0	-5,9
FoU	110,5	110	-0,5	-0,5
Norsk vegmuseum	61,4	60	-1,4	-2,3
Drift av riksveger	3 739,8	3 840	100,2	2,7
Vedlikehold av riksveger	2 677,6	2 815	137,4	5,1
SUM	11 948,4	12 100	151,6	1,3

Forvaltning av riks- og fylkesveger

Forvaltning av riks- og fylkesveger har et prognostisert merforbruk på om lag 60 mill. kr sammenlignet med disponibelt beløp. Merforbruket er blant annet knyttet til utviklingsprosjekter for tilrettelegging for effektivisering, selvbetjeningsløsninger og digitalisering. Videre må merforbruket sees i sammenheng med mindreforbruket innenfor Trafikant- og kjøretøytilsyn.

Trafikant- og kjøretøytilsyn inkl. Autosysprosjektet

Trafikant- og kjøretøytilsyn har et prognostisert mindreforbruk på om lag 150 mill. kr sammenlignet med disponibelt beløp. Dette skyldes blant annet bemanningsreduksjon, som følge av selvbetjeningsløsninger samt høyere merinntekter forutsatt som på nåværende tidspunkt er anslått til 100 mill. kr. Videre må mindreforbruket innenfor Trafikant- og kjøretøytilsyn sees i sammenheng med merforbruket på post 23.1, Forvaltning av riks- og fylkesveger

Autosysprosjektet

Prognosen for året er nedjustert med 2 mill. kr. som følge av noe lavere kostnader enn planlagt på leveranse 4.1 samt ordinær drift.

Leveranse 4.1 blir ferdigstilt i månedsskiftet mai/juni, og leveransen har prioritet foran utviklingsløp knyttet til andre delleveranse som går parallelt. Leveranse 4.2 startet konstruksjon primo mars i henhold til plan.

Prosjektet vurderes å ha kontroll på kostnad, omfang og tid, og leverer i henhold til de gitte rammebetingelsene.

Drift av riksveger

Post 23.6 Drift av riksveger har pr. 30. april et prognostisert merforbruk på om lag 100 mill. kr. Dette skyldes ekstra lang og krevende vinter med mere salting og høyere vinteroppgjør enn forutsatt. I tillegg er det økte kostnader knyttet til strøm og nye driftskontrakter.

Vedlikehold av riksveger

Vedlikehold av riksveger har pr. 30. april et prognostisert merforbruk på om lag 140 mill. kr. Dette skyldes flere forhold, men de vesentlige avvikene knytter seg til økt behov for dekkelegging etter en lang og hard vinter og avdekning av uforutsette behov i

tunnelrehabiliteringen. I tillegg er noe knyttet opp mot akutte reparasjoner på bruer, samt prosjektering av brutiltak etter flomskader.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Statlige midler

Prognosen pr. 30. april viser at disponible midler vil bli benyttet.

Eksterne midler

Prognosen pr. 30. april viser et forbruk om lag i tråd med det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018).

Post 30 Riksveginvesteringer

Statlige midler

	Til disp. 2018 (mill. kr)	Prognose 2018 (mill. kr)	Avvik til disp./ prognose (mill. kr)	Avvik (pst.)
Post 30				
Store prosjekter	7 362,3	8320	957,7	13,0
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	687,1	295	-392,1	-57,1
<i>Programområder:</i>				
–utbedringstiltak	689,9	745	55,1	8,0
–tiltak for gående og syklende	670,2	480	-190,2	-28,4
–trafiksikkerhetstiltak	678,8	660	-18,8	-2,8
–miljø- og servicetiltak	247,5	190	-57,5	-23,2
–kollektivtrafikktiltak og universell utforming	64,5	70	5,5	8,6
Sum programområder	2 350,9	2 145	-205,9	-8,8
Fornyning av riksveg	1 694,3	2 640	945,7	55,8
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 324,8	1 030	-294,8	-22,3
Sum rutefordelte midler	13 419,3	14 430	1 010,7	7,5
Nasjonale turistveger	196,8	196,8	–	–
Ikke rutefordelte midler	387,3	373,2	-14,1	-3,6
Sum post 30	14 003,4	15 000,0	996,6	7,1

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 1 000 mill. kr. Det er en betydelig grad av variasjon mellom underpostene, med et merforbruk på om lag 960 mill. kr innenfor store prosjekter, mindreforbruk innenfor programområdene og bymiljøavtaler, samt merforbruk innenfor fornying. Prognosen viser også et mindreforbruk innenfor planlegging.

Basert på erfaringstall, forventes prognosene å gå ned i løpet av året. Statens vegvesen vil vurdere prognosene fortløpende, og ved behov iverksette nødvendige tiltak for å redusere avvikene.

Store prosjekter

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 960 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak økt framdrift for enkelte større prosjekter, bl.a E6 Jaktøya–Sentervegen, rv 555 Sotrasambandet (forberedende arbeider for OPS-prosjektet) og E39 Svevatjørn–Rådal.

Bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 390 mill. kr.

I løpet av 2016/2017 ble det undertegnet bymiljøavtale for perioden 2017–2023 for Trondheim og Oslo/Akershus, samt byvekstavtaler for Nord-Jæren og Bergen for samme periode. Som en følge av dette har avklaringer av prioriteringen av konkrete prosjekter først kunne skje sent i 2017. Store deler av mindreforbruket omfatter mindreforbruk før 2018. Flere av prosjektene forventes nå startet opp i løpet av 2018.

Programområder

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 200 mill. kr. Avviket skyldes blant annet forsinket framdrift eller oppstart av flere prosjekter, i hovedsak på grunn av manglende planavklaringer. I tillegg er det reduserte kostnader på flere tiltak, noe som innebærer varige innsparinger.

Fornyning

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 940 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at flere større tunnelprosjekter har en raskere framdrift enn det som var lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018).

Ikke rutefordelte midler

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på 14 mill. kr.

«Ikke rutefordelte» midler omfatter bl.a arbeid med utvikling og drift av IKT-systemer, utvikling av normaler og retningslinjer for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter, ferjefri E39 samt reservebrumateriell.

Eksterne midler

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 1,7 mrd. kr sammenlignet med Prop. 1 S (2017–2018). Avviket skyldes i hovedsak forbruk av bompenger som opprinnelig var forutsatt benyttet før 2018.

Post 31 Skredsikring riksveger

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på 185 mill. kr. Avviket skyldes blant annet utbetaling av sluttoppgjør for prosjektet E136 Vågstrandstunnelen etter et forlik i en tvistesak. Videre forventes det merforbruk på prosjektet rv 13 Vik–Vangsnes pga. endringer i utbetalingsplanen fra entreprenøren. I tillegg er det merforbruk på prosjektet rv 13 Deildo som følge av kostnadsøkninger. Kostnadsøkningen er omtalt under kap. 2.1.4.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 110 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i anleggsarbeidene på prosjektet rv 77 Tjernfjellet. I tillegg er det kostnadsreduksjoner på enkelte andre prosjekter.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 40 mill. kr. Avviket skyldes at arbeidene i Bispegata ikke kan gjennomføres før Bane NOR har bygget kulvert for Follobanen under Bispegata.

Post 36 E16 over Filefjell

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 90 mill. kr. Merforbruket er i hovedsak knyttet til prosjektet Øye – Eidsbru, i hovedsak som følge av økt framdrift i anleggsarbeidene.

Post 37 E6 vest for Alta

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på 70 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i anleggsarbeidene for prosjektet Storsandnes–Langnesbukta. I tillegg ligger det an til kostnadsreduksjoner i prosjektet.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Prognosen pr. 30. april viser at disponible midler vil bli benyttet.

Post 62 Skredsikring fylkesveger

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 300 mill. kr. Avviket skyldes mindreforbruk på prosjekter i en rekke fylker, bl. a fv 17 Liafjell–Olvikvatn i Nordland. Forventet mindreforbruk er redusert med om lag 60 mill. kr som følge av midlertidige omdisponeringer mellom fylker.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 75 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart for flere prosjekter, blant annet et prosjekt i Dronning Blancas vei i Oslo på til sammen 21 mill. kr som er forsinket på grunn av klagebehandling. I tillegg er et prosjekt på til sammen 10 mill. kr i Sømna kommune som kommunen ikke vil gjennomføre.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Prognosen pr. 30. april viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til prognosen. Det pågår forhandlinger om kompensasjonskrav vedrørende innføring av CO₂-avgift på LNG i sektorer som tidligere hadde avgiftsfritak og kompensasjonskrav pga. nye internasjonale krav til opplæring av sjøfolk (STCW).

I tillegg er Statens vegvesen i forhandlinger med rederiene om kompensasjonskrav som følge av erstatningskrav som skyldes endringer i rabattordninger/bruk av rabatterte billetter. Statens vegvesen legger til grunn at dette forholdet vil være avklart i løpet av andre halvår 2018.

På nåværende tidspunkt er det ikke mulig å anslå størrelsen på merutgiften som følge av dette. Frem til neste rapportering legges det derfor til grunn at dette dekkes innenfor disponibelt beløp på posten.

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre om lag 230 mill. kr, noe som gir en merinntekt på om lag 40 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap 1320, jf. Pkt. 2,2,1.

Det er knyttet relativt stor usikkerhet til inntektene som faller inn under post 01 Salgsinntekter. Inntekten fra personlige kjennemerker ble 36 mill. kr i 2017. Erfaring fra andre nordiske land viser om lag 1000 betalte personlige kjennemerker årlig. Dette vil gi en inntekt på opp mot 10 mill. kr i 2018.

Post 02 Diverse gebyrer

Det forutsettes at volum for tjenestene vil bli på omtrent samme nivå som for 2017. Dette gjelder for alle tjenestene med unntak av førerkort, hvor vi i 2017 hadde en økning som følge av blant annet respittår for fornyelser kl. C1/C1E.

Tallene for førerkortproduksjon de fire første månedene i 2018 ligger av denne grunn noe lavere enn for tilsvarende periode i fjor. Produksjonsvolumet varierer gjennom året, og det er knyttet noe usikkerhet til hvor stor etterspørselen vil bli jf. aldersfornyelser for personer 75 år eller eldre. Basert på historiske tall og erfaringer anslås det i 2018 en økning i førerkortproduksjon på om lag 3,9 % i forhold til et normalår.

På bakgrunn av dette forventes inntektene for post 02 å utgjøre om lag 535 mill. kr ved utgangen av året. Dette innebærer en merinntekt på 100 mill. kr. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. Pkt. 2.2.1.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 109 mill. kr som tilsvarer inntektskravet på posten. Det er knyttet usikkerhet til prognosen.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr og som belastes forsikringsselskapene. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 2.2.1.

Kap. 4322 og kap. 5624 Svinesundsforbindelsen AS

Kap. Post	Budsjett 2018 (mill. kr)	Prognose 2018 (mill. kr)	Avvik (mill. kr)
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	75	90	15
Kap. 5624, post 80 Renter	4	2,8	-1,2
SUM Svinesundsforbindelsen	79	92,8	13,8

Avviket i forhold til budsjett 2018 på kap. 4322, post 90, skyldes at Svinesundsforbindelsen AS har opparbeidet mer disponible midler enn tidligere antatt. Avviket på kap. 5624, post 80, skyldes lavere rente enn tidligere antatt samt betaling av høyere avdrag enn tidligere antatt.

2.2.3 Fullmakter og forskutteringer

Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak VI

	Mill. 2018-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	2 000
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	1 400

- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	800
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018	2 600

Fullmakten til å inngå avtaler om forskuttering av midler ut over gitt bevilging til riksveginvesteringer er på 3 500 mill. kr. Dette er en fullmakt som skal gi rom for å inngå avtaler om ekstern finansiering når det er ønsket om å framskynde prosjekter som ellers ikke ville blitt startet opp/gjennomført før etter 2018. Størrelsen på den statlige rammen til investeringsformål er følgelig helt avgjørende for i hvor stor grad det vil oppstå ønsket om slik forskuttering. Det er derfor vanskelig å forutse hvor store forpliktelser som vil bli pådratt i løpet av 2018. Siden rammen i Meld. St 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 gir lite rom for å starte nye prosjekter i første del av planperioden, har vi lagt til grunn at det blir stor interesse for å forskuttede. Vi viser i den forbindelse til at det i Prop. 36 S (2017–2018) allerede er åpnet for forskuttering av inntil 800 mill. kr til forsering av prosjektet rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger i Trondheim. Det forutsettes imidlertid at fullmakten ikke overskrides

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter – romertallsvedtak VII

	Mill. 2018-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	2 700
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	4 500
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	2 200
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018	3 000

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser i framtidige budsjettår for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, er på 3 000 mill. kr. Prognosen tilsier at Statens vegvesen ikke vil gå ut over sin fullmakt.

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

	Mill. 2018-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	7 093
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	2 483
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	2 537
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018	7 039

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2018 er 7 200 mill. kr. Prognosen tilsier at Statens vegvesen ikke vil gå ut over sin fullmakt.

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

	Mill. 2018-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	6 650
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	2 500
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	- 1 200

= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018

7 950

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2018 er 10,7 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1,6 mrd. kr. Prognosen per 30. april viser at Statens vegvesen ikke vil gå ut over sin fullmakt.

2.2.4 Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

	Overført fra 2017	Bevilgning 2018	Totalt til disp. 2018	Prognose 2018	Avvik	Regnskap pr. 30/4
Kap. 1330, post 63	419,8	785	1 204,8	911	-293,8	43

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 300 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak lavere framdrift for Bussveien på Nord-Jæren enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018).

Fornebubanen i Oslo og Akershus

Til disposisjon for 2018 er 153 mill. kr. Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 20 mill. kr.

Det pågår et arbeid med detaljprosjektering av løsninger for Fornebubanen, bl.a. som grunnlag for å fastlegge styrings- og kostnadsramme for prosjektet. Dette forventes ferdigstilt i løpet av høsten 2018, og det legges opp til at arbeidet med ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) kan starte opp i løpet av høsten 2018.

MetroBussen i Trondheim

Til disposisjon for 2018 er 317 mill. kr. Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 30 mill. kr.

Det pågår anleggsarbeid på flere mindre delprosjekter, bl.a. Høgskoleringen og Jonsvannsveien. Det forventes at disse tiltakene vil kunne åpnes for trafikk innen sommeren 2019.

Det pågår arbeid med reguleringsplaner for de største delprosjektene, Innherredsveien, Kongens gate, Olav Tryggvassons gate og Elgeseter gate. Det forventes at det kan foreligge vedtatte reguleringsplaner for disse delprosjektene sommeren 2019. Det legges foreløpig opp til at anleggsarbeidene kan starte i 2020, med unntak av Elgeseter gate som forventes startet opp i 2021.

Bybanen i Fyllingsdalen i Bergen

Til disposisjon for 2018 er 350 mill. kr. Prognosen pr. 30. april viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Reguleringsplanen for ny Bybane mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen ble vedtatt i Bergen kommune i juni 2017. Ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført og

styringsrammen er fastsatt. Det forventes at anleggsarbeidene vil starte opp i løpet av 2018, og det er ventet at prosjektet vi kunne åpnes for trafikk i 2022.

Bussveien på Nord-læren

Til disposisjon for 2018 er 385 mill. kr. Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 245 mill. kr.

Avviket skyldes i hovedsak at det ikke foreligger tilstrekkelig planavklaring. Det pågår reguleringsplanlegging for flere delstrekninger. Anleggsarbeidene på delstrekningen på Forus vest forventes imidlertid å starte opp i løpet av 2018.

Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler

	Bevilgning 2018	Prognose 2018	Avvik	Regnskap pr. 30. april 2018
Kap. 1330, post 64	750	750	0	0

Prognosen pr. 30. april viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt. Statens vegvesen legger opp til at belønningsmidlene for 2018 blir betalt ut til de aktuelle byområdene i juni 2018.

Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområde

	Overført fra 2017	Bevilgning 2018	Totalt til disp. 2018	Prognose 2018	Avvik	Regnskap pr. 30. april 2018
Kap. 1330, post 75	25,4	516,4	541,8	541,8	-	340

For 2018 er det bevilget 516,4 mill. kr til videreføring av tilskuddsordningen. Regnskap pr. 30. april viser at det er utbetalt 328,7 mill. kr. til prosjekter eller delstrekninger som kvalifiserer for tilskuddsordningen og som starter bompengeneinnkreving i løpet av 2018. Tilskuddet til de prosjektene som starter innkreving i løpet av 2018, vil bli utbetalt etter at innkrevingen er igangsatt.

De lokalpolitiske prosessene knyttet til prosjektene rv 13 Hardangerbrua og Vossapakken i Hordaland er ikke avsluttet. I tråd med Prop. 13 S (2017–2018) er tilskuddsmidlene til disse to prosjektene derfor overført til 2018, til sammen 25,4 mill. kr.

Tilskuddsordningen omfatter noen prosjekter der innkrevingen ikke er startet opp. Det totale tilskuddsbehovet i 2018 er derfor lavere enn bevilgningen. Siden midlene ikke kan overføres til neste år, forventes overskytende midler i 2018 å bli utbetalt som ekstraordinære tilskudd, på samme måte som i 2017.

2.2.5 Kollektivtransporttiltak i byområdene

Handlingsplan for kollektivtransport

Oppfølging av ny Handlingsplan for kollektivtransport er varslet i Statens vegvesens tildelingsbrev for 2018 og arbeidet med ny handlingsplan pågår.

Sentrale områder i den nye handlingsplanen er organisering og finansiering, byvekstavtaler, utvikling av togtilbudet, framkommelighet, knutepunktutvikling, kompetanseutvikling, bedre statistikk og beregningsmetoder, reiseplanlegging og billettering, klima og miljø, sikkerhet og beredskap og teknologisk utvikling og mobilitet.

3 Effektivisering, bemanning og tjenestekjøp

3.1 Effektivisering

Effektivisering

Effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen har som mål å redusere interne utgifter med 10–15 pst. innen 2023, sammenlignet med forventet utvikling for disse utgiftene uten effektivisering. For å nå det langsiktige målet har Statens vegvesen et effektiviseringsmål i 2018 på 140 mill. kr, jf. omtale i Prop. 1 S (2017–2018). I målet inngår produktivetsgevinst som følge av reform for avbyråkratisering og effektivisering på 83,4 mill. kr.

Effektiviseringstiltakene i 2018 omhandler sentralisering, standardisering og digitalisering. Tiltakene vil være både en utvidelse og videreutvikling av tidligere tiltak, som selvbetjeningsløsninger på trafikant- og kjøretøyområdet, kostnadsreduksjoner og forbedringer av eksisterende kontrakter og avtaler. I tillegg har etaten effektiviseringstiltak innen kjøretøysadministrasjon, posttjenester, porteføljestyling av vegprosjekter og prosjektstyring av vegprosjekter.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med tiltak for å bedre styringen av vegprosjekter i etaten, med særlig vekt på kostnadsstyring. Endringer i kostnader i prosjektenes gjennomførings- og planfase følges tettere opp i den etatsinterne styringsdialogen. Avvik i styringsrammer for prosjekter i gjennomføringsfasen, og i styringsmål for prosjekter i planfasen, følges opp for å avdekke potensial for kostnadsreduksjoner. Prinsipper for styring av vegprosjekter i alle faser er tydeliggjort i ny retningslinje R760, noe som forventes å gi gevinster på sikt.

I 2016 ble det etablert en styringsmodell for oppfølging av bemanning og kjøp av tjenester. Denne styringsmodellen er videreført i 2018. Styring av utgifter til lønn, tjenestekjøp og andre interne kostnader er viktig for å nå de årlige målene for effektivisering. Hittil i år er bemanningen redusert med 64 hele stillinger og nivået på tjenestekjøp er 72 mill. kr lavere enn tilsvarende periode i 2017 (nominelle kroner). I tillegg forventes det en reduksjon i administrative utgifter pr. årsverk. På bakgrunn av utviklingen på disse utgiftsområdene og forventet effekt av effektiviseringstiltak, forventer Statens vegvesen å nå effektiviseringsmålet i 2018.

Drifts- og administrasjonseffektivitet

I 2017 innførte Samferdselsdepartementet indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. I tabellene under er rapportering på disse indikatorene pr. 30. april 2018 og en prognose for året.

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

	2017 (pr. 31.12)	2018 (pr. 30.04)	2018 (pr. 31.12) ¹
Antall årsverk ²	7 150	6 987	7 000
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	5 539	1 771	5 400
Sum totale utgifter (mill. kr)	37 430	10 117	35 000
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 075	665	1 900

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

	2017 (pr. 31.12)	2018 (pr. 30.04)	2018 (pr. 31.12) ³
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	775	253	771
KPI2, Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	5 235	1 448	5 000
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	14,8 %	17,5 %	15,4 %
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	5,5 %	6,6 %	5,4 %
KPI5, Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	290	95	271

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

	2017 (pr. 31.12)	2018 (pr. 30.04)	2018 (pr. 31.12)
Antall årsverk	7 150	6 987	7 000
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	5 541	1 773	5 400
Sum totale utgifter (mill. kr)	52 195	14 245	51 500
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 120	675	1 900

¹ Tall for 2018 pr. 31.12 er prognosetall.

² Tallet er beregnet ut fra netto bemanning hele stillinger (etatens ordinære bemanningstall), med et beregnet gjennomsnitt mellom bemanningstall ved utgangen av foregående år, og ved periodens slutt.

³ Tall pr. 31.12.2018 er prognosetall.

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

	2017 (pr. 31.12)	2018 (pr. 30.04)	2018 (pr. 31.12)
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	775	254	771
KPI2, Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	7 300	2 039	7 357
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	10,6 %	12,4 %	10,5 %
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	4,1 %	4,7 %	3,7 %
KPI5, Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000-kr)	297	97	271

Prognosen tilsier at det ikke forventes store endringer i 2018 i KPI1 Årsverksutgift, KPI2 Totalutgift pr. årsverk og KPI3 lønnsutgiftsandel, sammenlignet med nivået i 2017. Virkning av lønnsoppgjør i 2018 vil påvirke nivået på disse indikatorene.

Ut fra prognosetallene forventer vi en nedgang i Andel administrative utgifter (KPI4) og Administrative utgifter pr. årsverk (KPI5) i 2018. Statens vegvesen følger utviklingen i de administrative utgiftene nøye, og har fra 2018 innført KPI5 som en styringsindikator i alle driftsenhetene.

Indikatorer trafikant- og kjøretøy

Indikatoren for selvbetjeningsgrad gir uttrykk for antall tjenestehandlinger utført på selvbetjening totalt sett opp mot antall tjenestehandlinger totalt⁴. Utviklingen i selvbetjeningsgrad har vært som følger:

	30.04.2016	30.04.2017	30.04.2018
Selvbetjeningsgrad (pst.)	31,7 %	41,8 %	51 %

3.2 Bemanning og kjøp av tjenester

Nivået på bemanning og tjenestekjøp er redusert hvert år siden styring av bemanning og tjenestekjøp ble etablert i etaten. Nedgangen i ressursbruk har fortsatt også i første tertial 2018.

Bemanning

Pr. 30. april 2018 har Statens vegvesen en bemanning på 6 955 hele stillinger fordelt på 7 244 ansatte. Dette er en bemanningsnedgang på 0,9 pst. (64 hele stillinger) fra årsskiftet. Måltall for bemanning for 2018 er 7 002. Bemanning etter første tertial ligger altså 47 under

⁴ Følgende tjenester er inkludert i beregningen: Ditt førerkort (med blant annet søknad om førerkort/kompetansebevis), timebestilling praktisk førerprøve, Autoreg, tap av vognkort og eierskifte på nett.

måltallet. Basert på status pr. 30. april 2018 og en vurdering av planer for resten av året, forventer Statens vegvesen å nå måltall for bemanning for 2018.

Bemanning

	2014	2015	2016	2017	2018 første tertial ⁵	Endring fra 2017 til T1 2018
Antall ansatte	7 332	7 585	7 575	7 296	7 244	-52/-0,7%
Bemanning, hele stillinger	7 036	7 313	7 281	7 019	6 955	-64/-0,9%

Kjøp av tjenester

Målet i 2018 er at samlet kjøp av tjenester ikke skal overstige 3 390 mill. kr. I tallet inngår både kjøp av tjenester som er belastet kap. 1320, og tjenester som finansieres over fylkeskommunenes budsjett.

På bakgrunn av en gjennomgang av status pr. 30. april 2018 og forventede utbetalinger resten av året, settes prognosen for årlig tjenestekjøp til 3 390 mill. kr, jf. tabellen under.

Kjøp av tjenester

Løpende mill.kr

	2015	2016	2017	2018
Kjøp av tjenester				
-Riksveg for hele året	3 424	3 140	2 900	2 740*
-Fylkesveg for hele året	490	630	622	650*
<i>Sum riks- og fylkesveg hele året</i>	<i>3 914</i>	<i>3 770</i>	<i>3 522</i>	<i>3 390*</i>
-Riksveg pr. første tertial	<i>1 049</i>	<i>961</i>	886	814
-Fylkesveg pr. første tertial	162	188	225	225
<i>Sum riks- og fylkesveg pr. første tertial</i>	<i>1 211</i>	<i>1 149</i>	<i>1 111</i>	<i>1 039</i>

*) Prognose tall

⁵ Statens vegvesen benytter ansatte som ressurser i Autosysprosjektet i stedet for konsulenter. Disse ressursene er holdt utenfor bemanningstallet. Pr. 30.04.2018 utgjorde disse totalt 31,9 hele stillinger, opp 4,6 hele stillinger fra årsskifte.

4 Rammebetingelser

4.1 Trafikkutvikling 2018

Tabellen under angir trafikkøkning hittil i år til og med 30. april for alle kjøretøy, og fordelt på lette og tunge kjøretøy.

	Trafikkutvikling hittil i år (1.1.–30.4.2018)
Alle kjøretøy	0,2 pst.
Lette kjøretøy	0 pst.
Tunge kjøretøy	1,9 pst.

Prosentvis endring mot samme periode i 2017, oppgitt med 95 % konfidensintervall.

4.2 Prisutvikling fra 2017 til 2018

Prisutvikling

	Forventet prisutvikling (pst.) 2018	Faktisk prisutvikling 1. kv. 2017 – 1. kv. 2018 (pst.)*
Veganlegg	2,0	3,5
Drift og vedlikehold	2,7	3,6
Innenriks sjøfart (ferje)	2,7	**
Riksregulativ ferjetakst	2,4	2,4 ***

*) Kilde: Statistisk sentralbyrå

** Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks ferje (1. kvartal 2018) publiseres 27. juni 2018.

*** Faktisk prisutvikling for riksregulativ ferjetakster er det samme som forventet prisutvikling. Takstene blir fastsatt lik oppgitte takster i statsbudsjettet.

Forventet prisutvikling gjelder (hele) 2018.

5 Styring og kontroll av virksomheten

5.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten

Fra 2018 rapporterer etaten på fem overordnede risikoområder som til sammen gir et bilde av etatens risiko. Alle ledere i etaten identifiserer risikoer på egen enhet og gjør en vurdering av hvordan disse påvirker de overordnede risikoområdene for etaten. Enhetene utarbeider risikoreduserende tiltak, og disse følges opp gjennom året.

Statens vegvesens fem risikoområder er:

1. Gjennomføring av oppgavene i resultatavtaler og årsplan
2. Prosjektstyring
3. Effektivisering
4. Omstillingsevne
5. Etterlevelse av gjeldende lover, regler og interne prosesser

Vurderingene etter første tertial viser at risiko for etaten i hovedsak er uforandret sammenlignet med inngangen til året. De høyeste risikoene er koblet til risikoområdene *gjennomføring av oppgavene i resultatavtaler og årsplan og prosjektstyring*. De risikoreducerende tiltakene som er planlagt gjennomført i løpet av året er påbegynt, men det er enda for tidlig å si noe om effekten. Ledelsen følger nøye med på utviklingen av risikobildet og effekten av de risikoreducerende tiltakene.

Nedenfor følger en kort omtale av risikoområdene.

1. Gjennomføring av oppgavene i resultatavtale og årsplan

Det er en viss uro i organisasjonen for hvordan den kommende regionreformen vil påvirke tilgangen til den nødvendige kapasitet og kompetanse som trengs for å gjennomføre planlagte prosjekter og oppgaver.

2. Prosjektstyring

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å utvikle styringen av etaten. Økt fokus på kostnadsstyring er en vesentlig del av dette utviklingsarbeidet. Dette omfatter en tettere kostnadsstyring både i prosjektenes gjennomførings- og planfase. Til tross for nye tiltak, ser vi at det vil ta noe tid før vi ser resultatene av arbeidet.

3. Effektivisering

Statens vegvesen forventer å nå effektiviseringsmålet i 2018, og følger nøye med på utviklingen i interne kostnader. Etaten følger sin langsiktige plan for effektivisering, og måler jevnlig for å følge utviklingen.

4. Omstillingsevne

Statens vegvesen står overfor store omstillinger i tiden fremover. Dette er krevende og stiller krav til omstillingsevne og fleksibilitet i oppgaveløsning. God ledelse er avgjørende for å lykkes med endringene av etaten og samtidig opprettholde etatens gjennomføringsevne. I den forbindelse er et nasjonalt opplæringsprogram for ledere innført i Statens vegvesen.

5. Etterlevelse av gjeldende lover, regler og interne prosesser

Etaten har mange lover, regler og prosesser som skal følges. Etterlevelse evalueres gjennom prosesseierskap, kvalitetsrevisjoner og internrevisjon i tillegg til ledelsens gjennomgåelse. Risiko for manglende etterlevelse av lover, regler og interne prosesser vurderes som moderat. Det arbeides med å etablere nøkkelkontroller i vesentlige prosesser som vil øke etterlevelsen av disse.

5.2 Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet

5.2.1 Helse og miljø

Sykefraværet i Statens vegvesen for 1. kvartal 2018 var 5,8 pst. Dette er noe høyere enn sykefraværet i tilsvarende periode de siste årene. Måltall for sykefravær for året i Staten vegvesen er 4,8 pst. I 2017 var sykefraværet i Statens vegvesen 5,1 pst. Det er tett

oppfølging av sykefraværet i etaten på alle enheter i organisasjonen. I enheter med høyt sykefravær arbeides det systematisk med tiltak for å redusere sykefraværet.

5.2.2 HMS i entreprisedriften

Etterfølgende tabell gir en oversikt over utviklingen fra 2017 til 2018 knyttet til HMS i etatens entreprisvirksomhet (ekskl. ferje). Tallet angir summen av skade påført entreprenør og tredjepart. Tall i parentes angir skade påført tredjepart, leverandører og byggherre. De alvorligste personskadene (skadeklasse K4 og K5) har oppstått som følge av at ansatte hos entreprenørene har pådratt seg alvorlige fingerskader som følge av ulike arbeidsoperasjoner. For personskader sett under ett (K1–K5) synes det å være en svak tendens at disse inntreffer i forbindelse med gange til/fra/på arbeidsplass eller i forbindelse med forefallende vedlikeholdsarbeid av ulik art.

Det er videre rapportert om 67 hendelser som er initiert av etatens byggherreorganisasjon. Disse omfatter hendelser av så stor alvorlighetsgrad at de enten har medført, eller under litt andre omstendigheter kunne medført skade av type K4/K5. De potensielt alvorlige hendelsene domineres av situasjoner som oppstår som følge av påkjørsel, kollisjon, velt, eller som følge av situasjoner som involverer sprengstoff.

Kategori	Antall i 2017 (01.01–31.12)	Antall i 2017 (01.01–30.04)	Antall hittil i 2018 (01.01–30.04)
K5 - død	1	0	0
K4 - mulig varig mén	4	3	2
K3 - fravær > 10 d	30 (1)	12	9
K2 - fravær ≤ 10 d	52	10	16
K1 - skade u fravær utover skadedagen	244 (6)	81 (2)	86 (4)

5.2.3 Samfunnssikkerhet

Statens vegvesen har bidratt inn i departementets prosjekt SAMSØM. Det er etablert en egen NTP utredningsgruppe for samfunnssikkerhet hvor ovennevnte prosjekt følges opp. Videre skal utredningsgruppen vurdere nærmere hvordan forsvarets behov skal ivaretas i neste NTP, samt komme med innspill til håndtering av samfunnssikkerhet i samhandlende-ITS.

Statens vegvesen har arbeidet aktivt med å sikre samfunnssikkerhet gjennom blant annet arbeidet med trafikkberedskap, VTS2020, håndbøker og veiledninger.

Regionene har revidert SAMROS-oversiktene. Disse er nå til behandling i Vegdirektoratet. Nytt system for beredskap og hendelseshåndtering er implementert, og en rekke beredskapsøvelser er gjennomført.

I forbindelse med rapporten «Gjennomgang av bruforvaltningen i SVV» er det utviklet en egen metodikk for gjennomføring av ROS-analyser for optimalisering av rutiner for bruinspeksjoner.

Styringssystem for informasjonssikkerhet er publisert i kvalitetssystemet og vil videreutvikles som følge av pågående GDPR arbeid.

5.2.4 Personopplysninger

Statens vegvesen har i første tertial fått på plass styringsdokument for implementeringsaktivitetene med beskrivelse og fremdriftsplan som er presentert i eget møte med Datatilsynet. I tillegg har vegdirektøren lagt behandlingsansvaret til prosesseierne. Arbeidet med å få oversikt over hjemmelssituasjonen er påbegynt og skal diskuteres med Datatilsynet. Nytt personvernombud er tilsatt med tiltredelse 1. august.

5.2.5 Bompengereformen

Tilrettelegge for 5 regionale bompengeselskap (RBPS)

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

Skille ut utsteder/utstederforskrift

Utkast til forskrift og høringsnotat er ferdigstilt. Prognosen er at forskrift vedtas 1. oktober med ikrafttredelse 1. januar 2019. Mal for avtale som skal benyttes mellom samtlige operatører og utstedere er under arbeid. For å kunne gjennomføre overføring av ansvar på utstedersiden, eksempelvis brikkebestilling, må en ny utstederforskrift være på plass og rammene for forskriften må være offentlig kjent.

Tilrettelegge for optimal organisering og overføre oppgaver til RBPS

Tilrettelegging for ny rolle- og ansvarsfordeling vil pågå i flere faser. Arbeidet med å overføre ansvaret for vegkantutstyret og publikumstjenesten er i planleggingsfasen. Ansvaret for datalinjer og utenlandsinnkreving overføres til bompengeselskapene etter hvert som sentrale avtaler utløper. Ansvaret for brikkeanskaffelse vil bli overtatt av utstederselskapene etter hvert som selskapene blir godkjent som utstedere i AutoPASS.

Arbeidet med å tilpasse Staten vegvesen sin organisasjon til reformen pågår.

Ny takst- og rabattstruktur

Omleggingen til ny takst- og rabattstruktur i bompengeprojektene innebærer omfattende prosesser både i Statens vegvesens regionskontorer, Vegdirektoratet, samt kommunale og fylkeskommunale administrasjoner og lokalpolitiske ledelser i berørte kommuner og fylkeskommuner.

Det er totalt 50 igangsatte prosjekter som er aktuelle for omlegging til ny takst- og rabattstruktur. For 48 av disse har Statens vegvesen utarbeidet og oversendt faglig grunnlag for omleggingen til behandling i berørte kommuner og fylkeskommuner. Det gjenstår å oversende faglig grunnlag for ett prosjekt som etter planen først starter innkreving i løpet av 2019/2020. For ett prosjekt har det vært behov for avklaringer om framtidige forpliktelser før omlegging. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til omlegging til ny takst- og rabattstruktur for 36 av de aktuelle prosjektene. For 12 prosjekter er det per i dag ikke oppnådd lokalpolitisk tilslutning til omlegging. Det jobbes videre med disse sakene med sikte på å avklare status i god tid før det nye sentralsystemet innføres.

Overordnet status for programmet nye systemløsninger for bompengerbransjen

Arbeidet med anskaffelse av ny kjerneløsning for bompengerinnkreving går i henhold til plan. I februar ble bompengeselskapene enige om å anskaffe hver sin operatørløsning. Operatørløsningen er bompengeselskapenes del av systemløsningen. Det er også etablert et prosjekt for å få på plass en styrings- og forvaltningsmodell for systemløsningen. I den forbindelse er det lagt ut et konkurransegrunnlag for en driftsplattform. Plattformen er planlagt operativ i fjerde kvartal 2018.

6 Vedlegg

Vedlegg 1: Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 2: Status for prosjekter med fastsatt styringsmål

Vedlegg 3: Samfunnssikkerhet

Vedlegg 4: Statens havarikommisjon for transport

Statsbudsjettet 2018

Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Prisomregningsfaktorer pr 2017:	ÅR	anlegg	
	2018	1,000	1,000
	2017	1,020	1,020
	2016	1,035	1,056

Region/rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt				Plan-grunnlag (SM)	Plan-grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2018		
	Styringsmål (SM)						Prognose T1 2018	Avvik ift. SM	
	år	faktor	mill kr (løp kr)	mill kr (18-kr)				mill kr (18-kr)	mill kr (18-kr)
Region Øst									
1a E18 Retvet-Vinterbro	2017	1,020	7 200	7 344	KP	RP	7 344		
3a E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta-Slependen	2017	1,020	21 600	22 032	KP		22 514	482	2,2
<i>E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta</i>	2017	1,020	13 400	13 668	KP	RP	14 150	482	3,5
<i>E18 Ramstadsletta-Slependen</i>	2017	1,020	8 200	8 364	KP		8 364		
6a E6 Sjøa-Otta	2017	1,020	1 400	1 428	RP		1 428		
6a Rv 4 Roa-Gran grense (inkl. Jaren-Amundrud)	2017	1,020	1 750	1 785	RP		1 785		
				32 589			33 071	482	1,5
Region Sør									
3a Rv 282 Holmenbrua	2017	1,020	760	775	-		775		
3a E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	2017	1,020	3 000	3 060	RP		3 060		
				3 835			3 835		
Region Vest									
3a E39 Ålgård-Hove	2017	1,020	3 550	3 621	KP	RP	3 621		
3a E39 Smiene-Harestad	2017	1,020	3 300	3 366	KP		3 366		
3a Rv 509 Transportkorridor vest (eksl. fellesstrekning med Bussveien)	2017	1,020	3 200	3 264	RP		3 264		
5a Rv 13 Lovræidet-Rødsliane	2017	1,020	800	816	RP		816		
5a E134 Røldal-Seljestad	2017	1,020	2 900	2 958	KP		2 958		
5c Rv 5 Kjøsnesfjorden	2017	1,020	1 100	1 122	RP		1 122		
5c E16 Nærøydalen (Hylland-Sveen)	2017	1,020	1 700	1 734	RP		1 734		
				16 881			16 881		
Region Midt									
4a E39 Volda-Furene	2017	1,020	900	918	KP	RP	918		
4b E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2017	1,020	2 100	2 142	RP		2 142		
4b E39 Lønset-Hjelset	2017	1,020	1 350	1 377	-	RP	1 377		
6a Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger ¹	2017	1,020	1 100	1 122	KP	RP	1 120	-2	-0,2
6d E136 Flatmark-Monge-Marstein	2017	1,020	950	969	KP		969		
6d E136 Breivika-Lerstad	2017	1,020	1 800	1 836	RP		1 836		
				8 364			8 362	-2	0,0
Region Nord									
7a E6 Megården-Mørsvikbotn	2017	1,020	8 500	8 670	RP		8 670		
7a E6 Kvænangsfjellet	2017	1,020	1 100	1 122	RP		1 122		
8a E8 Sørbotn-Laukslett	2017	1,020	2 200	2 244	KP	RP	2 450	206	9,2
8a Rv 862 Tverrforbindelsen (Tromsø)	2017	1,020	1 600	1 632	KP		1 632		
8b Rv 94 Hammerfest sentrum	2017	1,020	1 050	1 071	RP		1 071		
				14 739			14 945	206	1,4
Sum alle prosjekt				76 408			77 094	686	0,9

MERKNAD:

1) Tidligere rv 706 Sluppen - Stavne med tilknytninger

Vedlegg 3 til T1 – Samfunnssikkerhet – klimatilpasning og informasjonssikkerhet.

Generelt er det et høyt aktivitetsnivå innen samfunnssikkerhet i Statens vegvesen (SVV). Håndbøker og veiledninger er gjennomgått og revidert. ROS-analyser og øvelser gjennomføres på alle nivå i etaten. Øvelse Trident Juncture 2018 binder opp mye ressurser spesielt i Region øst og midt.

Nedenfor følger rapportering på målene i samfunnssikkerhetsstrategien til Statens vegvesen.

Samfunnssikkerhet

1. Sikre at samfunnssikkerhet er en integrert del av vår planlegging av fremtidens transportsystem.

SVV har bidratt inn i departementets prosjekt SAMSØM, som hadde blant annet som formål å finne en metode for å identifisere samfunnssikkerhetsvirkninger av samferdselsprosjekt. Det er etablert en egen NTP utredningsgruppe for samfunnssikkerhet hvor blant annet ovennevnte prosjekt følges opp. Videre skal utredningsgruppen vurdere nærmere hvordan forsvarets behov skal ivaretas i neste NTP, samt komme med innspill til håndtering av samfunnssikkerhet i samhandlende-ITS.

SVV har arbeidet aktivt med å sikre samfunnssikkerhet gjennom arbeid med trafikkberedskap, VTS2020, VTS-telefoni, HBT. Ellers inngår samfunnssikkerhet som et tema ved planlegging – som før. Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyser inngår i 2017-utgaven av håndbok V712 og vil bli presentert på eget oppstartsseminar for V712 i juni.

Det er gjort en del på oppdatering av regelverket:

- Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyser inngår i 2017-utgaven av håndbok V712 og vil bli presentert på eget oppstartsseminar for V712 i juni.
- Kommende vegnormaler N100 og N200 inneholder endringer motivert av klima. Drensveiledning (til N200) er under utarbeidelse.
- Kvalitetssystemet: mindre endringer gjort i PLANdelen, etter utgivelse av rapport 530 «Naturfare i ROS-analyser i planfasen».
- NA-rundskriv 2018/3. Endringer og tilføyelser til håndbok N401 Bruforvaltning fylkesveg
- Revisjon av R411 Bruforvaltning riksveg
- NA-rundskriv 2018/4. Endringer til håndbok V441 Inspeksjonshåndbok for bruer
- NA-rundskriv 2018/5. Endringer til håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger.

- Utgitt ny håndbok V432 Ferjekai – Elektrohydrauliske styresystemer

2. Ha oversikt over transportinfrastruktur som er kritisk for samfunnets funksjonsevne.

Regionene har revidert SAMROS oversiktene. Disse er nå til behandling i Vegdirektoratet (VD). Tiltak for oppfølging mv. vil avklares 1. høsten 2018.

3. Systematisk kartlegge risikoer og sårbarheter langs vegnettet som grunnlag for prioriteringer ved utbygging og fornying, samt drift og vedlikehold.

Regionene gjennomførte i 2017 VegROS på Riksveg og delvis Fylkesveg. VegROS har blitt benyttet som et av flere grunnlagsdata for vurdering av samfunnssikkerhet i forbindelse med rutevise utredninger for kommende NTP. Enkelte vegavdelinger har i T1 påbegynt arbeidet med å ajourføre analysene. I utarbeidelsen av HP ble enkelte funn og tiltak fra VegROS tatt med. Enkelte mindre tiltak er/vil bli gjennomført i de ulike vegavdelingene under drift og vedlikehold.

Det er utviklet en egen SVV-intern innsynsløsning i ArcGIS for VegROS for lettere grafisk framstilling av de ulike VegROS-dataene. Nasjonal nivellering av dataene pågår, slik at man unngår for store lokale/regionale forskjeller i de hovedsakelig kvalitative vurderingene i VegROS.

VegROS er blant prioriterte arbeidsseminar i klimatilpasningsarbeidet. Oppgavene er:

- styrke føringer for klimahensyn i retningslinjer for VegROS
- forbedre beskrivelser av funn fra VegROS for bedre oppfølging av klimasårbarhet
- holde oppdatert oversikt over kartgrunnet for naturfare i VegROS.

4. Ha kunnskap i linjeorganisasjonen om risikoforhold og trusler til å kunne håndtere de fleste hendelser som berører våre forvaltningsområder

VD og regionene arbeider med å implementere nytt system for beredskap og hendelseshåndtering. Mange av de som inngår i de nye stabene har lang erfaring fra tilsvarende funksjoner i det gamle systemet og bred erfaring fra reelle hendelser.

5. Gjennomføre regelmessige øvelser på alle nivå i etaten og utarbeide evalueringer etter hendelser og øvelser med vekt på dokumenterte forbedringer til oppfølging.

TJ18 CPX i november vil være etatsøvelsen for 2018. Beredskapsledelse og -stab vil etableres i VD og Region nord. Formålet med øvelsen er å øve SVVs ansvar og oppgaver i totalforsvaret.

Av øvrige aktiviteter kan nevnes:

Region øst:

- Gjennomført diskusjonsøvelse for Prosjektet E16 Sandvika – Skaret.
- Gjennomført diskusjonsøvelse for Vegavdeling Hedmark og Vegavdeling Oppland
- Planlegger øvelser for samtlige vegavdeling ila. inneværende år.

Region sør:

- Planlegger en samling for beredskapsledelsen høsten 2018

Region vest:

- Gjennomført 1 drill med satellitt-telefoner
- Gjennomført 1 workshop for vegavdeling Sogn og Fjordane, og 1 workshop på tvers av avdelingene i regionen.
- Planlagt tre fullskala øvelser mellom vegavdelingene og et større tilstøtende prosjekt.
- Planlagt 27 øvelser i tunnel for 2018.
- Planlagt 1 øvelse med fastkjørt kolonne Hardangervidda
- Planlagt 1 øvelse ved stengt E16 over lenger tid.

Region midt

- Gjennomført øvelser sammen med vegavdeling MR.
- Gjennomført øvelse for Prosjektavdeling. Målgruppe nødetater, entreprenør og byggherre.
- Planlagt Work shop RLM – høst 2018 (14 sep 2018)
- Planlegger øvelse med ledelsen i Trøndelag.

Region nord

- Gjennomfører månedlige varslingsøvelser av regional beredskapsledelse, hvorav 2 øvelser er med varslings og stabsetablering
- Planlegger deltagelse i TRJ 2018 i november- beredskapsledelse og nøkkelpersonell.
- Planlegger opplæring og øvelse for beredskapsleder/stab
- Planlegger diverse beredskapsøvelser i vegavdelingene – ledelse/samarbeidsparter

Formålet med flere av øvelsene har vært og vil være å bli kjent med nytt system for beredskap og hendelseshåndtering, samt øve samhandling mellom sivile beredskapsaktører

(blålysetatene) egne entreprenør og egen etat. Det øves i all hovedsak på vegrelaterte hendelser – naturhendelser, for eksempel kollaps av objekter – eller på ulykkesberedskapen i prosjekt- / kontraktsgjennomføring.

6. Bidra inn i ulike samvirkefora og ta selvstendig initiativ til samarbeid med relevante samvirke- aktører når dette er naturlig, herunder fylkesmenn, kommuner og andre offentlige etater.

VD deltar i «Direktoratgruppen for klimatilpasning», som ledes av Miljødirektoratet. SVV har rapportert om klimatilpasning til Miljødirektoratet, sammen med andre etater, for samlerrapporten til UN. Naturfareforumet er et viktig samarbeidsforum for koordinering av arbeidet med håndtering av flom og skredrisiko. Statens vegvesen er i sekretariatet, sammen med NVE og DSB.

VD har gjennomført et en-dags bruberedskapskurs for Forsvaret på hovedlageret på Holtermoen. Det pågår et arbeid med brukklassifisering. Landsdekkende bruberedskap har til nå taklet en uforutsett hendelse ifm påkjørsel av kommunal gangbru over Fv 35 i Vestfold. Beredskapsbru er montert og følges opp.

TK-avdelingen har avtale med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap om kontroll av transport av farlig gods (ADR). I tillegg håndterer vi utvalgte data i Det sentrale motorvognregisteret i dialog med offentlige instanser i samfunnet som ivaretar samfunnssikkerhet. Vi er også i dialog med Forsvaret om utvikling av en databaseløsning for forhåndsrekvirering av ulike transportsystemer (luft, sjø og land) til bruk i øvelse/trening, krise og krig.

IKT-avdelingen deltar på Norcert forum. SVV er med i samarbeidsforum for IKT sikkerhet med samferdselsetatene.

Samtlige vegavdelinger møter i Fylkesberedskapsrådet.

Klimatilpasning

7. Bygge robust nok og begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger ved å ta hensyn til klimaendringer ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur.

ITS-strategien som ble utarbeidet i T1 2018 har som eget satsingsområde og delkapittel: «SVV skal gjennom tilrettelegging og bruk av ITS-løsninger være en sentral aktør for at transport av personer og gods skjer med minst mulig negativ konsekvens for miljø og klima».

SVV ønsker å koordinere sitt arbeid med klimatilpasning. Det vil bli nedsatt en nasjonal samarbeidsgruppe med representanter fra regionene, og en tverrfaglig støttegruppe i VD. Videre er det laget en oversikt over status på klimatilpasningsarbeidet – mål og krav iht. «Strategi for samfunnssikkerhet» og Handlingsprogrammet. Hensikten er å utarbeide felles rapportering for videre koordinering i etaten.

Pågående tiltak i Vegdirektoratet

Sentrale vegnormaler, N100 «Veg- og gateutforming» og N200 «Vegbygging», kommer med en revidert utgave på forsommeren. N100 inneholder oppdaterte krav for flomsikkerhøyde i forhold til vassdrag og stormflo. N200 inneholder nytt kapittel på drenering, der bl.a. funnene fra NIFS prosjektet er implementert. En egen veiledning på drenering er under utarbeidelse og vil gi føringer for bedre håndtering av overvann.

Det jobbes med å få fram hensynet til endrede klimaforhold i planfasen. Håndbok V712 «Konsekvensanalyser» inneholder et kapittel om ROS-analyser. Det er utarbeidet en rapport som gir anbefalinger til hvordan man kan inkludere naturfare i ROS-analyser i planfasen. Det planlegges et arbeid på utvikling av prosess eller mal for ROS-analyser generelt.

Det er et mål å få bedre oversikt over kostander ved klimatilpasning. Det gjennomføres en NTNU-masteroppgave med dette temaet, og en prosjektoppgave på BI er under planlegging i samarbeid med Klima2050. I tillegg går CEDR-prosjektet DeTECToR i avslutningsfase. Prosjektet omhandler klimahensyn i kost-nytte og anskaffelser.

Status i regionene:

Region øst har startet et arbeid med å kartlegge hva som er gjort av klimatilpasninger så langt, samt skaffe oversikt over arbeid og aktuelle tiltak som kan bidra til å oppfylle klimatilpasningsdelen av strategi for samfunnssikkerhet og beredskap. Det jobbes spesielt med klimatilpasning inn i ROS-analyser, i tråd med avvik funnet av Vegtilsynet høsten 2017, hvor de blant annet gikk gjennom arbeidet med klimatilpasning i reguleringsplaner.

Region sør er i startfasen med å etablere en arbeidsgruppe bestående av regionens ressurspersoner når det gjelder klimatilpasning og klimapåvirkning. Det er tenkt å gjennomføre et erfaringsutvekslingsseminar med Region øst for å lære av deres erfaringer.

Region vest har utarbeidet handlingsplan for framtidens mobilitet, hvor klimatilpassing er et av 5 tema. Regionen har vært medarrangør av den nasjonale klimakonferansen «Den nye klimapolitikken», i Sogndal, april 2018.

Region midt holder fokus på naturfare og klimatilpasning i planarbeid, utredninger, analyser, prioriteringer innen drift og vedlikehold. VegROS analysene har tatt inn data fra klimaframskriving.

Region nord har som mål for 2018 regional deltagelse i nytt nasjonalt nettverk som er under etablering i etaten. Arbeid med å kartlegge klimaansvarlige enheter og fagområder i regionen planlegges. Oppdateringer innen klima i VegROS i løpet av 2018.

8. Forvalte vegnettet på riktig måte og sikre at klimahensyn er en del av beslutningsgrunnlaget ved prioritering av innsats for drift, vedlikehold og forvaltning av vegnettet og vegobjekter.

Hensynet til klimaendringer er fremhevet retningslinjene for VegROS og ble spesielt poengtert i de sentrale føringene for VegROS i 2017.

I forbindelse med rapporten «Gjennomgang av bruforvaltningen i SVV» har VD i samarbeid med regionene utviklet en egen metodikk for gjennomføring av ROS-analyser for optimalisering av rutiner for bruinspeksjoner.

9. Utvikle godt kunnskapsgrunnlag og holde ved like kompetanse på klimaendringer og deres effekt på vegnettet, blant annet i form av overvåkingsdata, kartgrunnlag og erfaringsbank.

For å sikre et godt kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning deltar VD i aktivitetene i Klima2050 (SINTEF), støtter eksterne prosjekter på klimadata og modellering (FlomQ, EXPREC, TWEX).

VD deltar i FoU-prosjekter på klimatilpasning med felles finansiering fra flere land i CEDR-systemet. VDT deltar også i PIARC, teknisk komite TC E.1 «Adaptation Strategies and resilience», som omhandler bl.a. klimatilpasning.

10. Bidra aktivt med råd og veiledning, herunder samarbeide med kommuner og fylkeskommuner om felles kartlegging av sårbarheter og lokale og regionale problemstillinger knyttet til naturfare.

Vegavdelingene i regionene bidrar inn i kommunenes lovpålagte arbeid med ROS-analyser. Det gis også høringsinnspill til kommuneplaner og reguleringsplaner. Klima og naturfare er tema som blir vektlagt. Samarbeid og deling av VegROS data mot fylkesROS er gjennomført for fylke Møre og Romsdal.

Vegavdeling Møre og Romsdal har deltatt på møte med fylkeskommunen om sivil transportberedskap, hvor ulike kriser kan utløse transportbehov.

I tillegg har flere kommuner innhentet informasjon fra VegROS om sårbarheter på riks- og fylkesvegnett i sin kommune.

Informasjonssikkerhet

- 11. Ha fokus på personellsikkerhet og fysisk sikkerhet som en viktig del av det å ivareta informasjonssikkerhet, herunder tilgangskontroll, rutiner ved ansettelse, opplæring og sikkerhets- kultur generelt.**

Informasjonssikkerhet er en integrert del i etatens informasjonshåndtering. Det arbeides aktivt med tilpasninger for etterlevelse av ny personvernforordning (GDPR).

Styringssystem for informasjonssikkerhet er publisert i kvalitetssystemet og vil videreutviklet som følge av pågående GDPR arbeid.

Det er og vil fortsatt bli gjennomført kartlegging av systemene som behandler personopplysninger for å sikre etterlevelse av ny personvernforordning og et mer systematisk arbeid med sikkerheten rundt personinformasjon.

- 12. Ha en digital beredskap slik at etaten raskt oppdager og reagerer ved uønskede hendelser, og kan opprettholde informasjonssikkerheten og evnen til å utføre prioriterte oppgaver også i en beredskaps-/krisesituasjon.**

VD har etablert prosesser for håndtering av cyberangrep, som jevnlig øves og trenes.

Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2012	Tilrådning		Ansvarlig for oppfølging av tilrådning	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking T1 2018														
Rapport	Nr.	Tekst																	
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/01T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen og politiet fokuserer på riktig bruk av bilbelte og barneseter ved kontroller.	SVV	Kontroll med bruk av bilbelter har høy prioritet hos SVV, og er nedfelt i handlingsprogrammet 2010-2013. SVV har som mål at bilbeltebruken skal økes til minst 92 % innenfor tettbygd strøk og til minst 95% utenfor tettbygd strøk i løpet av 2013. Dette skal oppnås gjennom økt ressursinnsats til bilbeltekontroller og videreføring av bilbeltekampanjen. Alle kontrollører i SVV er forpliktet til å gjennomgå opplæring og kursing ved KKS (Kjøretøy- og kontrollstudiet), og må kunne dokumentere denne kunnskapen. Her gis det opplæring i å gjennomføre kontroll av bruk av verneutstyr. Verneutstyr betyr i denne sammenhengen bilbelte, sikring av barn i bil, og bruk av hjelm på motorsykel og moped. I samarbeid med Trygg Trafikk og Politiet har SVV gitt ut en brosjyre som omhandler sikring av barn i bil. Den påpeker også de mest vanlige feilene som blir gjort ved sikring av barnet. Brosjyren er tilgjengelig på www.vegvesen.no , og på trafikkstasjonene rundt om i landet. På nettsidene til vegvesenet finnes det også utfyllende informasjon om temaet. Fra 1.juli 2011 ble det innført prikkbelastning og forelegg ved manglende sikring av barn i bil. Målet med prikkbelastningen er å bidra til økt sikkerhet og færre skadde og drepte på vegene. SVV følger opp dette ved å anmelde fører ved mangelfull sikring. SVV er kjent med at også politiet har fokus på bruk av bilbelte og sikring av barn i bil. Tilrådingen er lukket (1.10.2012).	I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021 er det satt nye tilstandsmål for bruk av bilbelte og sikring av barn i bil: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Innsatsområde</th> <th>Indikator</th> <th>Dagens tilstand</th> <th>Tilstandsmål</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)</td> <td>Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy</td> <td>97,2 % (2017)</td> <td>98 % (2022)</td> </tr> <tr> <td>Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil</td> <td>63 % (2017)</td> <td>75 % (2022)</td> </tr> <tr> <td>Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte</td> <td>84,3 % (2017)</td> <td>95 % (2022)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Følgende oppfølgingstiltak er rettet mot sikring i bil og buss:</p> <ol style="list-style-type: none"> Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse om feil bruk av bilbelte. Helsedirektoratet vil i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide nye retningslinjer for legeerklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner. Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene. Statens vegvesen vil videreføre bussbeltekampanjen i samarbeid med NHO-Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet. Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år), med etterfølgende tellinger. Trygg Trafikk vil informere om riktig sikring av barn i bil (4-7 år). Trygg Trafikk vil videreutvikle informasjonstjenesten om sikring av barn i bil. Trygg Trafikk vil avholde kurs for helsesøstre og/eller politi om sikring av barn i bil i alle landets fylker minst annet hvert år. Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport. <p>I forrige planperiode for Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2018, ble blant annet disse tiltakene gjennomført:</p> <ul style="list-style-type: none"> Statens vegvesen utviklet og gjennomførte en ny bilbeltekampanje. Se kampanjefilmer mm her: https://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafiksikkerhet/Kampanjer/Bilbelte Statens vegvesen samarbeidet med NHO Transport, Yrkestrafikkforbundet og Norsk Transport-arbeiderforbund i forbindelse med belte-i-buss kampanjen. Målgruppen for kampanjen var foruten busspassasjerene også bussjåførene. <p>Tiltak er gjennomført og gjennomføres kontinuerlig.</p>	Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål	Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)
Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål																
Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)																
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)																
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)																
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/02T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet forsterker informasjonsarbeidet knyttet til riktig bruk av bilbelte og sikring av barn i bil, samt viktigheten av trepunktsbelter	SVV	I kampanjesammenheng vil bilbelte fortsatt være et tema, og det vil trolig utvikles nytt kampanjemateriell i 2013. Noe av informasjonen vris til å fokusere mer på riktig bruk av bilbelte, sikring av barn i bil samt bruk av bilbelte i baksetet. Det er fortsatt et potensial for å øke bruken innenfor tettbygd strøk, og ungdom vil være en sentral målgruppe også i fremtiden (ikke nødvendigvis fordi de er dårligere beltebrukere, men fordi de er mer ulykkesutsatt). Tilrådingen er lukket (1.10.2012).	Se tilbakemeldingen på tilrådning 2012/01T.														
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/03T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen forsterker informasjonsarbeidet, eksempelvis gjennom utarbeidelse av egen veiledning, knyttet til sikring av last innvendig i personbiler.	SVV	Det er utarbeidet en veiledning for sikring av last i personbil, http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafiksikkerhet/Sikring+av+last Det er også utarbeidet en folder som også går på samme tema. Tilrådingen er lukket (19.12.2014).	Tiltaket ble gjennomført før tilrådingen ble lukket.														

Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2012	Tilrådning		Ansvarlig for oppfølging av tilrådning	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking T1 2018
Rapport	Nr.	Tekst			
Rapport nr. 1 - Temarapport om sikkerhet i bil	2012/04T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen arbeider for å påvirke det europeiske direktivet slik at den passive sikkerheten i bil ivaretas bedre for personer med høyere kroppsvekt enn testvekt på 75 kg.	SVV	75 kg +- er en middelsvekt som blir brukt i forbindelse med tester. Det er ikke avgjort om dette ønskes endret. Hvis så, må det kartlegges/utredes om de sikkerhetsmarginer som er lagt inn ivaretar den type problematikk som SHT tar opp. Det foregår ikke arbeid i UNECE på dette nå. Det er imidlertid en arbeidsgruppe i gang som ser på hvor på nakkestøtten, og i hvilken høyde fra setet testene på nakkestøtten skal foretas. 75 kg er en gjennomsnittsvekt som brukes i mange sammenhenger i samfunnet og det vil være et stort arbeid innen mange sektorer for å få en endring. TK vil imidlertid følge opp saken i relevante europeiske organer. Tilrådommen er lukket (28.6.2013).	Saken må utredes nærmere før det eventuelt presenteres et forslag i internasjonal sammenheng.
Rapport nr. 2 om møteulykke mellom personbil, buss og minibuss i Lavangsdalen i Troms 7. januar 2011	2012/06T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen samarbeid med buss-/lastebilnæringen og bilbransjen arbeider for å få gjennomført tiltak som reduserer muligheten for at tunge kjøretøy mister styringen etter frontkollisjon.	SVV i samarbeid med Arbeidstilsynet	SVV har vurdert ulike tekniske løsninger for å kunne redusere muligheten for å unngå at tunge kjøretøyer mister styringen etter frontkollisjon. Vi finner to mulige måter å tilnærme oss dette på: 1.«Innkapsling» av styresystemet med for eksempel kufanger eller armering er en mulighet, men det er samtidig problematisk fordi det er vanskelig å beskytte hele systemet. En slik løsning er bundet av kjøretøYTEKNIK EØS-regelverk og det vil av den grunn være nødvendig å arbeide mot EU for eventuelt å få ønskede tilpasninger. Hensynet til beskyttelse av myke trafikanter har blant annet medført at kufangere og lignende kun er tillatt dersom de er godkjent for bilen. Videre er det også et problem at slikt utstyr for øyeblikket måles med i kjøretøyet og vogntøgets lengde. Dette medfører for de lengste vogntogene at den totale lengden overskrider 19,50/18,75 meter. Det kan derfor også være behov for å få endret regelverket om måling av lengde slik at kufangere og lignende ikke skal måles med i kjøretøyet/vogntøgets totale lengde. 2. Fronten på tunge kjøretøy forlenges med den hensikt at energi i kollisjonsøyeblikket absorberes bedre. Det vil bidra til å beskytte styringssystemet. Danske myndigheter har oversendt forslag til kommisjonen den 21.12.2011 om at direktivet om vektor og dimensjoner endres, slik at motorvogner med forlengede fronter kan brukes. En slik tilpasning vil også ha andre ønskede effekter både i forhold til trafiksikkerhet og miljø. VD skal møte danske myndigheter i oktober 2012 og vil da diskutere det konkrete forslaget og status på dette. Konklusjon: VD prioriterer alternativ 2. Tilrådommen er lukket (28.6.2013).	Saken er tatt opp på GRRF møtet den 12.-16. februar 2018. Resultatet av drøftelsen er kommunisert til departementet v/Ellen Sirevåg 9.3.2018. På grunn av lite ulykker på dette området vil det utfra en kost-/nytteanalyse ikke bli arbeidet videre med dette i GRRF. På møtet i GRRF 12.- 16. februar opplyste OICA at førerhyttens konstruksjon og innfestning i de senere år hos mange fabrikanter er endret pga. av EURO 5 slik at styresnekken er bedre beskyttet. Tiltaket er gjennomført.

Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2012	Tilrådning		Ansvarlig for oppfølging av tilrådning	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking T1 2018
Rapport	Nr.	Tekst			
Rapport nr. 3 - Temarapport om sikkerhetskritiske forhold ved krokcontainertransport	2012/07T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen som tilsynsmyndighet iverksetter tiltak som sikrer at krokkløftpåbygg og krokcontainere som brukes sammen er bygget etter samme standard, eller på en eller annen måte kan dokumentere at de er tilpasset hverandre eller forsvarlig sikret	SVV	SVV er enig i at det er behov for å iverksette tiltak for å ivareta de funn SHT har dokumentert. Tester og forsøk viser at det er sprik mellom standardene, og dette vil vi se nærmere på. Vi har dessverre ikke hatt ressurser til å etablere en arbeidsgruppe som tidligere forespeilet. Vi har vurdert at regelverket i bruksforskriften § 3-2, jf. Vegtrafikkloven § 23 er tilstrekkelig for sikring av last. Etter møte med SHT er vår oppfatning at kontroll på veg av slike containere vil være et effektivt virkemiddel. For å styrke kontroll av sikring av last har SVV iverksatt følgende tiltak: Hvordan krokcontainere skal kontrolleres gjennomgås på TK-studiet, og følges opp i utekontrollinstruksen. Vi samarbeider også med bransjen om utfordringene rundt forsvarlig sikring av last. Tilrådingen er lukket med henvisning til oppfølging av tilrådninger i rapport nr. 4 2016 Temarapport om krokcontainere (8.2.2017).	Tiltakene er fulgt opp som følger: - Intern opplæring av kontrollørene på TK-studiet er justert og ivaretar opplæring i kontroll av krokcontainere. - Utekontrollinstruksen er justert i henhold til opplæringen gitt i TK-studiet for utekontrollørene. - Samarbeid med bransjen ivaretas i løpende koordineringsmøter i Trepertssamarbeidet transport, og i informasjonsmøter og seminarer. Vegdirektoratet har med dette gjennomført tiltakene.
Rapport nr. 3 - Temarapport om sikkerhetskritiske forhold ved krokcontainertransport	2012/08T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen i samarbeid med Arbeidstilsynet etablerer systematisk oppfølging av tilstand på krokcontainere, påbygg og innfestningspunkter.	SVV i samarbeid med Arbeidstilsynet	Det vises til kommentaren for tilrådning nr. 2012/07. Kontroll av containere er en del av Arbeidstilsynets ansvar. SVV har vært i kontakt med Arbeidstilsynet og vil ha et møte for å avklare ansvarsforholdet. Tilrådingen er lukket med henvisning til oppfølging av tilrådninger i rapport nr. 4 2016 Temarapport om krok-containerer (8.2.2017).	Det vises til oppfølging av tilrådning 2016/11T: I mai 2017 inngikk SVV og Arbeidstilsynet (AT) en samarbeidsavtale. Det jobbes nå med å etablere en delavtale som skal inneholde tre hovedområder for samarbeid, hvor den ene vil omhandle teknisk sikkerhet. Det er naturlig at denne avtalen berører krokcontainerproblematikken. Det vil underveis avklares om det er behov for egne oppfølgingsmøter vedrørende krokcontainerproblematikken, eller om dette arbeidet kan inngå i møtene for delavtalen – teknisk sikkerhet. AT har følgende kommentar: AT bekrefter at vi vil delta i det videre arbeidet rundt sikkerheten ved bruk av krokcontainere, herunder deltar vi i møtet i september hvis det blir aktuelt. AT vurderer det (pr. nå) slik at det er hensiktsmessig at oppfølgingen av krokcontainere tas videre med inn i arbeidet med delavtalen - teknisk sikkerhet. AT og SVV er enige og foreslår en lukking av tilrådingene når følgende tiltak er igangsatt/ i drift og/eller gjennomført: 1. Avklaring av ansvarsforholdene mellom Statens vegvesen og A+G10arbeidstilsynets lovverk 2. Etablere kanaler for samarbeid og samordning av tilsyns- og kontrollvirksomhet 3. Vurdere behovet for å informere interessenter om nye krav/kontrollrutiner Punkt 1 er gjennomført: AT og VD hadde et arbeidsmøte 26.9.2017 med mål om å avklare problemstillinger, finne mulighetsrom og avklare veien videre. Det er enighet om følgende grensegang mellom AT og SVV: 1. Krokcontainer er å anse som arbeidsutstyr iht. Arbeidstilsynets regelverk når: a. den er under forflytning (i bevegelse) fra oppstillingsplass (etter anhuking med krokkløfterutstyret på bil/henger) på bakkenivå til den er satt i posisjon på bil eller henger og klar for sikring(lastsikring), b. den er under forflytning (i bevegelse) fra bil eller henger til oppstillingsplass på bakkenivå til den er satt i posisjon for avhuking av krokkløfterutstyret, c. den er under forflytning (i bevegelse) fra bil til henger eller fra henger til bil til den er satt i posisjon på henger eller bil og klar for sikring(lastsikring). 2. Krokcontainer er å anse som last iht. Statens vegvesen sitt regelverk når: a. den er plassert på bil eller henger og i posisjon klar for transport/forflytning. b. under transport/forflytning med bil eller henger. - Punkt 2 : De statlige kontroll- og tilsynsetatene og politiet har utarbeidet en strategi for økt samarbeid innenfor vegtrafikkområdet. Det foreligger en felles handlingsplan mellom etatene fra 2018. Det er videre organisert tverretatlige samarbeidsgrupper og felles medietiltak. I arbeidet med handlingsplan og felles medietiltak bør problemstillinger som er relevant for samarbeid og samordning av kontroll- og tilsynsaktiviteter og medietiltak knyttet til krokcontainere være berørt. Krokcontainerproblematikken vil derfor være dekket gjennom strategien. - Punkt 3 : Statens vegvesen har i forbindelse med innføringen av Direktiv (2014/47/EU) kontroll av lastsikring, informert om de nye kravene. De nye kravene vil tre i kraft 1. oktober 2018. De nye kravene inngår i informasjonspakken som er sendt ut. Statens vegvesen har hatt løpende dialog med bransjen om innføringen av direktivet.

Oppfølging av lukkede tilrådninger fra SHT til Statens vegvesen

2012	Tilrådning		Ansvarlig for oppfølging av tilrådning	Oppfølging	Oppfølging mot Samferdselsdepartementet etter lukking T1 2018
Rapport	Nr.	Tekst			
Rapport nr. 4 om møteulykke mellom personbil og lastebil på E39 ved Try i Søgne 10. september 2010.	2012/10T	Statens havarikommisjon for transport tilråd at Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk fokuserer spesielt på ombygde kjøretøyers egenskaper og innvirkning på sikkerheten i forbindelse med kampanjer og aksjoner rettet mot ungdom	SVV, Politiet, Trygg trafikk	SVV har tidligere opprettet en egen spesialistgruppe for om-, oppbygning og reparasjon av kjøretøy (SFOOR) for å sikre likebehandling av denne type saker. Videre har SVV fokus på ombygde kjøretøy i forbindelse med sin kontrollvirksomhet både ved trafikkstasjonen og ute på vei. SVV deltar også på aktuelle arrangementer med stands, hvor man har fokus på informasjon og veiledning til ungdom. I kampanjesammenheng er det ikke planer mot ungdom om dette temaet. Videre satsning mot ungdom vil ligge på kampanjen "Si ifra", hvor teknisk satsning ikke vil være hovedfokus. Vi merker oss imidlertid SHT sin anmodning og vil ta dette med i vurderingen ved fremtidige kampanjer. I første omgang er det vurdert at dette blir et for smalt tema å etablere en kampanje på SVV vil fokusere på dette problemet i sin kontrollvirksomhet og vil sørge for at samarbeidet med hensyn på bistand til årets russ i forbindelse med ombygging av kjøretøy blir fulgt godt opp lokalt. Tilrådingen er lukket (2.7.2014)	Statens vegvesen fortsetter å jobbe med temaene som er omtalt i svaret. «Si ifra» er ikke en landsdekkende kampanje, men er nå definert som et trafiksikkerhetstiltak som det er opp til hver enkelt av Vegvesenets regioner å gjennomføre. Statens vegvesen har et økt fokus på tilsyn med storskade. Tiltak gjennomføres kontinuerlig.