



**Statens vegvesen**

**Tertialrapport pr. 31. august 2018 til  
Samferdselsdepartementet**

## Innholdsfortegnelse

1	Leders beretning .....	3
2	Årets aktiviteter.....	5
2.1	Mål .....	5
2.1.1	Drift og vedlikehold på riksvegnettet .....	5
2.1.2	Ulykkesutviklingen .....	5
2.1.3	Kontroll- og tilsynsvirksomheten .....	6
2.1.4	Oppfølging av tilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport .....	6
2.1.5	Oppfølging av bru- og tunnelområdet .....	7
2.1.6	Oppfølging av investeringsprosjekter.....	8
2.2	Ressursbruk.....	9
2.2.1	Kap. 1320 og kap. 4320 Statens vegvesen .....	9
2.2.2	Postvis omtale.....	10
2.2.3	Fullmakter og forskutteringer .....	17
2.2.4	Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak .....	18
2.2.5	Kollektivtransporttiltak i byområdene .....	20
3	Effektivisering, bemanning, tjenestekjøp og omstilling .....	20
3.1	Effektivisering.....	20
3.2	Bemanning og kjøp av tjenester .....	22
3.3	Omstilling i Statens vegvesen .....	24
4	Rammebetingelser .....	24
4.1	Trafikkutvikling 2018 .....	24
4.2	Prisutvikling fra 2017 til 2018 .....	25
5	Styring og kontroll av virksomheten .....	25
5.1	Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten ..	25
5.2	Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet .....	26
5.2.2	Helse og miljø .....	26
5.2.3	HMS i entreprisedriften .....	26
5.2.4	Samfunnssikkerhet – klimatilpasning og informasjonssikkerhet .....	27
5.2.5	Bompengereformen.....	27
5.2.6	Nye systemløsninger for bompengeneinnkreving .....	28
5.2.7	ITS–Pilotprogrammet.....	28
5.2.8	Behandling av fravikssaker fra Nye Veier AS.....	29
6	Vedlegg.....	30

## 1 Leders beretning

Statens vegvesen gjennomfører i 2018 en rekke prosjekter. I perioden 1. mai til 31. august er flere prosjekter åpnet for trafikk, bl.a.:

- E18 Bommestad – Sky i Vestfold
- E136 Dølsteinfonna – Fantebrauta i Møre og Romsdal
- E136 Innfjordtunnelen i Møre og Romsdal
- E6 Vassmarka – Ronglan i Trøndelag

Statens vegvesens regnskap for kapittel 1320 viser pr. 31. august et forbruk på 19 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. 31. august april gir et samlet merforbruk på om lag 800 mill. kr på kapittel 1320 eksklusiv tilskuddspostene 61, 62 og 63. Investeringspostene 30, 31 og 36 har et prognostisert merforbruk på til sammen om lag 1 150 mill. kr mens postene 23, 34 og 37 har et mindreforbruk på om lag 350 mill. kr.

Post 23 viser et mindreforbruk på 146 mill. kr som i hovedsak er knyttet til trafikant- og kjøretøytilsyn. Dette skyldes blant annet bemanningsreduksjon som følge av selvbetjeningsløsninger samt høyere merinntekter enn forutsatt.

Prognosen for post 30 viser et merforbruk på om lag 850 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.

Foreløpige tall viser at 79 personer omkom i vegtrafikkulykker i årets ni første måneder. Dette er sju flere enn i tilsvarende periode i fjor, og viser nødvendigheten av et fortsatt målrettet, systematisk og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid. Vi har de senere årene hatt en betydelig dårligere utvikling for hardt skadde enn for drepte. Imidlertid viser foreløpige tall for første halvår i 2018 at det i år ligger an til en merkbar reduksjon i antall hardt skadde, fra 307 registrerte i januar – juni 2017 til 240 i samme periode i år.

Statens vegvesen lanserte i juni en ny nasjonal trafikksikkerhetskampanje om oppmerksomhet for å øke bevisstheten og kunnskapen om hva som tar oppmerksomheten vår når vi kjører bil.

Det pågår reforhandling av bymiljøavtale til byvekstavtale i Trondheim og Oslo og Akershus, og reforhandling av byvekstavtale i Bergen og på Nord-Jæren. Det tas sikte på å starte forhandlinger med de fem øvrige byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler i løpet av 2018.

Arbeidet med bompenger reformen og ny teknisk løsning for innkreving går som planlagt. Utstederforskriften har vært ute på høring og forutsettes iverksatt fra 1. januar 2019.

ITS-Pilotprogrammet ble formelt opprettet mai 2018, og flere aktiviteter, inklusive fem korridor- og bypiloter, er igangsatt. Felles for pilotene er at de omhandler bruk av innovativ ITS-teknologi for å høste erfaringer og belyse problemstillinger knyttet til datahåndtering og regulering.

Fjorårets betydelige nedgang på om lag 10 pst. i klimagassutslipp fra vegtrafikken skyldtes i stor grad en kraftig økning i bruk av biodrivstoff, men også økt salg av elbiler bidro. Elbilsalget fortsetter å øke i 2018, og økningen er særlig sterk for elektriske varebiler. I hele andre tertial har økningen i salget av elvarebil vært på godt over 100 pst. måned for måned sammenlignet med 2017.

Ved årsskiftet var det en overgang fra årsavgift på motorvogn til ny trafikkforsikringsavgift. For å sikre at antall uforsikrede motorvogner ikke ville øke som følge av dette, ble det i mars innført gebyr for uforsikret motorvogn. Dette har medført en vesentlig reduksjon i antall uforsikrede kjøretøy på norske veger (fra 100 000 pr. januar til 45 000 pr. august med stadig synkende tendens).

Statens vegvesen effektiviserer virksomheten for å sikre at en størst mulig andel av totalrammen blir avsatt til vegformål. Etaten bedrer og videreutvikler prosjektstyringen i alle faser av prosjekter, med særlig vekt på kostnadsstyring. I tillegg er digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester samt selvbetjeningsløsninger på trafikanter- og kjøretøyområdet sentrale for å effektivisere etaten. Etaten er i rute for å nå årets mål for effektivisering.

Arbeidet med omstilling av organisasjonen til den kommende regionreformen vil forsterkes i tiden framover. Etaten vil fremover gjennomføre flere tiltak for å forberede organisasjonen på kommende endringer og opprettholde kapasitet i omstillingsperioden.

Autosysprosjektets Leveranse 4.1 ble ferdigstilt i månedsskiftet mai/juni. Leveransen rettet seg mot kjøretøyforhandlere med en ny digital løsning til erstatning for den gamle Autoreg-løsningen. Den nye løsningen ble svært godt mottatt av kjøretøyforhandlerne.

NATO-øvelsen Trident Juncture gjennomføres høsten 2018 med et betydelig bidrag fra Statens vegvesen. Det er ventet totalt over 10 000 kjøretøy som skal transporteres sikkert langs norske veger. Statens vegvesen har bidratt med betydelige ressurser i planleggingen av øvelsen, og vil ha en tilsvarende tydelig tilstedeværelse under selve øvelsen. Trafikk-sikkerhet og trafikkovervåkning/-informasjon er viktige oppgaver som skal ivaretas.

Oslo, 19. oktober 2018

**Terje Moe Gustavsen**

vegdirektør

Statens vegvesen

## 2 Årets aktiviteter

### 2.1 Mål

#### 2.1.1 Drift og vedlikehold på riksvegnettet

##### 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.

Frem til andre tertial er det 75 pst. av driftskontraktene som har gjennomført de planlagte kontrollene iht. til resultatmål. Dette er en 10 pst. økning fra T1-rapportering, men resultatmålet er fremdeles under kravet om 95 pst. Det jobbes målrettet med å øke kontrollomfanget og lukke avvikene.

##### Vegdekker

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

Prognosen pr. 31. august viser et forbruk på om lag 925 mill. kr til dekkelegging inklusive forarbeider. Det er noe høyere enn tildelte midler til dekkelegging. Dette forventes å gi om lag 925 km nytt vegdekke på riksveger inklusive gang og sykkelveger. Beregnet behov for å opprettholde dekkestandard fra utgangen av 2017 er om lag 1 100–1 200 mill. kr. Det forventes derfor at dekkestandard vil gå noe ned fra 2017-nivå.

#### 2.1.2 Ulykkesutviklingen

Vi har de senere årene hatt en svært positiv utvikling i antall omkomne i vegtrafikken. 106 drepte i 2017 var det laveste antall omkomne siden 1947. Foreløpige tall tyder imidlertid på at den positive trenden ikke vil bli videreført i 2018. Det er registrert 79 omkomne i trafikken i løpet av årets ni første måneder, hvilket er sju flere enn på samme tid i 2017. September måned skiller seg ut med hele 17 drepte.

Etappemålet for trafikksikkerhet gjelder summen av drepte og hardt skadde, og vi har de senere årene ikke hatt den samme positive utviklingen for antall hardt skadde som for antall drepte. I 2017 var summen av drepte og hardt skadde 51 høyere enn det som er vist i målkurven i NTP 2018–2029. Vi er dermed klart på etterskudd i forhold til etappemålet for 2030. Foreløpig statistikk for antall hardt skadde foreligger først fire måneder på etterskudd, og også da med betydelig usikkerhet. Foreløpig statistikk for de første seks månedene av 2018 tyder på en klar nedgang i antall hardt skadde, fra 307 registrerte i januar – juni 2017 til 240 i samme periode i år. Dersom denne trenden videreføres ut året, vil summen av drepte og hardt skadde i 2018 ligge nærmere opp til målkurven enn resultatet for 2017.

Statens vegvesen lanserte i juni en ny nasjonal trafikksikkerhetskampanje om oppmerksomhet. Kampanjen er rettet mot å øke bevisstheten og kunnskapen om hva som tar oppmerksomheten vår når vi kjører bil. Hovedmålet er atferdsendring. Kampanjen er en

del av oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2018–2029, og vil gå frem til 2022. I lansering av en ny kampanje er spredning og synlighet viktig. Ekstra midler fra «Personlige kjennemerker» bidro til at god, betalt mediedekning var mulig.

### 2.1.3 Kontroll- og tilsynsvirksomheten

#### Utekontroll

	Antall kontroller 2017 ved T2 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2018 ved T2 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	59 000 (40 pst.)	55 000 (40 pst.)
Lette kjøretøy	33 000 (55 pst.)	42 000 (48 pst.)

Kontrollene skal gjøres på bakgrunn av målrettet utvelgelse, men vi ser at vi ikke helt har fått dette til og at utviklingen går i feil retning. Beskrivelsen gjenspeiler ikke den generelle tilstanden på kjøretøyparken. Det arbeides fortsatt med å videreutvikle målrettingen av kontrollene ytterligere, og det er i perioden iverksatt et system for risikoklassifisering for å bidra til dette. Det er flere årsaker til reduksjonen i antallet kontrollerte tunge kjøretøy sammenlignet med samme periode i fjor. Hovedutfordringen har vært redusert ressurstilgang i det operative leddet i enkelte områder, noe som primært skyldes at det er strenge kompetansekrav til å kunne utøve utekontroller. Dette innebærer at når personell slutter, er det ikke mulig å få rask tilgang på tilsvarende kontrollinnsats da det forutsettes et forholdsvis langt kompetanseløp for å kunne gjennomføre kontroller. I tillegg har det vært en snørik og utfordrende vinter med stor aktivitet på kontroll av dekk og kjetting, noe som er ressurskrevende. Telling av alle tyngre kjøretøy som er vurdert på kontrollplassen, tar også ressurser fra den ordinære kontrollaktiviteten. Bruken av vinterutrustning opprettholdes på et godt nivå som en følge av aktiv kontrollvirksomhet de siste årene.

#### Tilsyn

Statens vegvesen er gjennom EU-regelverket pålagt å føre tilsyn med kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll. Dette gjøres ved å gjennomføre stikkprøvekontroller. Aktivitetsnivået hittil i år er noe lavere enn målsetningen på 0,3 pst. Vi styrer mot 0,3 pst.

I andre tertial er ressursbruken dreid fra øvrig tilsynsaktiviteter til å utføre tilsyn med reparasjon av storskade på kjøretøy. Formålet er å øke oppmerksomheten på en virksomhet som har store samfunnsmessige konsekvenser. I tillegg er det viktig å påvirke til forskriftsmessige reparasjoner samt å innhente grunnlagsinformasjon for senere utvikling av regelverk.

### 2.1.4 Oppfølging av tilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport

I andre tertial har SHT publisert én rapport, rapport om tunnelulykke 11. juli 2017 hvor en syklist omkom da han ble påkjørt bakfra av en personbil på fv. 7 Raunekleivtunnelen ved Samnanger i Hordaland. Det ble fremmet én tilråding i rapporten til Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Statens vegvesen fremmer forslag til lukking av tilrådingen gitt til etaten overfor departementet på vanlig måte. Tilrådingen gitt til andre aktører følges opp på vegne av

departementet, men Statens vegvesen foreslår ikke selv lukking av disse. Hittil i 2018 er det lukket fem tilrådninger. I andre tertial er det i tillegg foreslått lukking av ytterligere to tilrådninger gitt til Statens vegvesen. Videre er det gitt tilbakemelding til departementet om oppfølging av fire tilrådninger gitt til andre.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over antall tilrådninger fremmet hvert av årene 2012 – 2018, hvor mange av disse som berører Statens vegvesen samt hvor mange som fortsatt er åpne.

*Statusoversikt over antall tilrådninger fremmet og antall som fortsatt står til observasjon*

År	Tilrådninger fremmet totalt pr. år	Tilrådninger fremmet som helt eller delvis berører SVV	Tilrådninger fortsatt til observasjon (åpne)	Åpne tilrådninger som helt eller delvis berører SVV
2012	12	8	1	0
2013	12	9	1 (SVV overtok ansvaret for denne. Foreslått lukket i T2)	1
2014	6	3	0	0
2015	9	9	2	2
2016	18	12	5 (1 foreslått lukket i T2)	4
2017	16	10	12 (4 eksterne gitt tilbakemelding om oppfølging)	7
2018	4*	2	4	2
<b>Sum</b>	<b>77</b>	<b>53</b>	<b>25</b>	<b>16</b>

\*hittil i år

### 2.1.5 Oppfølging av bru- og tunnelområdet

#### Oppfølging av bruområdet

På bakgrunn av rapporten «Gjennomgang av bruforvaltningen i Statens vegvesen» ble det besluttet å gjennomføre 19 nasjonale og regionale tiltak, både på kort og lang sikt.

To av de viktigste tiltakene er at alle bruer skal være inspisert i henhold til regelverket i løpet av 2018, og at de mest vesentlige brudataene må være oppdatert i bruforvaltningssystemet Brutus innen samme frist.

Statens vegvesen er i gang med gjennomføringen av totalt 17 200 planlagte inspeksjoner. Det er så langt registrert 8 187 inspeksjoner i Brutus. Dette utgjør om lag 47 pst. av antallet planlagte inspeksjoner.

Oppdatering av brudata i Brutus følges løpende opp av Statens vegvesen for å sikre at alle bruer registrert har korrekt status. Dette gjelder spesielt de bruene som er åpnet for trafikk.

Det antas at kun om lag 2/3 av fjorårets nye bruer pr. 31. august har fått oppdatert status til «trafikkert». I tillegg ligger det fremdeles 832 bruer eller andre bærende konstruksjoner som har status som planlagt eller «ukjent» i Brutus, selv om planlagt år for ferdigstillelse var før

2018. Bruer som ikke har status som ferdigstilt eller trafikkert, vil ikke komme med i inspeksjonsprogrammet eller som grunnlag for andre systemer, veglister mv.

Området er høyt prioritert, og det forventes at vi er i mål med oppdatering og kvalitetssikring av status på bruene til 31. desember 2018.

#### Oppfølging av tunnelområdet

For å påse at tunnelene som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften oppfyller kravene, foretar Statens vegvesen periodiske inspeksjoner minimum hvert sjette år. Inspeksjonsrapportene gjennomgås, og eventuelle alvorlige funn følges opp frem til disse er avklart og/eller utbedret. Dette følges tett opp ut resten av året.

Statens vegvesen oppgraderer i alt 217 tunneler på TEN-T og andre riksveger slik at de tilfredsstillter kravene til sikkerhet. Statens vegvesen arbeider aktivt i et krevende marked med å finne kostnadseffektive løsninger for å redusere den uønskede kostnadsutviklingen, samt gjennom tett oppfølging av oppgraderingsprosjektene.

### **2.1.6 Oppfølging av investeringsprosjekter**

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, og arbeider med flere tiltak som vil gi bedre kostnadsstyring i etaten. Statens vegvesen forventer spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen 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 6 833 mill. kr (6,2 pst.) i forhold til fastsatte styringsrammer. I forhold til prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2017–2018) er kostnadsøkningen 181 mill. kr (0,2 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

Kostnadsøkningene er tatt opp med Samferdselsdepartementet tidligere.

For E6 Helgeland sør og E6 Helgeland nord i Nordland er prognosene for sluttkostnad satt lik kostnadsrammene. Det er imidlertid stor sannsynlighet for at kostnadene vil øke ut over kostnadsrammene for begge prosjektene. Også for E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark er det fare for at kostnadsrammen vil bli overskredet, jf. Prop. 1 S (2018–2029). Videre er det fare for at kostnadsrammen for rv. 110 Ørebekk – Simo i Østfold vil bli overskredet. Vi vil komme



tilbake til Samferdselsdepartementet med dette som egne saker så snart det foreligger nærmere avklaringer.

### 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.

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

- E18 Lysaker – Strand – Ramstadsletta i Akershus: Som omtalt i Statens vegvesens tertialrapport pr. 30. april, vil saken bli tatt opp med Samferdselsdepartementet så snart det foreligger nærmere avklaringer.
- E8 Sørbotn – Laukslett i Troms: Kostnadsøkningen er omtalt i Statens vegvesens tertialrapport pr. 30. april. For øvrig viser vi til egen dialog med Samferdselsdepartementet om dette prosjektet.
- Rv. 5 Kjøsneshjorden i Sogn og Fjordane: Etter KS2 er det fastsatt styrings- og kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 1 S (2018–2019).

## 2.2 Ressursbruk

### 2.2.1 Kap. 1320 og kap. 4320 Statens vegvesen

#### Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2017	Tildelt 2018*	Anslag merinntekt er post 01, 02 og 03	Til disp. 2018	Prognose 2018	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, pr. 31/8
Post 23	63,544	11 788,344	115,0	11 966,9	11 821,0	-145,9	-1,2	7 148
Post 29		989,3		989,3	984,3	-5,0	-0,5	141
Post 30	10,443	13 978,0	15,0	14 003,4	14 850,0	846,6	6,0	10 053
Post 31		638,2		638,2	829,0	190,8	29,9	504
Post 34	185,223	272,5		457,7	325,0	-132,7	-29,0	137
Post 35	36,000	-		36,0	36,0	-	-	-6
Post 36	21,711	119,1		140,8	270,0	129,2	91,7	160
Post 37	44,227	135,0		179,2	92,0	-87,2	-48,7	49
Post 72	127,509	1 241,3		1 368,8	1 368,8	-	-	833
<b>SUM</b>	<b>488,657</b>	<b>29 161,744</b>	<b>130,0</b>	<b>29 780,4</b>	<b>30 576,1</b>	<b>795,7</b>	<b>2,7</b>	<b>19 019</b>

\* Inkl. 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. 31/8
Post 61		272,5	272,5	272,5	-	-	-
Post 62	376,541	758,7	1 135,2	832,7	-302,5	-26,6	422
Post 63	170,001	76,4	246,4	159,0	-87,4	-35,5	12
<b>SUM</b>	<b>546,542</b>	<b>1 107,6</b>	<b>1 654,1</b>	<b>1 264,2</b>	<b>-389,9</b>	<b>-23,6</b>	<b>434</b>

\* Inkl. RNB

## Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Forutsatt 2018	Inntekter pr. 31/8	Forventede inntekter 2018	Pst. inntekt pr. 31/8 av forventet
Post 01	193,5	149,1	223,6	77,1
Post 02	437,653	357,5	537,7	81,7
Post 03	108,6	56,7	108,6	52,2
<b>SUM</b>	<b>739,753</b>	<b>563,3</b>	<b>869,8</b>	<b>76,1</b>

### 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	2 871,6	2 903	31,4	1,1
Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 486,0	2 312	-174,0	-7,0
FoU	110,5	115	4,5	4,1
Norsk vegmuseum	61,4	61	-0,4	-0,7
Drift av riksveger	3 729,8	3 680	-49,8	-1,3
Vedlikehold av riksveger	2 707,6	2 750	42,4	1,6
<b>SUM</b>	<b>11 966,9</b>	<b>11 821</b>	<b>-145,9</b>	<b>-1,2</b>

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 150 mill. kr for post 23.

Det vises til vårt brev av 12.10.18 vedrørende behov for bevilgningsendringer høsten 2018 hvor det foreslås at bevilgningen for post 23 reduseres med 80,7 mill. kr mens post 30 økes tilsvarende. Dette foreslås som følge av at en større andel av kostnadene som kan henføres til inntektene på post 01 er belastet post 30 enn hva som var forutsatt i bevilgningen for 2018. Justert for dette er det et samlet mindreforbruk på om lag 70 mill. kr for post 23.

Videre vises til det våre brev datert 03.10.18 og 12.10.18 hvor vi foreslår kompensasjon til fylkeskommunene med til sammen 110 mill. kr for årene 2017 og 2018. Dette er foreslått gjennomført ved en tilsvarende reduksjon av bevilgningen til post 23, alternativt at det finnes inndekning på annen måte.

### Forvaltning av riksveger

Forvaltning av riks- og fylkesveger har et prognostisert merforbruk på om lag 30 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 175 mill. kr sammenlignet med disponibelt beløp. Dette skyldes blant annet bemanningsreduksjon, som følge av selvbetjeningsløsninger samt høyere merinntekter enn 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 5 mill. kr. som følge av noe lavere kostnader enn planlagt på leveranse 4.1 og 4.2.

Leveranse 4.1 ble ferdigstilt i månedsskiftet mai/juni. Leveransen rettet seg mot kjøretøyforhandlere med en ny digital løsning til erstatning for den gamle Autoreg-løsningen. Leveranse 4.2 startet utvikling primo mars, og skal etter planen ferdigstilles i april 2019. Oppstart for konstruksjon leveranse 4.3 er planlagt i desember.

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

### Drift av riksveger

Drift av riksveger har pr. 31. august en prognose på om lag 50 mill. kr i mindreforbruk. Den foreslåtte reduksjon av post 23 med 80,7 mill. kr, som omtalt innledningsvis under post 23, innebærer at det blir et korrigert merforbruk på om lag 30 mill. kr sammenlignet med disponibelt beløp. Dette skyldes i all hovedsak en krevende vintersesong med mer strøing og salting enn normalt, økte strømkostnader. Det er også økte kostnader i forbindelse med rashendelser og strakstiltak i Fløyfjellstunnelen for å kunne tilfredsstille krav til brannsikkerhet.

### Vedlikehold av riksveger

Post 23.7 Vedlikehold av riksveier har pr. 31. august et prognostisert merforbruk på om lag 40 mill. kr. Dette skyldes flere forhold. Noe økte kostnader kan knyttes til akutt behov for dekkevedlikehold på grunn av unormalt mye nedbør i kombinasjon med telehiv som medførte dekkskader. I tillegg har det kommet ekstraordinære kostnader til sikring ved nedfall i tunneler, skred, flom og fjerning av is.

## **Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter**

### Statlige midler

Prognosen pr. 31. august viser at disponible midler vil bli benyttet.

### Eksterne midler

Prognosen pr. 31. august viser et forbruk som er om lag 20 mill. kr høyere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018). Avviket skyldes at en større andel av vederlaget for prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand er dekket med bompenger i forbindelse med sluttoppgjøret etter avvikling av bompengereinnkrevningen.

### **Post 30 Riksveginvesteringer**

	<b>Til disp. 2018 (mill. kr)</b>	<b>Prognose 2018 (mill. kr)</b>	<b>Avvik til disp./ prognose (mill. kr)</b>	<b>Avvik (pst.)</b>
<b>Post 30</b>				
Store prosjekter	7 362,3	8 535	1 172,7	15,9
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	687,1	315	-372,1	-54,2
<i>Programområder:</i>				
–utbedringstiltak	689,9	653	-36,9	-5,4
–tiltak for gående og syklende	670,2	460	-210,2	-31,4
–trafiksikkerhetstiltak	678,8	665	-13,8	-2,0
–miljø- og servicetiltak	247,5	146	-101,5	-41,0
–kollektivtrafikktiltak og universell utforming	64,5	71	6,5	10,1
Sum programområder	2 350,9	1 995	-355,9	-15,1
Fornyng av riksveg	1 694,3	2 407	712,7	42,1
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 324,8	1 066	-258,8	-19,5
Sum rutefordelte midler	13 419,3	14 318	898,7	6,7
Nasjonale turistveger	196,8	182	-14,8	-7,5
Ikke rutefordelte midler	387,3	350	-37,3	-9,6
<b>Sum post 30</b>	<b>14 003,4</b>	<b>14 850</b>	<b>846,6</b>	<b>6,0</b>

Prognosen pr. 31. august viser et merforbruk på om lag 850 mill. kr. Det er en betydelig grad av variasjon mellom underpostene, med et merforbruk på om lag 1 100 mill. kr innenfor store prosjekter, mindreforbruk innenfor programområdene og bymiljø- og byvekstavtaler, samt merforbruk innenfor fornying. Prognosen viser også et mindreforbruk innenfor planlegging og grunnerverv mm.

### Store prosjekter

Prognosen pr. 31. august viser et merforbruk på om lag 1 150 mill. kr. Avviket skyldes flere forhold.

For flere prosjekter er det en raskere framdrift i anleggsarbeidene enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018). Dette gjelder bl.a. prosjektene E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen, E6 Vindåsliene – Korporalsbrua, rv. 555 Sotrasambandet (forberedende arbeider for OPS-prosjektet), E39 Svegatjørn – Rådal, rv. 36 Skyggestein – Skjelbredsstrand og E6 Helgeland sør (vegutviklingskontrakten).

I tillegg er det merforbruk knyttet til grunnerverv og andre forberedende arbeider på enkelte prosjekter som ennå ikke er tatt opp til bevilgning. Arbeidene er et ledd i å legge til rette for anleggsstart i henhold til prioriteringene i Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023.

Det vesentligste av dette merforbruket er knyttet til prosjektene E18 Lysaker – Ramstadsletta og rv. 4 Roa – Gran grense.

Det er også et mindre merforbruk (om lag 40 mill. kr) knyttet til økt behov for midler på grunn av avklaringer rundt sluttoppgjør med tilhørende kostnadsøkninger, i hovedsak på prosjektet E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord. Kostnadsøkningen er tidligere varslet Samferdselsdepartementet.

#### *Bymiljøavtaler og byvekstavtaler*

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 370 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 er knyttet til prosjekter med bevilgning før 2018. Bl.a. er det mindreforbruk på om lag 200 mill. kr knyttet til prosjektet E39 Sørmarka – Smeaheia (delstrekning på sykkelstamvegen på Nord-Jæren), bl.a. som følge av forsinkelser på grunn av et mer komplisert grunnverv enn først antatt.

Det pågår reforhandling av bymiljøavtale til byvekstavtale i Trondheim og Oslo og Akershus, og reforhandling av byvekstavtale i Bergen og på Nord-Jæren. Det tas sikte på å starte forhandlinger med de fem øvrige byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler i løpet av 2018.

I Trondheim er Malvik, Melhus og Stjørdal kommuner invitert til forhandlinger i tillegg til eksisterende avtaleparter. I Oslo og Akershus er Skedsmo, Oppegård og Bærum invitert til forhandlinger og i Bergen er Askøy, Fjell, Os og Lindås kommuner invitert til forhandlinger i tillegg til eksisterende avtaleparter.

#### *Programområder*

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 350 mill. kr. Avviket skyldes en rekke forhold. Mindreforbruket er særlig høyt innenfor underpostene Gang- og sykkelveger og Miljøtiltak.

Mindreforbruket innenfor Gang- og sykkelveger er om lag 200 mill. kr. Avviket skyldes endrede forutsetninger for flere prosjekter. De største avvikene er knyttet til følgende prosjekter:

- E39 Minde Allé – Fabrikkgaten i Hordaland: Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 50 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak manglende planavklaringer. Prosjektet har grensesnitt mot byggingen av Bybanen og jernbaneterminalen, og plangrunnlaget knyttet til disse tilgrensende tiltakene har vist seg å ikke være tilstrekkelig. Det pågår reguleringsplanlegging knyttet til de delene av prosjektet som berører disse tiltakene, og anleggsarbeidene på disse delene er derfor utsatt til 2019.
- Rv. 42 Nyåskaveien – Eigerøy bru i Rogaland: Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 30 mill. kr. Avviket skyldes at prosjektet foreløpig er utsatt som følge av kostnadsøkninger. Det pågår et arbeid med å vurdere alternativer for å få kostnadene ned, i dialog med lokale myndigheter.

- E39 Farsund – Kussli i Sogn og Fjordane: Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 20 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i arbeidet med konkurransegrunnlaget. Anleggsarbeidene forventes startet opp i løpet av høsten 2018.
- Gang- og sykkelveg Heimdalsvegen (Miljøpakke Trondheim): Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 20 mill. kr. Avviket skyldes kostnadsreduksjon.

Mindreforbruket innenfor Miljøtiltak er om lag 90 mill. kr. Avviket er knyttet til svært mange mindre tiltak, der forklaringen i hovedsak er at grunnlaget for prioritering av tiltak har vært mangelfullt, og at det reelle behovet for midler til tiltak viser seg å være langt lavere. Store deler av de ubenyttede midlene forutsettes omdisponert til andre tiltak, men som det foreløpig ikke foreligger tilstrekkelige avklaringer til å kunne starte opp. Det forventes derfor ikke at prognosen vil kunne økes i siste tertial.

### Fornyng

Prognosen pr. 31. august viser et merforbruk på om lag 700 mill. kr. Avviket skyldes enkelte kostnadsøkninger samt at flere større tunnelprosjekter har en raskere framdrift enn det som var lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018). De største avvikene er knyttet til følgende prosjekter:

- E6 Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms: Prognosen viser et merforbruk på om lag 300 mill. kr. Deler av merforbruket skyldes allerede varslet kostnadsøkning. I tillegg er framdriften i anleggsarbeidene høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2017–2018).
- E6 Nordbyttunnelen i Akershus: Prognosen viser et merforbruk på om lag 150 mill. kr. Avviket skyldes dels allerede varslet kostnadsøkning, samt forsert framdrift i arbeidene.
- E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelene i Oslo: Prognosen viser et merforbruk på om lag 90 mill. kr. Avviket skyldes at framdriften i anleggsarbeidene er høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2017–2018).
- E136 Måndals- og Innfjordtunnelene i Møre og Romsdal: Prognosen viser et merforbruk på om lag 50 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at sluttfinansieringen av prosjektet forventes å skje i 2018, mot tidligere antatt i 2019.

### Eksterne midler

Prognosen pr. 31. august viser et merforbruk på om lag 2,1 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. 31. august viser et merforbruk på 190 mill. kr. Avviket skyldes blant annet utbetaling av sluttoppgjør for prosjektet E136 Vågstrandstunnelen etter et forlik i en tvistesak, og som ikke var hensyntatt i Prop. 1 S (2017–2018). 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.

### **Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift**

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 130 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. 31. august viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt. Prognosen er økt med om lag 40 mill. kr siden forrige rapportering, noe som skyldes at statens bidrag til Oslo kommune i forbindelse med arbeidene i Bispegata nå er endelig avklart, og vil bli utbetalt i løpet av 2018.

### **Post 36 E16 over Filefjell**

Prognosen pr. 31. august viser et merforbruk på om lag 130 mill. kr. Merforbruket er i hovedsak knyttet til prosjektet Øye – Eidsbru og skyldes at framdriften i anleggsarbeidene er høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2017–2018).

### **Post 37 E6 vest for Alta**

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på 90 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. 31. august viser at disponible midler vil bli benyttet.

### **Post 62 Skredsikring fylkesveger**

Prognosen pr. 31. august 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. I prognosen er det tatt hensyn til at om lag 60 mill. kr forventes å bli midlertidig omdisponert mellom fylker.

### **Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger**

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 90 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart for flere prosjekter, blant annet et prosjekt i Dronning Blancas vei i Oslo som er forsinket på grunn av klagebehandling. I tillegg er det et forventet mindreforbruk på et prosjekt i Sømna kommune som kommunen allikevel ikke ønsker å gjennomføre.

### **Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester**

Prognosen for post 72 pr. 31. august viser at disponible midler vil bli benyttet. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til prognosen.

### **Post 01 Salgsinntekter m.m.**

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre om lag 220 mill. kr, noe som gir en merinntekt på om lag 30 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 2.2.1.

Pr. 31. august 2018 er inntektene fra personlige kjennemerker på 12 mill. kr. Vi ser at etterspørselen flater ut, og anslår en prognose for året for inntekten på 18 mill. kr. Tilhørende kostnader utgjør om lag 3 mill. kr slik at prognostisert overskudd knyttet til personlige kjennemerker utgjør om lag 15 mill. kr.

### 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.

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 å bli en økning i førerkortproduksjon i 2018 på om lag 4 pst. i forhold til et normalår.

På bakgrunn av dette forventes inntektene for post 02 å utgjøre om lag 540 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

Det er lagt til grunn at inntektene for post 03 vil bli om lag på samme nivå som inntektskravet på 109 mill. kr selv om regnskapsført inntekt pr. 31. august indikerer lavere inntekt. 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	90	85	-5
Kap. 5624, post 80 Renter	3	3	-
<b>SUM Svinesundsforbindelsen</b>	<b>93</b>	<b>88</b>	<b>-5</b>

\* Inkl. RNB

Svinesundsforbindelsen AS har i brev av 07.06.2018 til Samferdselsdepartementet medelt at de vil betale 85 mill. kr i avdrag på lån i 2018.



## 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	0
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	800
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018</b>	<b>1 200</b>

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. Det er derfor vanskelig å forutse hvor store forpliktelser som vil bli pådratt i løpet av 2018. Så langt er det ikke inngått noen nye avtaler i 2018, og vi kjenner bare til ønske om forskuttering av prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger i Trondheim, jf. Prop. 36 S (2017–2018). Foreløpig har vi lagt til grunn at avtale om forskuttering av dette prosjektet først vil bli inngått i 2019.

### 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	2 500
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	2 200
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018</b>	<b>3 000</b>

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	7 265
+ Nye forpliktelser som pådras i 2018	2 470
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2018	2 582
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018</b>	<b>7 153</b>

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 2018	1 200
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2018</b>	<b>7 950</b>

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 pr. 31. august viser at Statens vegvesen ikke vil gå ut over fullmakten.

#### 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	Awik	Regnskap hittil i år, pr. 31/8
Kap. 1330, post 63	419,8	785	1 204,8	876	-328,8	583

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 330 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak lavere framdrift for Bussveien på Nord-Jæren og Fornebubanen i Akershus og Oslo 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. 31. august 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. Framdriften for dette arbeidet er noe lavere enn forutsatt, men det legges fortsatt opp til at arbeidet med ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) kan starte opp i løpet av høsten 2018. Det pågår samtidig forberedende arbeider langs traseen, blant annet grunnundersøkelser og grunnnerverv.

##### MetroBussen i Trondheim

Til disposisjon for 2018 er 317 mill. kr. Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr.

Det pågår anleggsarbeid på flere mindre delprosjekter, bl.a. Høgskoleringen og Jonsvannsveien. Det forventes at disse prosjektene 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. 31. august viser at disponible midler vil bli benyttet.

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 vil kunne åpnes for trafikk i 2022.

### Bussveien på Nord-Jæren

Til disposisjon for 2018 er 385 mill. kr. Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 245 mill. kr.

Som en følge av at det lå an til en vesentlig kostnadsøkning samlet for Bussveien, er det satt i gang et arbeid med å avdekke muligheter for kostnadsreduksjoner i prosjektet. Dette har medført forsinkelser. Det pågår reguleringsplanlegging for flere delstrekninger. Dette fører bl.a. til at forventet tidspunkt for anleggsstart for enkelte prosjekter utsettes fra 2018 til 2019, bl.a. delprosjektet Forus vest.

### **Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler**

	Bevilgning 2018	Prognose 2018	Avvik	Regnskap hittil i år, pr. 31/8
Kap. 1330, post 64	750	750	0	750

Belønningsmidlene for 2018 ble betalt ut til de aktuelle byområdene i juni 2018.

### **Post 75 Tilskudd for reduserte bompengerakster utenfor byområder**

	Overført fra 2017	Bevilgning 2018	Totalt til disp. 2018	Prognose 2018	Avvik	Regnskap hittil i år, pr. 31/8
Kap. 1330, post 75	25,4	516,4	541,8	541,8	0	329

For 2018 er det bevilget 516,4 mill. kr til videreføring av tilskuddsordningen. I tråd med Prop. 13 S (2017–2018) er tilskuddsmidlene til prosjektene rv. 13 Hardangerbrua og Vossapakken overført til 2018, til sammen 25,4 mill. kr.

De lokalpolitiske prosessene knyttet til prosjektene rv. 13 Hardangerbrua og Vossapakken i Hordaland er nå avsluttet, og tilskuddsmidlene er utbetalt. Videre er innkrevingen knyttet til prosjektet rv. 36 Slåttekås – Årnes startet, og den første utbetalingen til prosjektet skjer derfor i år. I tidligere prognoser var det lagt til grunn utbetaling først i 2019. Samlet tilskuddsbehov i 2018 er etter dette på 408,5 mill. kr.

Prognosen pr. 31. august viser etter dette et mindreforbruk på vel 130 mill. kr. Siden midlene ikke kan overføres til neste år, legges det til grunn at overskytende midler vil bli utbetalt som ekstraordinært tilskudd, på samme måte som i 2017.

## 2.2.5 Kollektivtransporttiltak i byområdene

### Handlingsplan for kollektivtransport

Ny Handlingsplan for kollektivtransport kom i juli 2018. Planen følger opp satsingen på kollektivtransport som regjeringen har lagt fram i sin politiske plattform og i Nasjonal transportplan 2018–2029. Statens vegvesen vil følge opp den nye planen som blant annet omfatter å følge med på nye lav- og nullutslippsløsninger, en mer aktiv prioritering av kollektivtransporten og hvilke konsekvenser den teknologiske utviklingen har for utvikling av kollektivtransporten fremover. Rapportering på handlingene i den nye planen blir gjort fra neste år.

## 3 Effektivisering, bemanning, tjenestekjøp og omstilling

### 3.1 Effektivisering

Statens vegvesen gjennomfører en rekke effektiviserings- og utviklingstiltak for å nå årets mål for effektivisering.

Statens vegvesen vil bedre og videreutvikle prosjektstyringen i alle faser av prosjekter, med særlig vekt på kostnadsstyring. Etaten har i 2018 innført styringsmål i planfasen. Prosjekter over 200 mill. kr følges tett opp i planfasen og gjennomføringsfasen. Endringer i kostnader i prosjektenes gjennomførings- og planfase følges tett opp i styringsdialogen. Avvik i styringsrammer for prosjekter i gjennomføringsfasen, og i styringsmål for prosjekter i planfasen, følges opp for å avdekke potensial for kostnadsreduksjoner.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet fortsetter arbeidet med å utvikle og forbedre digitale løsninger. Det er nå etablert en selvbetjeningsløsning for førstegangsstedelse eller fornying av sjåførkort uten krav om oppmøte på en trafikkstasjon. Hittil i år er det oppnådd en selvbetjeningsgrad på 40 pst. Bransjeløsningen Autosys kjøretøy gjør det enklere å håndtere eierskifte og omregistrering av kjøretøy for forhandlere, andre brukere og Statens vegvesen. Innføringen av digital signatur og avvikling av salgsmelding på papir i løsningen gir også økt sikkerhet og redusert risiko for svindel. Økning i selvbetjeningsgrad for eierskifte og omregistrering gir raske og sikre prosesser for brukere.

Innenfor støttefunksjoner er det et mål å redusere de totale kostnadene til støtte og ledelse, slik at de administrative støttekostnadene pr. ansatt på sikt skal bli redusert. Som et ledd i dette pågår det en rekke effektiviseringstiltak innenfor blant annet kjøretøyadministrasjon, eiendomsforvaltning og digitalisering av tjenester.

Styring av bemanning og tjenestekjøp er videreført i hele organisasjonen i 2018.

Gjennomføring av effektiviseringstiltak, kombinert med bemanningsstyring, skal bidra til at virksomheten kan opprettholde produksjon og gjennomføringsevne, selv om intern og ekstern ressursbruk går ned. Tiltakene legger til rette for at etaten kan redusere eller fjerne behovet for ressurser i virksomheten.

En betydelig bemanningsreduksjon hittil i år, og fortsatt nedgang i nivået på kjøp av tjenester, tilsier at de interne og administrative kostnadene blir redusert i 2018. Statens vegvesen forventer på denne bakgrunn å nå effektiviseringsmålet på 140 mill. kr i 2018.

### Drifts- og administrasjonseffektivitet

Samferdselsdepartementet innførte i 2017 indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. Statens vegvesen har tatt ut akkumulerte tall for indikatorene pr. 31. august, jf. presiseringer om utregningene i brev fra Samferdselsdepartementet av 13. juni 2018.

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

### Kap. 1320, eksterne midler riksveg

	2017 (pr. 31.08)	2018 (pr. 31.08)
Antall årsverk <sup>1</sup>	7 123	6 878
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	3 715	3 649
Sum totale utgifter (mill. kr)	22 670	21 756
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	1 321	1 293

### Indikatorer Kap. 1320 eksterne midler riksveg

	2017 (pr. 31.08)	2018 (pr. 31.08)
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	522	531
KPI2, Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	3 182	3 163
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	16,4 pst.	16,8 pst.
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter)	5,8 pst.	5,9 pst.
KPI5, Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	185	188

### Kap. 1320 og Fylkesveg

	2017 (pr. 31.08)	2018 (pr. 31.08)
Antall årsverk	7 123	6 878
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	3 717	3 653
Sum totale utgifter (mill. kr)	30 320	31 137
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	1 347	1 308

<sup>1</sup> Tallet er beregnet ut fra netto bemanning hele stillinger (etatens ordinære bemanningstall).

### Indikatorer (Kap. 1320 og fylkesveg)

	2017 (pr. 31.08)	2018 (pr. 31.08)
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	522	531
KPI2, Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	4 256	4 527
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	12,3 pst.	11,7 pst.
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter)	4,4 pst.	4,2 pst.
KPI5, Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000-kr)	189	190

Som det fremgår av tabellene over har vi tatt ut tall for indikatorene pr. 31. august for årene 2017 og 2018. Tall før dette blir etter vår oppfatning ikke sammenlignbare siden kostnader til pensjonspremie ikke ble belastet Statens vegvesens regnskap før 2017.

Bemanningen i Statens vegvesen er redusert i de siste årene. Dette gir seg utslag i at nivået på lønn og sosiale utgifter og administrasjonsutgifter har gått ned fra 2017 til 2018.

KPI1 årsverksutgift har økt fra 2017 til 2018. Deler av økningen skyldes helårsvirkning av lønnsoppgjøret i 2017. Lønnsoppgjøret for 2018 er imidlertid ikke utbetalt pr. 31. august og påvirker derfor ikke nivået på indikatoren hittil i 2018. Økningen i KPI1 fra 2017 til 2018 skyldes også økte lønnsutbetalinger som følge av lønnsforhandlinger på særskilt grunnlag.

Statens vegvesen følger nøye med på utviklingen i administrative utgifter og konstaterer at de samlede administrative utgiftene er på vei nedover. Erfaringen viser at det tar tid å redusere administrative utgifter pr. årsverk. Enkelte administrative utgifter bortfaller umiddelbart når bemanningen reduseres. Andre utgifter krever mer tid å redusere, som for eksempel eiendomsutgifter som er den største utgiftsarten i KPI4 og KPI5. Husleieutgifter vil som regel ikke falle bort direkte når en tilsatt slutter. Statens vegvesen arbeider derfor blant annet med å se på muligheter for å redusere og avvikle leiet areal, og å inngå bedre leieavtaler. Dette vil på sikt legge til rette for lavere administrative utgifter pr. årsverk.

For KPI2 og KPI3 er det relativt små endringer fra 2017 til 2018 og resultatene varierer avhengig av om fylkesvei inkluderes eller ikke.

### 3.2 Bemanning og kjøp av tjenester

Kostnader til bemanning og tjenestekjøp utgjør størsteparten av de interne, administrative kostnadene, og det er derfor viktig med tett oppfølging av disse kostnadene. Alle enheter i Statens vegvesen er i 2018 restriktive med å rekruttere nye tilsatte ved avgang. Dette har ført til en betydelig nedgang i bemanning hittil i år. Tjenestekjøp bidrar til å opprettholde fleksibilitet i tilgangen til ressurser. Dette er viktig for at Statens vegvesen samlet sett skal ha tilstrekkelig kapasitet og kompetanse selv om bemanningen reduseres.

Prognosene pr. 31. august tilsier at både nivået på bemanning og tjenestekjøp vil bli redusert i 2018. I 2019 vil det være aktuelt å øke tjenestekjøpet noe for å kunne gjennomføre fortsatt reduksjon i bemanning som konsekvens av forventede omstillinger.

## Bemanning

Pr. 31. august 2018 har Statens vegvesen en bemanning på 6 878 hele stillinger fordelt på 7 169 ansatte. Dette er en bemanningsnedgang på 2 pst., tilsvarende 141 hele stillinger fra årsskiftet. Måltall for bemanning for 2018 er 7 002. Bemanning etter første tertial ligger 124 under måltallet. Statens vegvesen forventer at bemanningen er innenfor måltallet ved utgangen av 2018.

Bemanning	2016	2017	2018 (pr. 31.08)	Endring fra 2017 til 31.08. 2018 (antall/pst.)
Antall ansatte	7 575	7 296	7 169	-127/-1,7 pst.
Bemanning, hele stillinger	7 281	7 019	6 878	-141/-2 pst.

Statens vegvesen benytter ansatte som ressurser i Autosys og i arbeidet med Bompengerreformen i stedet for konsulenter. Disse ressursene er holdt utenfor bemanningstallet. Pr. 31. august 2018 utgjorde disse ressursene totalt 34,9 hele stillinger, noe som utgjør en økning på 7,6 hele stillinger fra årsskiftet.

## 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.

Statens vegvesen har tett oppfølging av tjenestekjøp i hele etaten. Det har vært en betydelig nedgang i bemanning hittil i år. Dette øker behovet for å kjøpe tjenester for å unngå tap av kapasitet, og for å sikre at oppgaver blir utført som planlagt. Nivået på tjenestekjøp pr. 31. august ligger lavere enn tilsvarende periode i fjor, men er noe høyt med tanke på å nå måltallet for 2018. Gjennom restriktiv bruk av tjenestekjøp resten av året styrer vi likevel mot å nå målet for tjenestekjøp i 2018. Det forventes at nivået på tjenestekjøp vil øke i 2019 fordi etaten er i en omstillingsfase.

	2016	2017	2018
<b>Kjøp av tjenester</b>			
-Riksveg for hele året	3 170	2 900	2 770*
-Fylkesveg for hele året	635	622	620*
<i>Sum riks- og fylkesveg hele året</i>	<b>3 805</b>	<b>3 522</b>	<b>3 390*</b>
-Riksveg pr. andre tertial	2 004	1 789	1 704
-Fylkesveg pr. andre tertial	389	431	420
<i>Sum riks- og fylkesveg pr. andre tertial</i>	<b>2 393</b>	<b>2 220</b>	<b>2 124</b>

\*prognose tall

### 3.3 Omstilling i Statens vegvesen

Statens vegvesen er inne i periode med betydelige endringer. Det er viktig at etaten under omstilling opprettholder tilstrekkelig kapasitet og kompetanse samtidig som de ansatte ivaretas på en god måte.

For at organisasjonen skal være best mulig forberedt på kommende endringer, er det startet opp og planlagt tiltak blant annet innenfor ledelses- og kompetanseutvikling.

Det er innført et nasjonalt opplæringsprogram for ledere. Støtte og utvikling av ledergruppene og ledelse under omstilling inngår blant annet i programmet. For å sikre rett kompetanse i fremtiden utvikler etaten også systemstøtte for kompetanseutvikling og ivaretagelse av den enkelte medarbeider.

HR-funksjonen i Statens vegvesen er revidert med en ny driftsmodell og ny struktur. Gjennom dette er målet at etaten skal levere mer helhetlige og enhetlige tjenester til kjernevirksomheten med redusert ressursbruk. Dette gjør at organisasjonen står bedre rustet til samlet å møte behovene knyttet til omstillingsarbeidet.

Siden 2016 har Statens vegvesen gjennom styring av intern ressursbruk redusert de interne kostnadene. Dette gjør at etaten i enda større grad kan levere forventet verdi til samfunnet og er viktig som forberedelse til kommende omstillinger

## 4 Rammebetingelser

### 4.1 Trafikkutvikling 2018

Trafikkutviklingen hittil i 2018, til og med august:

Alle kjøretøy: 0,4 pst.

Lette kjøretøy: 0,2 pst.

Tunge kjøretøy: 2,0 pst.

Trafikkutviklingen i Norge for perioden januar – august 2018 er estimert til å være en økning på 0,4 pst. sammenlignet med samme periode i 2017. Estimaten har et 95 pst. konfidensintervall på 0,2 pst., som gir at estimaten anslår økningen til å ligge innenfor intervallet 0,2–0,6 pst. Estimaten er basert på totalt 1,8 milliarder kjøretøypasseringer fra 1059 trafikkregistreringsstasjoner. Tilsvarende er estimaten for lette kjøretøy  $0,2 \pm 0,2$  pst., og for tunge kjøretøy  $2,0 \pm 0,5$  pst.



## 4.2 Prisutvikling fra 2017 til 2018

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

\*) Kilde: Statistisk sentralbyrå

\*\*) Gjelder endring siste år pr. 1. kvartal 2018

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

## 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.

Vurderingene etter andre tertial viser at risiko for etaten i hovedsak er uforandret sammenlignet med første tertial. De høyeste risikoene er koblet til risikoområdene *gjennomføring av oppgavene i resultatavtaler og årsplan* og *prosjektstyring*. De risikoreduserende tiltakene som er planlagt gjennomført i løpet av året er godt i gang, på noen områder ser man allerede effekt. Ledelsen følger nøye med på utviklingen av risikobildet og effekten av de risikoreduserende tiltakene.

Nedenfor følger en kort omtale av Statens vegvesens fem risikoområder:

#### 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*

Etaten har i 2018 innført styringsmål i planfasen, og metodikken utvikles kontinuerlig. Endringer i kostnader i prosjektenes gjennomførings- og planfase følges tett opp i styringsdialogen. Avvik i styringsrammer og styringsmål følges opp for å avdekke potensial for kostnadsreduksjoner.

Det viktigste tiltaket for å redusere mindreforbruk for prioriterte prosjekter er at prosjekter som er aktuelle for prioritering i budsjettsammenheng er tilstrekkelig modne.

I dette ligger det at plangrunnlaget har god nok kvalitet, og at prosjekteringen har kommet langt nok til at anleggsarbeidene kan startes opp så raskt som mulig. Til tross for nye tiltak, ser vi at det vil ta noe tid før vi ser resultatene av arbeidet.

### 3. Effektivisering

Statens vegvesen følge nøye med på utviklingen i interne kostnader. Gjennom god styring forventer etaten å redusere interne kostnader i 2018 og nå effektiviseringsmålet for året. Statens vegvesen 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

### 5.2.2 Helse og miljø

Måltall for sykefravær for året i Statens vegvesen er 4,8 pst. Sykefraværet i andre kvartal 2018 var 4,2 pst. Dette er lavere enn sykefraværet i første kvartal hvor sykefraværet var 5,8 pst. Nivået i andre kvartal er også lavere enn tilsvarende periode i de to foregående år. 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.

### 5.2.3 HMS i entreprisedriften

Kategori	Antall i 2017 (01.01–31.12)	Antall i 2017 (01.01–31.08)	Antall hittil i 2018 (01.01–31.08)
K5 - død	1	1	0
K4 - mulig varig mén	4	3	3
K3 - fravær > 10 d	30 (1)	20	19
K2 - fravær ≤ 10 d	52	29	20
K1 - skade u fravær utover skadedagen	244 (6)	137 (5)	164 (4)

Det er rapportert tre personskader av typen K4 og K5 pr. 31. august. Av disse har en K4 hendelse inntruffet i 2. tertial. Det er ikke rapportert K5 hendelser innenfor samme periode.

Måltallet for indikatoren er null personskader av typen K4/K5 på årsbasis. Av typen K4 er resultatet på samme nivå som ved tilsvarende tidspunkt i 2017. Av typen K5 viser resultatet en forbedring sammenlignet med fjoråret. For de mindre alvorlige personskadene (K1–K3) viser resultatene varierende utvikling for hver av de respektive skadeklassene.

#### 5.2.4 Samfunnssikkerhet – klimatilpasning og informasjonssikkerhet

Generelt er det et høyt aktivitetsnivå innen samfunnssikkerhet i Statens vegvesen. ROS-analyser og øvelser gjennomføres på alle nivå i etaten. Øvelse Trident Juncture 2018 binder opp mye ressurser som følge av dette.

Det pågår en NTP-utredning om samfunnssikkerhet, som skal legge til rette for en god oppfølging av samfunnssikkerhet i etatenes planforslag. Videre pågår det en NTP-utredning om drenering av riksveger. Stikkord er vedlikeholdsetterlep og kapasitet i fremtidig klima.

Trident Juncture 2018 CPX i november vil være etatsøvelsen for 2018. Statens vegvesen vil etablere beredskap for å øve på etatens ansvar og oppgaver i totalforsvaret.

Klimatilpasning i vegprosjekter og driftskontrakter har vært tema i 3 revisjoner som Vegtilsynet har gjennomført. Funn og avvik fra revisjonene vil blir fulgt opp med tiltak for å sikre bedre etterlevelse. Av viktig klima-aktiviteter kan nevnes:

- Oppdatering av regionale behov for skredsikring, oppdaterte oversikter i løpt av 2019.
- FoU prosjekt på utprøving av metoder for skredovervåking er i gang.
- Utvikling av naturfareplaner – om lag 50pst. dekning.
- Bedre flomregistreringer i samsvar med eksisterende flomdatabaser, m.m.
- Utvikling av metodikk for gjennomføring av ROS-analyser for å optimalisere rutinene for bruinspeksjoner, jf. rapporten «*Gjennomgang av bruforvaltningen i SVV*».
- Videreføring av samarbeidet med NVE om skredvarsling og deling av data.

#### Informasjonssikkerhet

Det har i andre tertial foregått en videreføring av arbeidet i første tertial med en kartlegging av system som behandler personopplysninger, og for å sikre samsvar med GDPR lovgivningen. Arbeidet ferdigstilles i tredje tertial. Styringssystem for informasjonssikkerhet er publisert i kvalitetssystemet og videreutvikles som følge av pågående GDPR-arbeid.

Vegdirektoratet er i slutfasen for revidering av retningslinjer for grunnsikring i Statens vegvesen. Dokumentet vil slutføres og vedtas i tredje tertial.

Rammeverk for digital hendelseshåndtering er innarbeidet og tiltak i Sivilt beredskapssystem som omhandler IKT er svart ut.

#### 5.2.5 Bompengereformen

Formålet med bompengereformen er å samle bompengeprojektene i noen få store og profesjonelle bompengeselskap (RBPS). Dette skal bidra til mer effektiv drift av innkrevingen og mer profesjonell kapital- og finansforvaltning. Fire av fem regionale bompengeselskapene har inngått bompengesavtale. Prosjekt- og finansieringsavtaler inngås

fortløpende for nye prosjekter. Samtidig er det forutsatt at Statens vegvesen inntar en tydeligere myndighetsrolle overfor bompengeselskapene, og forvalter et AutoPASS-samvirke. Det siste innebærer også å bestemme hvordan innkrevningssystemet skal være. Konsekvensene er at selv om enkelte av de oppgavene som i dag ivaretas av etaten kan overføres til bompengeselskapene, må Statens vegvesen bygge opp kapasitet og kompetanse på myndighetssiden, utvikle en tilsynsfunksjon og drifte et samordningsorgan.

Utstedervirksomheten skal skilles ut fra bompengeselskapene, og det åpnes for at disse kan utvikle forretningsvirksomheten rundt utstedervirksomheten. Utkast til utstederforskrift har vært på offentlig høring. Det er forventet at forskriften kan tre i kraft 1. januar 2019. En foreløpig versjon av utstederavtalen foreligger, og det arbeides med prosedyre for utstedergodkjenning. Tilhørende prosesser mht. oppfølging og tilsyn av utstedere vil igangsettes i 2019. RBPS'ene skal levere en plan for avvikling av integrert utstedervirksomhet når de søker SD om å få fortsette med integrert utstedervirksomhet i overgangsperioden.

Reformen har også lagt opp til at takst- og rabattsystemet skal forenkles for å gjøre det mer enhetlig og brukervennlig, og for å kunne forenkle systemløsningen og dermed effektivisere innkrevningen. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til RBPS'ene omlegging til ny takst- og rabattstruktur for 39 av 50 aktuelle prosjekter pr. 31. august. For de fleste av disse pågår det lokalpolitiske prosesser knyttet til omlegging av takst- og rabattstruktur. Utkast til ny håndbok bompengeprosjekter vil foreligge innen utgangen av 2018, og arbeidet vil også pågå i 2019. For 2018 er det bevilget 516,4 mill. kr til videreføring av tilskuddsordningen, og omtales under kapittel 1330 Særskilte transporttiltak.

Arbeidet med å overføre ansvaret for vegkantutstyret og publikumstjenesten er planlagt ferdigstilt i 2018, men vil avhenge av juridiske avklaringer og om RBPS'ene er klare til å ta over oppgavene. Ansvaret for datalinjer og utenlandsinnkrevningen vil overføres til bompengeselskapene etter hvert som sentrale avtaler som holdes av etaten i dag utløper. Det er dialog med RBPS'ene mht. når dette er mest hensiktsmessig, og om hvilke opsjoner som skal utløses av Statens vegvesen. Ansvaret for brikkeanskaffelse vil bli overtatt av utstederselskapene etter hvert som selskapene blir godkjent som utstedere i AutoPASS.

### **5.2.6 Nye systemløsninger for bompenginnkreving**

Nye systemløsninger er en forutsetning for gjennomføringen av bompengereformen. Det er vedtatt at SVV anskaffer nasjonal kjerneløsning og at RBPS og utstedere anskaffer sine operatør- og utstedersystemer. Prosjektet som anskaffer nasjonal kjerneløsning er i gang med utviklingsfasen av systemdelen IP. AutoPASS HUB er i testfase som vil vare til medio oktober for en del av løsningen, og er fortsatt i utviklingsfasen for en annen del av løsningen. AutoPASS driftsplattform ble signert i september. RBPS'ene er i prosess for å avklare sine operatørløsninger.

### **5.2.7 ITS-Pilotprogrammet**

ITS-Pilotprogrammet ble formelt opprettet mai 2018 og flere aktiviteter, inklusive 5 korridor- og bypiloter, er igangsatt. Felles for pilotene er at de omhandler bruk av innovativ

ITS-teknologi for å høste erfaringer og belyse problemstillinger knyttet til datahåndtering og regulering.

ITS-Pilotene er delt mellom by- og korridorpiloter. Det pågående Borealis prosjektet på E8 inngår som en av korridorpiloteene i programmet. På strekningen er det etablert ulike former for ITS-infrastruktur og kommunikasjonssystem for å teste ut hvilke løsninger som er egnet under krevende norske forhold. Strekningen er den første i Norge der konseptet Platooning har blitt demonstrert. Korridorpiloten på E6 Oslo-Svinesund er i oppstartsfasen. Hovedfokus i 2018 er etablering av nye teknologiløsninger som kan bidra til mer smidig avvikling i sterkt trafikkerte kryss langs hovedvegnettet. E6 Oslo-Svinesund vil sammen med korridorpiloteene og E136 Romsdalen i de kommende årene ha stort fokus på utvikling av automatiserte kontroller av tunge kjøretøy ved bruk av Samvirkende ITS. Begge disse pilotene er igangsatt.

I Oslo er det etablert en bypilot i samarbeidprosjektet smartere transport i Oslo-regionen (STOR). Det pågår nå tilrettelegging for pilotering av selvkjørende kjøretøy. Det arbeides også med utvikling av tjenester innenfor kombinert mobilitet, MaaS. I bypilot Trondheim er det innledningsvis fokus på utprøving av Geofence som konsept og muligheter det gir i forhold til styring og kontroll av vegtrafikken. I Trondheimpiloten er det et nært samarbeid med næringsliv og forskningsmiljø.

Pilotene skal levere data og erfaringer som grunnlag for ITS-Pilotprogrammets aktiviteter rettet mot utvikling av dataplattform for håndtering og sammenstilling av datasett av ulikt format og størrelse. Pilotene skal også levere erfaringer for utvikling av regulatorrollen med hensyn på hva som skal til for tilrettelegging av fremtidens transportsystem. ITS-Pilotprogrammet vil være en viktig brikke i tilretteleggingen av fremtidens transportsystem der digitalisering, samvirkende-ITS og automatiserte transport og tjenester står sentralt.

### **5.2.8 Behandling av fravikssaker fra Nye Veier AS**

Vegdirektoratet behandler fravikssøknader fra Nye Veier AS til vegnormaler. Fravik med avbøtende tiltak gir mulighet for lokale tilpasninger, kostnadsreduksjoner innenfor målene og god framkommelighet og trafiksikkerhet.

Etter forskrift om anlegg av veg etter veglovens § 13 og forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften) har Statens vegvesen myndighet til å fravike kravene i normalene for riksveg.

Siden 2016 har Statens vegvesen behandlet 73 fravikssaker fra Nye Veier AS. Halvparten av fravikssakene ble besvart innen 30 dager. Behandlingen av kompliserte saker av prinsipiell art tar lengre tid. Av fravikssakene er 85 pst. godkjent med avbøtende tiltak.

## 6 Vedlegg

Vedlegg 1: Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 2: Status for prosjekter med fastsatt styringsmål

Vedlegg 3: Samfunnssikkerhet – klimatilpasning og informasjonssikkerhet



# Statsbudsjettet 2018

## Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Region/rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt				Plan-grunnlag (SM)	Plan-grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2018			Tertial 2 2018		
	Styringsmål (SM)						Prognose T1 2018	Avvik ift. SM		Prognose T2 2018	Avvik ift. SM	
	år	faktor	mill kr (løp kr)	mill kr (18-kr)				mill kr (18-kr)	mill kr (18-kr)		%	mill kr (18-kr)
<b>Region Øst</b>												
1a E18 Retvet-Vinterbro	2017	1,020	7 200	7 344	KP	RP	7 344			7 344		
3a E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta-Slependen	2017	1,020	21 600	22 032	KP		22 514	482	2,2	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	14 150	482	3,5
<i>E18 Ramstadsletta-Slependen</i>	2017	1,020	8 200	8 364	KP		8 364			8 364		
6a E6 Sjoa-Otta	2017	1,020	1 400	1 428	RP		1 428			1 428		
6a Rv 4 Roa-Gran grense (inkl. Jaren-Amundrud)	2017	1,020	1 750	1 785	RP		1 785			1 785		
				<b>32 589</b>			<b>33 071</b>	<b>482</b>	<b>1,5</b>	<b>33 071</b>	<b>482</b>	<b>1,5</b>
<b>Region Sør</b>												
3a Rv 282 Holmenbrua	2017	1,020	760	775	-		775			775		
3a E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	2017	1,020	3 000	3 060	RP	RP	3 060			3 060		
				<b>3 835</b>			<b>3 835</b>			<b>3 835</b>		
<b>Region Vest</b>												
3a E39 Ålgård-Hove	2017	1,020	3 550	3 621	KP	RP	3 621			3 621		
3a E39 Smiene-Harestad	2017	1,020	3 300	3 366	KP		3 366			3 366		
3a Rv 509 Transportkorridor vest (eksl. fellesstrekning med Bussveien)	2017	1,020	3 200	3 264	RP		3 264			3 264		
5a Rv 13 Lovraeidet-Rødsliane	2017	1,020	800	816	RP		816			816		
5a E134 Røldal-Seljestad	2017	1,020	2 900	2 958	KP		2 958			2 958		
5c Rv 5 Kjøsnesfjorden	2017	1,020	1 100	1 122	RP		1 122			1 160	38	3,4
5c E16 Nærøydalen (Hylland-Sveen)	2017	1,020	1 700	1 734	RP		1 734			1 734		
				<b>16 881</b>			<b>16 881</b>			<b>16 919</b>	<b>38</b>	<b>0,2</b>
<b>Region Midt</b>												
4a E39 Volda-Furene	2017	1,020	900	918	KP	RP	918			918		
4b E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2017	1,020	2 100	2 142	RP		2 142			2 142		
4b E39 Lønset-Hjelset	2017	1,020	1 350	1 377	-	RP	1 377			1 377		
6a Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger <sup>1</sup>	2017	1,020	1 100	1 122	KP	RP	1 120	-2	-0,2	1 122		
6d E136 Flatmark-Monge-Marstein	2017	1,020	950	969	KP		969			969		
6d E136 Breivika-Lerstad	2017	1,020	1 800	1 836	RP		1 836			1 836		
				<b>8 364</b>			<b>8 362</b>	<b>-2</b>	<b>0,0</b>	<b>7 446</b>		
<b>Region Nord</b>												
7a E6 Megården-Mørsvikbotn	2017	1,020	8 500	8 670	RP		8 670			8 670		
7a E6 Kvænangsfjellet	2017	1,020	1 100	1 122	RP		1 122			1 122		
8a E8 Sørbotn-Laukslett	2017	1,020	2 200	2 244	KP	RP	2 450	206	9,2	2 450	206	9,2
8a Rv 862 Tverrforbindelsen (Tromsø)	2017	1,020	1 600	1 632	KP		1 632			1 632		
8b Rv 94 Hammerfest sentrum	2017	1,020	1 050	1 071	RP		1 071			1 071		
				<b>14 739</b>			<b>14 945</b>	<b>206</b>	<b>1,4</b>	<b>14 945</b>	<b>206</b>	<b>1,4</b>
<b>Sum alle prosjekt</b>				<b>76 408</b>			<b>77 094</b>	<b>686</b>	<b>0,9</b>	<b>76 216</b>	<b>726</b>	<b>1,0</b>

### MERKNAD:

1) Tidligere rv 706 Sluppen - Stavne med tilknytninger



## Vedlegg 3 til T2 – Samfunnssikkerhet – klimatilpasning og informasjonssikkerhet.

Generelt er det et høyt aktivitetsnivå innen samfunnssikkerhet i Statens vegvesen.

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

*Statens vegvesen skal arbeide kontinuerlig med å sikre at samfunnssikkerhet er en integrert del av vår planlegging av fremtidens transportsystem.*

Av viktige aktiviteter kan nevnes:

- NTP utredningsgruppe for samfunnssikkerhet, som skal legge til rette for en god oppfølging av samfunnssikkerhet i etatenes planforslag til neste NTP. Utredningsgruppen er i sluttfasen og vil legge frem sin rapport medio oktober.
- VegROS brukes som grunnlag for de rutevise utredningene som gjennomføres i riksvegutredningen, som skal inngå som ett av flere plangrunnlag til etatenes planforslag.
- Det pågår en NTP-utredning av status på drenering av riksveger. Stikkord er vedlikeholdsetterslep, kapasitet i fremtidig klima.

*Statens vegvesen skal arbeide systematisk med å ha oversikt over transportinfrastruktur som er kritisk for samfunnets funksjonsevne.*

Regionen har god oversikt over kritisk transportinfrastruktur gjennom VegROS arbeidet. Videre har regionene revidert SAMROS oversiktene med fokus på det vegnettet som knytter sammen samfunnskritiske funksjoner i områder der omkjøringsalternativer ikke finnes eller kan være kritiske. Disse er nå til behandling i Vegdirektoratet (VD).

*Statens vegvesen skal 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 benyttes som et av flere grunnlagsdata for vurdering av samfunnssikkerhet i forbindelse med den pågående rutevise utredningen for kommende NTP. Regionene vil i løpet av 2018 arbeide med å oppdatere analysene

Det er tydelige lokale/regionale forskjeller i de kvalitative vurderingene i VegROS. Regionene er derfor bedt om å kvalitetssikre dataene slik at nivåene på risiko og sårbarhet framstår likt på tvers av regionene. Her inngår også kvalitetssikring av hvordan man har fulgt

retningslinjer for VegROS på punkter som gjelder klimaendringer. VegROS-prosessteamet skal ilet T3 revidere og presisere retningslinjene og prosessen for VegROS for å sikre en mer ensartet praksis. Det er også et mål å gjøre utfallet av VegROS mer informativt og sammenlignbart, f.eks. ved å følge en mal for det.

*Statens vegvesen skal ha kunnskap i linjeorganisasjonen om risikoforhold og trusler til å kunne håndtere de fleste hendelser som berører våre forvaltningsområder.*

System for beredskap og hendelseshåndtering trådte i kraft 1. januar i år. Systemet er gjennomgått i regionen. Det er utarbeidet regionale beredskapsplan for beredskapsledelse og hendelseshåndtering. Vegavdelingene har laget egne planer basert på denne.

Øvelse Trident Juncture er en viktig del av kompetansehevingen i etaten.

Region sør har revidert byggherreberedskapen iht. nytt system for beredskap og hendelseshåndtering.

*Statens vegvesen skal regelmessig gjennomføre øvelser på alle nivå i etaten og utarbeider evalueringer med vekt på dokumenterte forbedringer til oppfølging.*

Trident Juncture 2018 CPX i november vil være etatsøvelsen for 2018. Vegdirektoratet og Region nord vil etablere beredskapsledelse og -stab. Formålet er å øve Statens vegvesens ansvar og oppgaver i totalforsvaret.

Av øvrige aktiviteter kan nevnes:

- Vegavdelingene Hedmark og Oppland i Region øst har gjennomført diskusjonsøvelse med fokus på nytt system for beredskap og hendelseshåndtering.
- Region sør planlegger en samling for beredskapsledelsen høsten 2018
- Region vest har gjennomført en øvelse mellom vegavdeling Rogaland og prosjektavdelingen. Målet for øvelsen var å teste grensesnittet mellom vegavdeling og prosjektavdeling ved hendelser i større prosjekter. Prosessen var nyttig og utbedringer ble foretatt underveis. Det ble kun avdekket mindre forbedringspunkter.
- Vegavdelingene Møre og Romsdal i Region midt har øvd på funn gjort i vegROS analyseprosessen, samt i nasjonalt risikobilde til DSB.
- Vegavdeling Trøndelag i Region midt har gjennomført øvelse mot naturfare.
- Det regionale nivået i Region midt skal gjennomføre en stabsdag høsten 2018 i tillegg til en stabsdag i okt. 2018 i regi Vegdirektoratet. Formålet er å oppdatere planverket gjennom læring ved hendelser og øvelser.
- Region nord har gjennomført varslingsøvelser samt lovpålagte øvelser i tunneler der formålet er testing av varslingsrutiner, personellressurser og utstyr.
- Samtlige regioner bistår med ressurser i planleggingen av øvelse Trident Juncture.

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.

*Statens vegvesen skal bidra inn i ulike samvirkefora og tar selvstendig initiativ til samarbeid med relevante samvirke- aktører når dette er naturlig, herunder fylkesmenn, kommuner og andre offentlige etater.*

Vegdirektoratet deltar i «Direktoratgruppen for klimatilpasning», som ledes av Miljødirektoratet. 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.

Region øst og Region midt har deltatt i flere fylkesberedskapsrådsmøter og samvirkemøter om gjennomføring av LIVEX-delen og CPX-delen av Trident Juncture 18.

Det foregår ellers tatt samarbeid med kommuner om brannberedskap i tunneler, og redningsarbeid/utfordringer generelt. Det samarbeides tett med entreprenører om skredberedskap generelt. Samtlige vegavdelinger møter i Fylkesberedskapsrådet.

## Klimatilpasning

*Statens vegvesen skal bygge robust nok og begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger ved å ta hensyn til klimaendringer ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur.*

Av viktige aktiviteter kan nevnes

- Etablering av nasjonal samarbeidsgruppe med representanter fra regionene, og en tverrfaglig støttegruppe i Vegdirektoratet.
- En rekke tiltak for å styrke arbeidet med drenering og vannhåndtering, blant annet arbeides med utvikling av en dreneringsveileder (til den nye N200).
- Det er gjennomført fagdag om vannhåndteing og dimensjonering for høyere flomnivåer.
- Det er gjennomført fagdag om *risiko og sårbarhet og naturfare i vegplanlegging*, hvor det i etterkant vil bli vurdert hvordan naturfarekartlegging og VegROS-kartlegging kan integreres bedre slik at fagmiljøene lettere kan dra veksler på hverandres data.
- Rapport om ROS-analyser mht. naturfare i vegplanlegging (SVV 530) er utarbeidet og prøvd ut på E39 Stord-Os. Dette er starten på arbeidet med utvikling av en prosedyre for ROS generelt (ikke bare naturfare).

Regionene arbeider systematisk med ulike problemstillinger knyttet til vann- og overvannshåndtering. Det er arrangert fagdager og temamøter. Planer for vannhåndtering ivaretas i ROS-analysene og inn i reguleringsplanene.

Klimatilpasning i vegprosjekter og driftskontrakter har vært tema i 3 revisjoner som Vegtilsynet har gjennomført. Funn og avvik fra revisjonene vil bli fulgt opp med tiltak for å sikre bedre etterlevelse.

*Statens vegvesen skal forvalter 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:*

Av viktig aktiviteter kan nevnes

- Vegdirektoratet har startet arbeidet med oppdatering av regionale behov for skredsikring, blant annet fullføre oppdaterte oversikter i løpt av 2019.
- Flere FoU prosjekter på utprøving av metoder for skredovervåking er i gang.
- Det er gjennomført dialogmøte med leverandører for utvikling av marked for skreddeteksjon. Dette vil gi Statens vegvesen bedre utlysninger av denne type anlegg.
- Respons-prosjektet (for mer effektiv respons på naturfarehendelser) er startet opp i samarbeid med Region vest og nord.
- Det er utviklet flere naturfareplaner. Det er om lag 50% dekning. Framover er det ønskelig å få bedre håndtering av flomfare i naturfareplaner og (enda) bedre koordinering med VegROS. Det arbeides med å lage prosess i Kvalitetssystemet for beredskapsplaner for naturfare i driftskontraktsonrådene.

*Statens vegvesen skal videreføre et godt samarbeid med andre regionale og nasjonale aktører for å oppnå en mer robust infrastruktur og bedre samhandling om håndtering av naturfare:*

Av viktige aktiviteter kan nevnes:

- Bedre flomregistreringer – kartlegging av behov, samsvar med eksisterende flomdatabaser, m.m.
- Utviklet egen metodikk for gjennomføring av ROS-analyser for å optimalisere rutinene for bruinspeksjoner, jf. rapporten «Gjennomgang av bruforvaltningen i SVV». Metodikken er tatt i bruk i flere regioner.
- Videreført samarbeidet med NVE om skredvarsling og deling av data til nytte for skredvarslingen.

*Statens vegvesen skal bidra aktivt med råd og veiledning, herunder samarbeider 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. Sårbarhet på og langs veg er tema i ulike sammenhenger, og problemstillinger knyttet til naturfare tas opp og diskuteres.

Statens vegvesen deltar i Nettverk klimatilpasning Trøndelag, som er et samarbeid mellom fylkeskommunen, kommuner, statlige etater, forskningsmiljøer og næringsliv i Trøndelag fylke. Nettverket har fokus på kompetanseoppbygging, informasjonsutveksling og tett samhandling mellom aktørene.

## Informasjonssikkerhet

*Statens vegvesen skal arbeide systematisk med informasjonssikkerhet ved utvikling av intelligente transportsystemer.*

Det har i T2 foregått en videreføring av arbeidet i T1 med en kartlegging av de systemene som behandler personopplysninger. Kartleggingen bidrar til bedre personvern, og for å sikre samsvar med GDPR lovgivningen. Arbeidet ferdigstilles i T3.

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

Informasjonssikkerhet er en integrert del i arbeidet med bompengesystemet, både på kort sikt med fokus på sikker nøkkelhåndtering og rutiner i eksisterende systemer, og på lang sikt med nye systemløsninger for bompengesystemer.

*Statens vegvesen skal 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.*

Vegdirektoratet er i slutføring av reviderte retningslinjer for grunnsikring i Statens vegvesen. Dokumentet vil slutføres og vedtas i T3.

*Statens vegvesen skal prioritere informasjons- og kommunikasjonssystemer slik at etaten evner å ivareta oppgaver kritisk for samfunnets funksjonsevne også i en beredskaps-/krisesituasjon.*

Vegdirektoratet planlegger en større gjennomgang av samfunnskritiske objekter og systemer i 2019.

*Statens vegvesen skal 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.*

Vegdirektoratet har etablerte prosesser for håndtering av cyberangrep, som jevnlig øves og trenes. Rammeverk for digital hendeshåndtering er innarbeidet og tiltak i Sivilt beredskapssystem er svart ut. Det er gjennomført 2 IKT-beredskapsøvelser i T2.