



Statens vegvesen

**Tertialrapport pr. 30. april 2020 til
Samferdselsdepartementet**

Innholdsfortegnelse

1	Leders beretning	3
2	Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029	5
2.1	Hovedmål framkommelighet.....	5
2.2	Hovedmål transportsikkerhet	9
2.3	Hovedmål miljø	10
3	Økonomi og ressursbruk.....	11
3.1	Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	13
3.2	Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	19
3.3	Fullmakter	21
3.4	Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem	22
4	Effektiv ressursbruk	23
4.1	Administrasjon	23
4.2	Effektiv ressursbruk i Statens vegvesen	24
4.3	Tiltak for å følge opp ABE-reformen og redusere interne kostnader.....	26
4.4	Prosjektstyring	28
5	Styring og kontroll i virksomheten	28
5.1	Risikovurderinger	33
5.2	Samfunnssikkerhet.....	35
	Vedlegg	36

1 Leders beretning

Statens vegvesen har gjennomgått en av de største omstillingene i offentlig sektor noensinne. Som følge av regionreformen og avvikling av sams vegadministrasjon var 1 388 ansatte overført til fylkeskommunene ved årsskiftet. Samtidig gir overgangen fra regioner til divisjoner en mer effektiv styring av virksomheten, og styrker Statens vegvesen som en samfunnsaktør innen veg og vegtransport.

Takket være gode forberedelser i 2019 har Statens vegvesen i ny form vært operativt fra første dag, og trafikanter og brukere er ikke blitt berørt av omorganiseringen. Vi bistår Samferdselsdepartementet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033, og leder de administrative forhandlingsutvalgene for forhandling/reforhandling av byvekstavtalene. Vi jobber med faglig utvikling av regelverket på vegområdet i samarbeid med alle vegforvaltere og bransjeaktører. Vi samarbeider med entreprenører for å utvikle smarte og sikre transportløsninger for å bedre framkommeligheten for alle trafikanter. Vi gir faglige råd om hvilke riks- og hovedveger som bør tas vare på eller bygges nytt, og vi planlegger, bygger og tar vare på de vegene som vi har ansvaret for. Vi jobber for høyere nytte for alle trafikanter, og for å få mer veg for pengene.

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. 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. Statens vegvesen har utarbeidet nye rutiner for oppfølging av kostnader på prosjekter i gjennomføringsfasen, og rutinene er en viktig del av etatens interne styring. Statens vegvesen ser resultater av arbeidet, bl.a. ved økt bevissthet rundt kostnadsstyring i alle deler av organisasjonen, både i plan- og gjennomføringsfasen. Arbeidet videreføres og forsterkes. Imidlertid vil slike tiltak først gi effekter på lengre sikt.

Omstillingen har ført til en utfordrende økonomisk situasjon og etaten har flere ansatte enn budsjettet gir rom for. Regjeringen har i Revidert nasjonalbudsjett foreslått å øke bevilgningene til etaten for å dekke utgifter til overtallighet. Til tross for det er det en risiko knyttet til merutgifter på rundt 50 mill. kroner på Statens vegvesens driftspost.

I 2020 forventer Statens vegvesen et lite mindreforbruk på investeringspostene. På post 30 Riksveiinvesteringer er det imidlertid variasjoner mellom underpostene, med et forventet merforbruk innenfor store prosjekter og et forventet mindreforbruk innenfor programområdene, fornying og planlegging. Tilskuddspostene viser også et mindreforbruk. Det kan også i år være behov for å bruke midler fra vedlikehold til drift av riksveger.

Det er høy turnover i etaten, men avgangene er ikke nødvendigvis på områder hvor det er definert overtallighet. Statens vegvesen er en mangeartet kompetanseorganisasjon, og det jobbes mye med å løse utfordringen med skjevhet i etatens bemanning. Selv om vi bestreber oss med å drive god kompetanseutvikling slik at så mange som mulig kan overføres til en ny jobb internt er det likevel fare for overtallighet, og vi har derfor begynt å forberede tilbud om sluttpakker og kompetansetiltak i etaten. Samtidig er det undertallighet andre steder i

etaten, noe som medfører vedvarende, høyt arbeidspress for enkeltmedarbeidere. Dette kan påvirke leveranseevnen (tid og kvalitet) på enkelte områder, øke faren for ulykker og gi helseproblemer med medfølgende økt arbeidspress på kolleger. For å sikre tilstrekkelig kapasitet er etaten avhengig av både interne ressurser og eksternt kjøp av kapasitet. Eksternt kjøp av tjenester gir etaten nødvendig fagekspertise og fleksibilitet uten å binde opp store, faste kostnader.

Som Norges største landbaserte byggherre har Statens vegvesen et særlig ansvar for å bidra til at Norge når klimamålene i Parisavtalen om å kutte utslippene av klimagasser med minst 40 prosent i 2030 sammenlignet med 2005. Vegvesenet legger lista høyere og har som mål å redusere de totale klimagassutslippene fra virksomheten med 50 prosent innen 2030. Derfor innfører nå Statens vegvesen klimabonus for nye tiltak som kutter klimautslippene underveis i vegprosjekter. Hvis klimaregnskapet viser bedre tall enn klimabudsjettet, skal entreprenøren få en ekstra klimabonus. På den andre siden skal entreprenører som får et dårligere klimaresultat enn budsjettet få et klimatrekk.

Foreløpige tall viser at 31 mennesker mistet livet i trafikkulykker i årets første måneder. De strenge korona-tiltakene, med mange mennesker i karantene og på hjemmekontor, har påvirket aktiviteten på vegene i mars og april, men det er likevel vanskelig å se noen korona-effekt i ulykkestallene for årets første tertial.

Statens vegvesen har begynt å omsette ekstrabevilgningen fra Stortinget på 600 mill. kr til Krisepakke 3, og satt i gang mange prosjekter for å ruste opp og ta vare på vegkapitalen. Prosjektene utgjør i hovedsak trafikksikkerhetstiltak, ettersleppsoppgaver som drenering, støyskjerming, elektro, belysning og rasteplasser, og utbedringer av bru, rekkverk og tunneler etter tilstandsvurderinger.

Korona-nedstengingen av samfunnet har ført til at bruken av Statens vegvesens digitale løsninger er økt raskere enn den ellers ville gjort. Det har vært en merkbar økning i bruken av våre digitale publikumstjenester etter at trafikkstasjonene ble stengt. Dette gjelder særlig for kjøretøyregistreringer, der 95,5 pst. av handlingene nå er digitale. Etaten har også gjennomført en rekke tiltak som har sørget for at medarbeidere i Statens vegvesen har kunnet jobbe hjemmefra på en tilfredsstillende måte fra første dag. Vi har opprettholdt normal drift og beredskap av transportsystemet i hele perioden.

Jeg er stolt av alle medarbeideres innsats hittil i år. De har tilpasset seg ny organisasjonsstruktur som har gitt mange av dem nye arbeidsoppgaver og ledere.

Oslo, 10. juni 2020

Ingrid Dahl Hovland

Vegdirektør

Statens vegvesen

2 Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029

2.1 Hovedmål framkommelighet

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

Status for byvekstavtaler

Det overordnede målet for byvekstavtalene er at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet), jf. Nasjonal transportplan 2018–2029.

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

Ny byvekstavtale for Trondheimsområdet trådte i kraft i juni 2019, og er inngått mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten. Avtalen gjelder perioden 2019–2029 og erstatter bymiljøavtalen fra 2016. Det er gitt lokalpolitisk tilslutning til en fremforhandlet tilleggsavtale om oppfølging av regjeringens bompenggeavtale for Trondheimsområdet. Denne er oversendt Samferdselsdepartementet 20. mai 2020, sammen med en redegjørelse om håndteringen av prioritert prosjektliste (langsiktig tiltaksplan).

Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner har gitt lokalpolitisk tilslutning til fremforhandlet forslag til avtale for Nord-Jæren 4. desember 2019. Styringsgruppen for Bymiljøpakken har i brev til Samferdselsdepartementet datert 30. april 2020 redegjort for oppfølgingen av regjeringens bompenggeavtale, inkludert effektiviseringstiltak for å få balanse mellom inntekter i Bymiljøpakken og prosjektporteføljens kostnader samt lokale vedtak om reduserte billettpriser og bedre kollektivtilbud.

Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden har gitt lokalpolitisk tilslutning til avtale for Bergensområdet 6. desember 2019. Etter lokalpolitisk behandling skal avtalene behandles i regjeringen før de trer i kraft. Styringsgruppen for Miljøloftet har i brev til Samferdselsdepartementet datert 21. mai 2020 redegjort for oppfølgingen av regjeringens bompenggeavtale, inkludert prioritert prosjektliste og lokale vedtak om reduserte bompenger og reduserte billettpriser.

Akershus fylkeskommune (Viken fylkeskommune fra 2020) og kommunene Oslo, Bærum, Skedsmo (Lillestrøm kommune fra 2020) og Oppegård (Nordre Follo kommune fra 2020) har

gitt lokalpolitisk tilslutning til fremforhandlet forslag til avtale for Oslo og Akershus. Det pågår en prosess for å komme til lokal enighet om en revidert Oslopakke 3. Lokal enighet om dette er avgjørende for å få en avklaring av lokal finansiering av Fornebu-banen og få fastsatt det statlige bidraget. Det er stor usikkerhet knyttet til om man vil komme til enighet. Bompengeproposisjonen E18 Lysaker–Ramstadsletta ligger til behandling i Stortinget.

I tabell 1 gis en oversikt over det statlige bidraget i gjeldende byvekstavtale og tilleggsavtale for Trondheimsområdet og forslag til byvekstavtale for Oslo og Viken, Bergensområdet, Nord-Jæren. Oversikten er ekskl. finansiering til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen. Det statlige bidraget til 50/50-prosjektene i Oslo og Viken (Fornebu-banen og t-banetunnel gjennom sentrum er ikke fastsatt) og vil komme i tillegg.

Tabell 1: Statlig bidrag i gjeldende byvekstavtale og tilleggsavtale for Trondheimsområdet og forslag til byvekstavtale for Oslo og Viken, Bergensområdet, Nord-Jæren

mill. kr. (2020-kr.)

	Oslo og Viken	Bergensområdet	Nord-Jæren	Trondheimsområdet	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksveg (kap 1320 post 30)	4 882	4 497	2 514	3 778	15 671
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	Ikke fastsatt*	3 553	5 190	1 754	10 497
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)					
Belønningsmidler til byvekstavtaler	3 619	3 454	2 442	2 816	12 331
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5130	1 130	1 660	560	8 480
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	400	500	500	500	1 900
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			500		500
Totalt	14 031	13 134	12 806	9 408	49 379

*Vil justeres etter fastsettelse av det statlige bidraget til Fornebu-banen og t-banetunnel gjennom sentrum

Etablere gode styringssystemer for å ha styring, kontroll og oversikt over eventuelle omdisponeringer mellom kap. 1330, post 30 og kap. 1330, post 66

I Supplerende tildelingsbrev nr. 2 har Samferdselsdepartementet gitt kriterier for prioritering og rapportering av programområdemidler i byvekstavtalene. I siste avsnitt i dette brevet har departementet sluttet seg til at det ikke legges opp til et opplegg med omdisponeringer mellom post 30 og post 66.

Vedlegg 1 har en oversikt over bruk av midler til byvekstavtaler.

Status for tunnelutbedringsprogrammet

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

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

For flere at TEN-T-tunnelene som omfattes av tunnelsikkerhetsdirektivet er det lagt til grunn at disse på sikt vil bli erstattet av nye vegløsninger. Tidspunktet for når dette vil kunne skje vil være avhengig av prioritering i Nasjonal transportplan. Disse tunnelene er foreløpig ikke omfattet av tunneloppgraderingsprogrammet. Med prioriteringene i Prop. 1 S (2019–2020) gjenstår det å starte opp arbeidene med utbedringene av to tunneler på TEN-T-vegnettet; E16 Lærdalstunnelen og E39 Fløyfjellstunnelen i Vestland. Det tas sikte på å starte opp arbeidet med eksternt kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag for E16 Lærdalstunnelen i løpet av 2020. For E39 Fløyfjellstunnelen pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot andre tiltak i Bergen, blant annet utbyggingen av Bybanen mot Åsane. Behovet for utbedring av eksisterende Fløyfjellstunnel vil bli avklart nærmere i forbindelse med dette arbeidet.

Oppfølging av Handlingsplan for kollektivtransport

Regjeringen la frem Handlingsplan for kollektivtransport sommeren 2018. Statens vegvesen har laget en plan for gjennomføring av de 22 tiltakene Statens vegvesen har ansvaret for.

Følgende tiltak er allerede gjennomført eller under arbeid:

6.3. Tilrettelegge for innfartsparkeringplasser. Statens vegvesen har kartlagt status og anslag for innfartsparkering langs veg i de ni største byområdene for 2019 og 2020.

7.4 Oppdatere fagmateriell om universell utforming av veger og gater. Veileder V129 Universell utforming av veger og gater er under oppdatering. Veileder og sjekkliste for revisjon og inspeksjon for universell utforming (2019) er tilgjengelig på nett. Fagartikler med studenter i høyere utdanning som målgruppe er under utarbeiding. Korte nanokurs for inspirasjon (2018) med video og oppgaver er tilgjengelig på nett.

8.1 Oppdatere Håndbok 123 Kollektivhåndboka. Håndbok V123 er under oppdatering på bakgrunn av oppdateringer i N100 (2019). Forventet ferdigstilt i løpet av året.

8.2 Bidra til at det finnes et bredt tilbud av kurs og studier i kollektivtransport.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen har etablert et felles kompetansesenter for samferdselsfag (Konnekt). I tillegg deltar Statens vegvesen i Kollektivforum.

9.3 Gjennomføre en nasjonal verdsettingsundersøkelse. De første resultatene fra verdsettingsundersøkelsen er lagt inn i verktøyene våre i løpet av mai. De siste verdiene (basert på før/etterundersøkelse sykkel) kommer etter sommeren.

9.4 Samle eksisterende nasjonal, relevant statistikk om kollektivtransport og videreformidlingen i kollektivregnskapet. Statens vegvesen samlet for første gang data om bærekraftige mobilitetsløsninger i 2019 i et felles nasjonalt regnskap der kollektivtransport inngår. Målet er å publisere det årlig.

9.6 Gjennomføre FoU-program om Bedre by. Programmet ble avsluttet i 2019.

Løpende og planlagte aktiviteter:

3.1 Konkretisere behovet for midler til kollektivtransport i hvert enkelt byområde i byutredningene. Dette er en del av grunnlagsarbeidet frem mot neste NTP.

6.2 Vurdere framkommeligheten i kollektivfeltene. Dette er en løpende aktivitet.

6.5 Bidra til at det utarbeides felles planer for sammenhengende reisekjeder. Arbeidet følges opp gjennom byveksttaler. Universell utforming skal prioriteres på strekninger med høyest trafikkgrunnlag.

7.1 Følge opp knutepunktveilederen. Statens vegvesen deler oppgaven med Jernbanedirektoratet, fylkeskommunene og kommunene.

8.5 Bidra til å videreutvikle Tiltakskatalog.no. Jobbes kontinuerlig med oppdateringer. Har blant annet lagt inn artikkel om ganglenker til kollektivtransport (2019).

8.7 Bedre kompetansen om universell utforming. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har brukermedvirkningsforum for dialog. Har fellesmøter en gang i året. Deltar på nettverksmøter for kollektivtransport (Bufdir). Statens vegvesen har bidratt i veiledning om reisekjeder med maritim kollektivtransport og om uteområder, utarbeidet av andre (Universell Utforming AS). Er med i arbeidet om en Veileder om universell utforming av uteområder.

9.1 Forbedre transportmodeller og videreutvikle kollektivmodul i regional persontransportmodell (RTM). Det jobbes kontinuerlig med dette.

9.2 Videreutvikle samfunnsøkonomiske analysemetoder og tilrettelegge for bedre samordning mellom Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Kystverket. Det jobbes kontinuerlig med dette.

12.1 Sørge for oppfølging av retningslinjer for samfunnssikkerhet i knutepunkter. Dette er en løpende aktivitet. Statens vegvesen følger opp i samarbeid med Jernbanedirektoratet, fylkeskommunene og kommunene.

2.2 Hovedmål transportsikkerhet

- *Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen.*

Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker

Foreløpige tall viser at det var 31 drepte i vegtrafikken de fire første månedene i 2020. Dette er én mer enn i tilsvarende periode i 2019, og det høyeste antallet for månedene januar–april siden 2016. Fordelingen på vegtyper er 14 på Ev/Rv, 11 på fylkeskommunal veg, 5 på kommunal veg, og 1 på andre vegtyper. 26 menn og 5 kvinner omkom i trafikken i årets fire første måneder, der om lag halvparten av de omkomne er menn i alderen 16–40 år. 17 omkom i personbil, og i 12 av de 29 dødsulykkene var tungbil involvert.

Om lag halvparten av de omkomne i årets første måneder er omkommet i møteulykker, men det er også sykkel- og fotgjengerulykker og i april omkom en ung mann i en MC-ulykke i Enebakk.

Foreløpige tall for hardt skadde foreligger fire måneder på etterskudd. Det foreligger derfor ikke foreløpige tall for antall hardt skadde de fire første månedene i 2020. Foreløpige tall for perioden september – desember 2019 viser 158 hardt skadde, mens det i tilsvarende periode i 2018 var 194 hardt skadde. Dette kan være en indikasjon på en positiv utvikling, men det presiseres at usikkerheten knyttet til de foreløpige tallene for hardt skadde er svært stor.

Styrket og målrettet utekontrollinnsats

	Antall kontroller 2019 ved T1 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2020 ved T1 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	28 600 (44 pst.)	27 800 (46 pst.)
Lette kjøretøy	16 600 (49 pst.)	15 300 (48 pst.)

Det jobbes godt med å innrette kontrollvirksomheten etter de føringer som er gitt, men det er krevende at utekontrollvirksomhetens bemanning ved inngangen til året var for lav ut fra et reelt behov. Dette får også betydning for vår mulighet til å opprettholde kontrollvolumene fremover.

Starten av året var preget av høy aktivitet frem til korona-situasjonen inntraff. Kontroller av vinterutrustning inngår i alle tekniske kontroller i vinterperioden. I tillegg er det gjennomført kontroller kun med fokus på vinterutrustning, spesielt når vær og føreforhold har vært utfordrende. For perioden 1. januar til 31. mars er antallet kontrollerte kjøretøy økt med ca. 18 pst. sammenlignet med samme periode i 2019, fra 32 768 til 38 759 kjøretøy. Totalt har andelen med mangler falt fra 2,8 til 2,1 pst. for dekk og fra 3,0 til 2,8 pst. for manglende kjettinger. Tilhengere utgjorde 15 671 av de kontrollerte kjøretøyene, og andelen mangler

for disse er noe høyere enn på trekkvogner/motorvogner. Årsaken til at vi bruker tall kun t.o.m. mars er korona-situasjonen, og at perioden i større grad er sammenlignbar med 2019 enn om vi brukte tall t.o.m. april.

Da korona-krisen inntraff fikk Statens vegvesen raskt på plass risikovurderinger og tiltak for smittevern for å sikre både kontrollører og sjåførere mot smitte. Dette har gjort at det i hele korona-perioden er gjennomført kontroller. Tiltakene som er iverksatt har imidlertid medført at kontrollene tar mer tid. Kontroller som medfører behov for å gå inn i førerhytten på tungbiler er minimert. Dette medfører at spesielt kontroll av kjøre- og hviletid og fullverdige bremsekontroller er betydelig redusert. Kontroller av kjøre- og hviletid i bedrifter gjennomføres som tidligere, men unntakene i korona-perioden gjør det mer utfordrende både å kontrollere og vurdere om det er brudd på regelverket. Statens vegvesen har også hatt en sentral rolle i arbeidet med unntak og tilpasninger av regelverk for å håndtere korona-situasjonen. Det er bl.a. innført unntak for kjøre- og hviletid. Videre har vi bistått Samferdselsdepartementet med ulike spørsmål knyttet til unntak og håndtering av situasjonen i transportnæringen.

2.3 Hovedmål miljø

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

Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter

Bilsalget i årets første tertial var lavere enn tilsvarende periode i 2019, trolig på grunn av nasjonale tiltak som følge av korona-situasjonen i Norge. I januar og februar ble det solgt henholdsvis 24,3 og 13,9 pst. flere utslippsfrie personbiler enn på samme tid i 2019. I mars og april har bilsalget sunket og det ble solgt henholdsvis 35,1 og 17,7 pst. færre utslippsfrie personbiler disse månedene sammenlignet med 2019.

I 2020 kom statistikk (SSB tabell 12578) som viste at kjørelengden for den samlede bilparken i 2019 sank med 436,8 mill. kilometer. Det var en økning i kjørelengde for utslippsfrie kjøretøy med 950,5 mill. kilometer. Økningen for ladbare hybrider var 289,9 mill. kilometer.

CO₂-utslippene fra trafikken rapporteres årlig fra SSB. Foreløpige tall for 2019, publisert 8. juni 2020, viser en nedgang i klimagassutslipp fra vegtrafikk på 8 pst. fra 2018, til 8,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Årsaken er en nedgang i salget av bensin og autodiesel, i tillegg til at andelen biodrivstoff i drivstoffblandingen økte. Nedgangen i klimagassutslippene fra vegtrafikken oppgis som hovedårsaken til at det totale utslippet av klimagasser i Norge gikk ned med 2 pst. fra 2018.

Det direkte utslippet av CO₂ fra vegtrafikken er proporsjonalt med drivstoffbruken. Utviklingen i omsetningen av bilbensin og autodiesel i Norge i 2019 viste en nedgang på 2,25 pst. i forhold til 2018. I T1 2020 var utviklingen i drivstoffsalget til transportformål slik:

Tabell 2: Salg av bensin og diesel til transport, millioner liter, SSB tabell 11174.

	Januar	februar	mars	april
Bensin (transport)	70(72)	69(69)	61(73)	59 (82)
Autodiesel (transport)	203(215)	196(200)	191 (213)	164 (206)

Tallene inkluderer biodrivstoff. Tall fra 2019 i parentes. Salget av bilbensin og autodiesel til alle formål er noe høyere

Utfra drivstoffsalg var utslippet fra vegtrafikk i T1 2,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er 11 pst. lavere enn for samme periode i fjor.

3 Økonomi og ressursbruk

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2019	Tildelt 2020 ¹	Anslag Merinntekter	Til disp. 2020	Prognose 2020	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
						(Mill. kr)	(pst.)	
01 Driftsutgifter	42,380	3 723,7	84,0	3 850,1	4 200	350	9,1	1 461
22 Drift og vedlikehold av riksveier	168,081	7 031,8		7 199,9	7 150	-50	-0,7	1 656
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	17,671	2 214,6	-75,0	2 157,3	2 222	65	3,0	662
29 OPS-prosjekter	54,421	1 212,0		1 266,4	1 335	69	5,4	212
30 Riksveiinvesteringer	417,638	13 129,4		13 547,0	13 226	-321	-2,4	4 352
31 Skredsikring riksveier	-	1 080,0		1 080,0	1 048	-32	-3,0	287
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	12,756	-		12,8	12,8	0	-	3
36 E16 over Filefjell		50,0		50,0	92	42	84,0	8
37 E6 vest for Alta	77,572	-		77,6	17	-61	-78,1	1
72 Kjøp av riksveiferjetjenester	60,202	1 537,9		1 598,1	1 833	235	14,7	461
SUM statlige midler til riksvegformål	850,721	29 979,4	9,0	30 839,1	31 136	297	1,0	9 103

¹ Inklusiv tildeling med 600 mill. kr på post 22 og 50 mill. kr på post 72 iht. Prop. 67 S/Innst. 216 S (2019-2020)

Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveger

Mill. kr

Post	Overført fra 2019	Tildelt 2020	Til disp. 2020	Prognose 2020	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
					(Mill. kr)	(pst.)	
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		254,3	254,3	254,3	-	-	0
62 Skredsikring fylkesveier	534,731	-	534,7	417,0	-117,7	-22,0	1
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	111,924	-	111,9	75,0	-36,9	-33,0	0
64 Utbedring på fylkesveger for tømmertransport		25,8	25,8	34,3	8,5	32,9	2
65 Tilskudd til fylkesveier		100,0	100,0	0	-100,0	-100,0	0
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		1 400,0	1 400,0	1 400,0	-	-	392
SUM tilskudd	646,655	1 780,1	2 426,8	2 180,6	-246,2	-10,1	395

Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Tildelt 2020	Prognose 2020	Avvik tildelt vs. prognose	Regnskap hittil i år pr. 30/4	Pst. inntekt av tildelt pr. 30/4
01 Salgsinntekter m.m.	277,0	361,0	84	94,9	34,3
02 Diverse gebyrer	513,4	438,4	-75	112,6	21,9
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	115,3	115,3	-	24,4	21,2
SUM	905,7	914,7	9	231,9	25,6

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Mill. kr

Post	Overført fra 2019	Tildelt 2020	Til disp. 2020	Prognose 2020	Avvik til disp./Prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
					(Mill. kr)	(pst.)	
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	24,869	2 070,0	2 094,9	1 875	-220	-10,5	115
Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder	38,250	2 650,5	2 688,7	2 751	62	2,3	836
SUM	63,119	4 720,5	4 783,6	4 626	158	-3,3	951

3.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

Post 01 Driftsutgifter

Statens vegvesen forventer brutto merforbruk på 434 mill. kr på post 01 Driftsutgifter. Statens vegvesen har fullmakt til å overskride kap. 1320, post 01 mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter. Det forventes merinntekter på 84 mill. kr i 2020 slik at forventet netto merforbruk på post 01 Driftsutgifter blir 350 mill. kr.

Brutto merforbruk på 434 mill. kr er knyttet til følgende:

- 150 mill. kr til feriepenger og arbeidsgiveravgift for ansatte som er overført til fylkeskommunene
- 70 mill. kr til merutgifter knyttet til overtallighet
- 50 mill. kr til merutgifter til sluttoppgjør for ansatte som er overført til fylkeskommunene, (gjenstående feriedager, overtid og reisetid)
- 54 mill. kr som følge av økte utgifter og tilsvarende økte inntekter fra Autopass, jf. omtale under kap. 4320, post 01 og eget avsnitt om Autopass.
- 30 mill. kr knyttet til økte utgifter i forbindelse med fremleie/salg av eiendom og merutgifter innenfor forvaltning, transportområdet, IKT mv.
- 10 mill. kr i forbindelse med at fylkeskommunene skal benytte deler av Statens vegvesens IT-systemportefølje i forbindelse med overføring av sams vegadministrasjon, jf. omtale under kap. 4320, post 01.
- 70 mill. kr knyttet til økte utgifter som følge av at et høyere antall ansatte er lønnet på posten i 2020 enn hva som er forutsatt i bemanningsplan og budsjettet, og utover de forutsetninger som er lagt for overtallighet på post 01 i revidert nasjonalbudsjett

Statens vegvesen har fullmakt til å overskride bevilgningen på post 01 med 150 mill. kr til dekning av feriepenger, inkludert arbeidsgiveravgift for ansatte som overføres til fylkeskommunene, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020).

I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å øke bevilgningen på post 01 med 120 mill. kr for å dekke merutgifter til overtallighet og sluttoppgjør for ansatte som er overført til fylkeskommunene.

Hensyntatt overskridelsesfullmakt knyttet til feriepenger for ansatte som overføres til fylkeskommunene, foreslått bevilgningsendring på kap 1320, post 01 og kap. 4320 post 01 i revidert nasjonalbudsjett, forventes det et merforbruk på kap. 1320 post 01 på 50 mill. kr i 2020.

Merforbruket er knyttet til økte lønnsutgifter som følge av at et høyt antall ansatte som finansieres på post 01.

Statens vegvesen følger budsjettsituasjonen på post 01 nøye og vurderer tiltak for å unngå merforbruk. Aktiv bruk av det interne arbeidsmarkedet i Statens vegvesen for å avhjelpe skjevheter i bemanning og sluttpakker som er foreslått i revidert nasjonalbudsjett, er tiltak som kan bidra til å redusere merutgifter til lønn på posten.

Autopass

Som nevnt under postomtalen til kap. 1320, post 01 og 4320, post 01 forventes det at Statens vegvesen i 2020 vil få utgifter på 54 mill. kr på kap. 1320, post 01 og tilsvarende økte inntekter under kap. 4320, post 01. Dette skyldes en regnskapsmessig endring i hvordan deler av utgiftene til Autopass blir belastet bompengeselskapene.

Utgifter til drift og utvikling av nye systemløsninger er å anse som utgifter knyttet til innkreving av bompenger og finansieres derfor av bompenger, jf. Prop 131 S (2016–2017). Statens vegvesen forskutterer utgifter til drift og utvikling av Autopass-systemet og fordeler deretter utgiftene videre til bompengeprojekter. Regnskapsmessig har dette blitt håndtert ved at Statens vegvesen fordeler utgiftene videre til bompengeselskapene og selskapene har blitt rekvirert for bompenger. På den måten har utgiftene blitt belastet bompenger.

En del av utgiftene til bompengeneinnkreving er utstederutgifter som er merverdiavgiftspliktige. Det er ikke mulig å skille ut merverdiavgift ved rekvirering av bompenger. Bompengeselskapene har derfor tatt til orde for at regnskapspraksis endres for utstederutgifter slik at merverdiavgift synliggjøres.

For å imøtekomme bompengeselskapene foreslår Statens vegvesen at utstederutgifter håndteres som videresalg av en omsetningspliktig tjeneste. Videresalget medfører at Statens vegvesen får en utgift på kap. 1320, post 01 og en tilsvarende inntekt på kapittel 4320, post 01. Forventet nivå på utstederutgifter i 2020 er 54 mill. kr. Øvrige utgifter knyttet til Autopass forutsettes rekvirert som bompenger i tråd med tidligere praksis. Løsningen vil ivareta bompengeselskapenes ønske om mulighet for å få fradrag for inngående merverdiavgift for utstederutgifter, og tilsvarer løsningen som brukes for Autosys.

Statens vegvesen vil komme tilbake til saken i ny saldering av budsjettet for 2020 og i den forbindelse vurdere behovet for å fremme bevilgningsendringer på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter og kap. 4320, post 01.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveger

Post 22	Til disp. 2020	Prognose 2020	Mill. kr	
			Avvik til disp./prognose	Avvik (pst.)
Drift	3 916,0	4 000	84	2,1
Vedlikehold	3 283,9	3 150	-134	-4,1
SUM	7 199,9	7 150	-50	-0,7

Det forventes et mindreforbruk på 50 mill. kr i 2020 på post 22. Posten er foreslått nedjustert med 50 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett. Hensyntatt foreslått bevilgningsendring i revidert nasjonalbudsjett forventes posten å gå i balanse.

Drift av riksveger

Merforbruket på drift er hovedsakelig knyttet til økte utgifter til vinterdrift i store deler av landet. Det øvrige merforbruket kan knyttes til høyere priser enn forventet i nye driftskontrakter.

Vedlikehold av riksveger

Mindreforbruket på vedlikehold kommer som en konsekvens av merforbruket på drift og foreslått kutt på 50 mill. kr i RNB. Mindreforbruket er en nedjustering av vedlikeholdsaktiviteten for å styre mot balanse på posten.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på 65 mill. kr. I Revidert nasjonalbudsjett (RNB) 2020 er det foreslått å redusere bevilgningen på post 28 med 10 mill. kr som følge av at utekontrollaktiviteten ikke blir så høy som forutsatt som følge av virusutbruddet. Likeledes er det i RNB 2020 foreslått å redusere inntektskravet på kap 4320, post 02 diverse gebyrer med 75 mill. kr som følge av redusert volum for de gebyrbelagte tjenestene grunnet virusutbruddet. Posten forventes å gå i balanse i 2020, under forutsetning av foreslåtte bevilgningsendringer i RNB 2020.

Post 28 har begrenset handlingsrom på utgiftssiden da det meste av aktiviteten består av faste kostnader som lønn og husleie. I tillegg vil det kunne komme ekstra kostnader i forbindelse med tiltak for å hindre smittespredning ved gjenåpning av tjenestene.

Kostnadene pr. 30 april på Autosys-prosjektet er 76 mill. kr. Prognosen er lik bevilgningen på 216,6 mill. kr i Prop. 1 S (2019–2020).

Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 70 mill. kr. Bevilgningen på posten er foreslått økt med 110 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2020. Hensyntatt foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2020 ligger det an til et mindreforbruk på om lag 40 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak utsatte utbetalinger av forutsatt vederlag til OPS-selskapet knyttet til tunneloppgradering på strekningen E39 Klett–Bårdshaug.

Investeringspostene 30, 31, 34, 36 og 37

Post 30 Riksveiinvesteringer

Mill. kr

Post 30	Til disp. 2020	Prognose 2020	Avvik til disp./ prognose	Avvik (pst.)
Store prosjekter	5 947,7	6 384	436,3	7,3
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 101,0	1 039	-62,0	-5,6
<i>Programområder:</i>				
-utbedringstiltak	1 641,6	1 435	-206,6	-12,6
-tiltak for gående og syklende	406,8	416	9,2	2,3
-trafiksikkerhetstiltak	744,3	793	48,7	6,5
-miljø- og servicetiltak	188,6	120	-68,6	-36,4
-kollektivtrafikktiltak og universell utforming	44,9	39	-5,9	-13,1
Sum programområder	3 026,2	2 803	-223,2	-7,4
Fornyning av riksveg	2 073,3	1 813	-260,3	-12,6
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 212,0	1 000	-212,0	-17,5
Nasjonale turistveger	186,8	187	0,2	0,1
Sum post 30	13 547,0	13 226	-321,0	-2,4

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 320 mill. kr. Bevilgningen på posten er foreslått økt med 60 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2020. Hensyntatt foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2020, viser prognosen et forventet mindreforbruk på om lag 380 mill. kr.

Det er betydelig grad av variasjon mellom underpostene. Når man ser bort fra endringene som er foreslått i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett, viser de underliggende prognosene at det ligger an til et merforbruk på om lag 440 mill. kr innenfor store prosjekter og mindreforbruk innenfor bymiljø- og byvekstavtaler, flere av programområdene, fornying og planlegging og grunnerverv.

Det vil bli vurdert muligheten for å omdisponere mellom underpostene, slik at avvikene internt på post 30 reduseres mest mulig.

Store prosjekter

Forventet merforbruk på om lag 440 mill. kr skyldes bl.a. endret betalingsplan fra entreprenør på prosjektet E16 Eggemoen–Olum, forventet forlik om sluttoppgjør for prosjektet rv. 4 Lunner grense–Jaren og inngått forlik på prosjektet E18 Riksgrensen–Ørje samt kostnadsøkninger for prosjektene E39 Svevatjørn–Rådal og E6 Helgeland sør.

Bymiljø- og byvekstavtaler

Det forventes et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Avviket skyldes lavere behov knyttet til enkelte prosjekter i Oslo og Viken, bl. a på grunn av forsinkelser for prosjektet E18/fv. 605

Professor Kohts vei og forventede kostnadsreduksjoner for prosjektet rv. 150 G/S bruer ved Ullevål stadion.

Programområdene

Samlet sett forventes det et mindreforbruk på om lag 220 mill. kr for programområdene. Dette kan i hovedsak knyttes til underposten Utbedringstiltak. Avviket skyldes i hovedsak forsinket utlysning og forsinkelser på grunn av uforutsette grunnforhold på flere ferjekaiutbedringer på Sunnmøre. I tillegg er forberedelsene til utlysning av et delprosjekt på utbedringsstrekningen på rv. 52 forsinket.

Fornyng

De underliggende prognosene viser et mindreforbruk på om lag 260 mill. kr. Avviket er i hovedsak knyttet til forsinkelser i prosjekteringsarbeidene for tunnelprosjektene E16 Jernfjell- og Skrikeberg tunnelene samt E16 Arnanipa-, Bjørkhaug- og Særetunnelene.

Planlegging og grunnerv

De underliggende prognosene viser et mindreforbruk på om lag 210 mill. kr, som skyldes forsinkelser i flere planaktiviteter. Avviket er i hovedsak knyttet til utsettelse av det videre planarbeidet for E18 Ramstadsletta-Slependen samt E18 Lysaker kollektivknutepunkt, i påvente av politiske avklaringer om Oslopakke 3.

Eksterne midler

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 1 500 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at all rekvirering av bompenger på prosjektet E39 Rogfast er utsatt inntil videre, i påvente av avklaringer knyttet til kostnader og finansiering.

Post 31 Skredsikring riksveier

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 30 mill. kr, som hovedsak skyldes prosjektet rv. 13 Vik-Vangsnes, der merforbruk fra 2019 ble dekket inn gjennom mindreforbruk på post 30 i forbindelse med statsregnskapet for 2019. Dette var det ikke tatt høyde for i statsbudsjettet for 2020.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

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

Post 36 E16 over Filefjell

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 40 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at større deler av utgifter i prosjektet kommer i 2020, mot tidligere forutsatt i 2021.

Post 37 E6 vest for Alta

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak kostnadsreduksjoner og dermed varige innsparinger på prosjektet E6 Storsandnes-Langnesbukt.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

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

Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet

Tilskuddsposten skal avvikles og har fra og med 2020 kun overførte midler. Tilskuddsposten er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene og Statens vegvesen forvalter ordningen. Utbetalingen følger fremdriften i prosjektene. Prognosen viser et mindreforbruk på 117,7 mill. kr. Mindreforbruket kan i hovedsak knyttes til ett skredsikringsprosjekt i Akershus, Fv. 33 Byrudberga. Prosjektet må avklares med hensyn til videre fremdrift og det jobbes med endringer i prosjektet som vil kreve reguleringsendring. Resterende mindreforbruk er knyttet til prosjekter i Troms og Finnmark.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Tilskuddsposten skal avvikles og har fra og med 2020 kun overførte midler. Prognosen viser et mindreforbruk på 37 mill. kr. Av disse er 25 mill. kr knyttet til prosjekter som tilskuddsmottakerne rapporterer om at likevel ikke realiseres. Siden tilskuddsposten opphører vil disse midlene dermed ikke bli benyttet. Øvrig mindreforbruk på 12 mill. kr kan knyttes til forsinkelser i prosjekter. Dette har ulike årsaker. Selv om det stilles krav til at prosjektene skal kunne gjennomføres i løpet av et år, har det vist seg å være vanskelig i praksis. Det har derfor bygget seg opp en forsinkelse som har medført overføringer til kommende budsjettår. Det ligger an til at det vil gjenstå 12 mill. kr ved utgangen av året som søkes overført til 2021.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Prognosen viser et merforbruk på 8,5 mill. kr. Gitt tildeling som forespeilet i RNB på 8,5 mill. kr styres posten mot balanse. Det er usikkerhet knyttet til prognosen.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

2020 er første år med tilskuddsordningen og det er lite sannsynlig at det er mulig å omsette midler på posten i løpet av året. Det er i RNB foreslått at posten reduseres med 8,5 mill. kr mot en tilsvarende økning på post 64. Prognosen tilsier pr. 30. april et mindreforbruk på 100 mill. kr (ikke hensyntatt RNB). Pr. dags dato er det ikke knyttet tilsagnsfullmakt til posten, noe som innebærer at prosjekter innunder ordningen i sin helhet må finansieres i budsjettåret. Prosessen med utlysning av tilskudd, tildeling og deretter prosjektering og anleggsstart er tidkrevende. Det vil etter en slik prosess være minimalt med tid igjen til gjennomføring av prosjektene innenfor året.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Posten viser et forventet merforbruk på 235 mill. kr. Vi forventer økt tildeling på 200 mill. kr som foreslått i RNB. Videre er det i Prop. 127 S (2019–2020) foreslått en økning i rammen på post 72 med 35 mill. kr. Med de økte bevilgningene vil posten være i balanse.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

For 2020 er det bevilget 1 400 mill. kr på kap. 1320 post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Av dette er om lag 550 mill. kr satt av til den

opprinnelige tilskuddsordningen. Disse midlene er i sin helhet fordelt på prosjekter i drift som omfattes av ordningen.

Resterende bevilgning i 2020, om lag 850 mill. kr, er satt til reduserte bompenger i følgende prosjekter:

- E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen
- E18 Arendal-Tvedestrand
- Rv. 13 Hardangerbrua
- E6 Hålogalandsbrua

For E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen er det forutsatt at innkrevingen i bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen skal opphøre. For de øvrige prosjektene skal tilskuddet gå til nedbetaling av gjeld slik at takstene kan settes ned med minst 20 pst. Pr. første tertial er det utbetalt 175 mill. kr til avvikling av bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen og 216,6 mill. kr til takstreduksjon i prosjektet E18 Arendal-Tvedestrand. Tilskuddet til rv. 13 Hardangerbrua og E6 Hålogalandsbrua vil bli utbetalt når lånegarantistenes tilslutning til takstreduksjon i disse prosjektene foreligger.

3.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre om lag 360 mill. kr, noe som gir en merinntekt på om lag 84 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap 1320, jf. Pkt. 3.

Forventet merinntekt på 84 mill. kr er knyttet til følgende:

- 54 mill. kr til Autopass som følge av en regnskapsmessig endring i hvordan deler av utgiftene til Autopass blir belastet bompengeselskapene, jf. omtale under kap. 1320, post 01
- 50 mill. kr til fremleie og salg av eiendom
- 10 mill. kr vedrørende salg av IT-tjenester til fylkeskommunene
- –30 mill. kr i mindreinntekter knyttet til korona-situasjonen vedrørende publikumsrettede inntekter.

Det er knyttet relativt stor usikkerhet til inntektene som faller inn under post 01 Salgsinntekter. På noen områder er inntektene pr. 30. april vesentlig lavere enn budsjettet. Dette gjelder blant annet inntekter fra salg til fylkeskommunene og skyldes dels periodiseringsavvik.

Kap. 4320, post 01 er foreslått nedjustert med 30 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett som følge av vesentlig redusert aktivitet innenfor publikumsrettede tjenester. Forventede merinntekter blir etter dette 114 mill. kr i 2020.

Post 02 Diverse gebyrer

Volum og inntekter for de gebyrbelagte tjenestene har som følge av virusutbruddet en stor reduksjon, hovedsakelig knyttet til kansellerte teori- og førerprøver. Inntekten for post 02 er pr. april 2020 112,6 mill. kr mens det var 167,7 mill. kr i inntekter pr. april 2019, noe som utgjør en reduksjon med 55,1 mill. kr. Teori- og førerprøver er redusert med 49,4 mill. pr. april 2020 sammenlignet med samme periode i 2019. For tjenestene dagprøvekjennermerker, påskiltingsgebyr, og myndighetskontroller er det en samlet reduksjon i inntektene med 5,3 mill. kr pr. april 2020 sammenlignet med samme tidsrom i 2019. Inntektstapet vil ikke bli hentet inn når man er tilbake i normal drift. Det meste blir forskjøvet i tid.

I RNB 2020 er det lagt til grunn at inntektsbortfallet utgjør 30 mill. kr pr. måned og med reduserte inntekter i 2,5 måned utgjør det 75 mill. kr i reduserte inntekter.

Inntektene for post 02 forventes å utgjøre om lag 440 mill. kr ved utgangen av året, noe som er 75 mill. kr lavere enn inntektskravet som er satt. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. Pkt. 3.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 115 mill. kr som tilsvarer inntektskravet på posten.

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. 3.

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

Kap./post	Til disp. 2020 (mill. kr)	Resultat 2020 (mill. kr)	Avvik til disp./ resultat (mill. kr)
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	104	50	-54
Kap. 5624, post 80 Renter	2	1,7	-0,3

Avdrag på lån viser et avvik på 54 mill. kr sammenlignet med budsjett. Avviklingen av prosjektet må skyves ut i tid. Forventet avdrag på lånet med 50 mill. kr i 2020 vil bli betalt ved renteforfallsdato 31. desember 2020. Gjenstående lån forventes å bli betalt i juni 2021.

Postvis omtale av kap.1330 Særskilte transporttiltak

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 220 mill. kr. Bevilgningen på posten er foreslått redusert med 200 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2020. Hensyntatt

foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2020 vil prognosen være om lag i tråd med disponible midler.

Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Bevilgningen på posten er foreslått økt med 62 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2020. Hensyntatt foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2020 vil prognosen være om lag i tråd med disponible midler.

Vi forutsetter regjeringsbehandling av de fremforhandlede byvekstavgiftene i Oslo og Viken, Bergensområdet og Nord-Jæren i 2020. Videre forutsetter vi regjeringsbehandling av tilleggssavtalen som følge av regjeringens bompengesavtale i Trondheimsområdet i 2020.

3.3 Fullmakter

Fullmakt til forskuttering

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

Fullmakten gitt i Prop. 1 S (2019–2020) er på 2 000 mill. kr. Oversikten viser at fullmakten ikke vil bli overskredet.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

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

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

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

	Mill. 2020-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019	7 616
+ Nye forpliktelser som pådras i 2020	5 364
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2020	3 291
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2020	9 689

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 12 500 mill. kr og ramme for forpliktelser som forfaller hvert år er på 4 000 mill. kr. Statens vegvesen vil ikke gå utover sine fullmakter for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2020.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

	Mill. 2020-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019	8 900
+ Nye forpliktelser som pådras i 2020 (prognose)	1 900
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2020	1 830
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2020	8 970

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 13 700 mill. kr og ramme for forpliktelser som forfaller hvert år er på 1 800 mill. kr. Statens vegvesen vil ikke gå utover sine fullmakter for riksvegferjedriften i 2020.

Fullmakt til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren

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

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

Statens vegvesen kan i 2020 overskride bevilgningen under kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier og post 30 Riksveiiinvesteringer, til dekning av feriepenge, inkludert arbeidsgiveravgift, for ansatte som overføres til fylkeskommunene. Fullmakten gjelder feriepenge påløpt pr. 31. desember 2019, og som kommer til utbetaling i 2020. Statens vegvesen forventes å overskride bevilgningen på kap. 1320, post 01 med 150 mill. kr til formålet.

3.4 Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem

Statens vegvesen gjennomfører fortløpende tiltak for å forbedre etatens budsjett- og økonomistyringssystem og for å sikre rett kompetanse og kapasitet på budsjett- og økonomistyring i alle ledd. De store organisasjonsmessige endringene både i forbindelse med overføring av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene og ny organisering med divisjoner har gjort det nødvendig å tilpasse og videreutvikle etatens styringssystemer.

Toppdokumentet er revidert og tilpasset ny organisasjonsstruktur. Toppdokumentet er det øverste interne kravdokumentet i Statens vegvesen og beskriver og fastsetter prinsipper for blant annet etatens styringssystem, herunder myndighet, roller og ansvar.

I første tertial har arbeidet med å fastsette nye styringsmodeller for divisjonene vært prioritert. Resultatavtaler med mål- og resultatkrav, budsjettammer og fullmakter er på plass for divisjonene og enhetene. I tillegg er det lagt ned et betydelig arbeid for å avklare ansvarsforhold og rapporteringsrutiner i ny organisasjon blant annet i forbindelse med tertialrapportering. Arbeidet er utført med konsulentstøtte.

Hensikten med å opprette en ny avdeling for økonomi- og virksomhetsstyringen i Vegdirektoratet i 2019 var å samle fagområdene innen økonomi- og virksomhetsstyring i en avdeling under felles lederskap og mål. Avdelingen fikk et større helhetsansvar for kvalitet, budsjett- og økonomistyring. Fra årsskiftet var avdelingen i full drift med styrket kompetanse blant annet innenfor porteføljestyring av investeringsprosjekter og drift og vedlikehold. Erfaringen er at den nye avdelingen har vært viktig for å samle kompetanse og etablere helhetlig styring av divisjonene.

Den interne styringsstrukturen som blant annet består av månedlige økonomistyringsmøter og tertialrapportmøter er videreført i ny organisasjon. Staten har i den forbindelse utarbeidet en ny månedsrapport tilpasset den nye organisasjonen. Rapporten behandles av vegdirektøren i etatens ledermøter. Rapporten skal sikre god styring og oppfølging av forbruket på alle poster, og sikre at korrektive tiltak iverksettes ved avvik. I tillegg er rapporten viktig for jevnlig å følge opp utviklingen på andre viktige indikatorer som bemanning, omstilling og interne kostnader.

Statens vegvesen har inngått kontrakt om å ta i bruk et nytt system for prosjektøkonomi. Systemet skal gi systemstøtte til blant annet prosjektledere, planleggingsledere og byggeledere for økonomistyring i veiprojekter og i oppfølging av kontrakter. Verktøyet er sentralt for å bedre og utvikle økonomistyringen i alle vegprosjekter i Statens vegvesen. Systemet vil bli tatt i bruk i løpet av 2020.

Statens vegvesen vil fremover jobbe videre med standardisering og forenkling av økonomistyring rapportering. Dette er viktig i arbeidet med å ta ut gevinster som den nye organiseringen legger til rette for.

4 Effektiv ressursbruk

4.1 Administrasjon

Samferdselsdepartementet har utarbeidet indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. I tabellen vises utviklingen for de tre siste årene pr. 30. april. Utgiftene i tabellen inkluderer utgifter til riksveg, det vil si utgifter som er ført på kap. 1320 Statens vegvesen.

De store endringene i Statens vegvesen både gjennom avvikling av sams vegadministrasjon, ny organisering med divisjoner og omstillingskostnader medfører at det er krevende å sammenligne indikatorene for de tre siste årene. Bemanningstallene i 2018 og 2019 er vesentlig høyere enn i 2020 som følge av overføring av ansatte til fylkeskommunene.

Tabell 3: Grunnlagsdata for drifts- og administrasjonseffektivitet

	T1 2018	T1 2019	T1 2020
Antall årsverk	6 955	6 696	4 816
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	1 771	1 826	1 506
Sum totale utgifter (mill. kr)	10 117	9 858	9 456
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	655	809	830

	T1 2018	T1 2019	T1 2020
KPI1 , Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	255	273	313
KPI2 , Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	1 455	1 472	1 963
KPI3 , Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	10,4 pst.	18,5 pst.	15,9 pst.
KPI4 , Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	6,5 pst.	8,2 pst.	8,8 pst.
KPI5 , Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	94	121	172

Økningen i årsverksutgift (KPI1) skyldes blant annet helårsvirkning av lønnsoppgjøret i 2019. I tillegg blir det i 2020 utbetalt ekstraordinære lønnsutgifter knyttet til feriepenger, inkludert arbeidsgiveravgift for ansatte som overføres til fylkeskommunene, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020). Det blir også utbetalt sluttoppgjør i 2020 for ansatte som overføres til fylkene som medfører økte lønnsutgifter i 2020.

Totalutgift pr. årsverk (KPI2) viser en positiv utvikling i 2020. Både bemanningen og totale utgifter er redusert som følge av avvikling av sams vegadministrasjon. Utviklingen i indikatoren indikerer at bemanningen er redusert mer enn reduksjonen i totalutgifter.

De administrative utgiftene er redusert i 2020, men andelen administrative utgifter (KPI4) og administrative utgifter pr. årsverk (KPI5) har økt. Dette indikerer at bemanningsreduksjonen har vært høyere enn reduksjonen i administrative utgifter. Statens vegvesen vil fortsette arbeidet med å redusere administrative kostnader gjennom tiltak for å redusere interne kostnader.

4.2 Effektiv ressursbruk i Statens vegvesen

Oppfølging av Autosysprosjektet

Autosysprosjektets aktiviteter ved T1 2020 er gjennomført i henhold til planer for samtlige leveranser.

Leveranse 4.4 som blant annet omfattet sanering av det gamle motorvognregisteret (AMV), en prøvekjennemerke modul, systemgenerert dokumentasjon mv og datadistribusjon til

interessenter ble produksjonssatt 16. april som planlagt. Autosys kjøretøy sin portefølje er nå basert på nye og mer oppdaterte databaser. Produksjonssettingen ble foretatt i «remote» modus på grunn av korona-situasjonen. Prosjektet var på denne måten godt forberedt og produksjonssettingen ble svært vellykket, noe som gjorde at kjøretøytransaksjoner i Norge i stor grad effektivt kunne gjennomføres digitalt til tross for nedstengning av annen infrastruktur.

Løsningene som er utviklet gjennom Autosysprosjektet gir en stor grad av sømløshet mellom forskjellige system, interne og eksterne, knyttet til administrasjon av kjøretøyparken i Norge. Bruken av digitale løsninger øker og underbygger en solid samfunnsøkonomisk nytteverdi for samfunnet og brukerne gjennom at det begrenser nødvendigheten av fysiske oppmøter for å gjennomføre transaksjoner. Dataoverføringen mellom etater og andre organisasjoner medvirker til mer effektiv beregning og håndtering av f.eks. avgifter og forsikringer.

Prosjektet arbeider videre med nye leveranser knyttet til Datautlevering, systemstøtte for kjennemerke administrasjon, automatisk dataoverføring og interaksjon med utvalgte brukere (API), dokumenthåndtering og rapportutvikling gjennom datavarehus. Det er planlagt løpende produksjonssettinger gjennom 2020.

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

Skille ut utstedervirksomheten

Arbeidet med å skille ut utstederne fra de regionale bompengeselskapene pågår parallelt med godkjenning av nye utstedere som planlegger å etablere seg i det norske utstedermarkedet. De regionale bompengeselskapene har valgt litt forskjellig strategi for avhending/salg av utstederne, avhengig av størrelsen på kundeporteføljen. Med en liten kundeportefølje beregner man at det er større kostnader forbundet med tilretteleggingen for salg, enn forventet salgssum. De store porteføljene tilrettelegges for salg ved at man har opprettet utstederselskaper som datterselskap og planlegger å selge disse som selvstendige virksomheter, med organisasjon og utstederløsning. Statens vegvesen legger til grunn at selskapene har gjort gode vurderinger i forbindelse med valg av strategi, og de rapporterer jevnlig på fremdriften av sine respektive prosesser.

Det er totalt fire selskaper som har søkt om godkjenning som utsteder i AutoPASS samvirke, og av disse er to ferdig godkjent og vil i løpet av andre tertial gjennomføre de nødvendige prosessene for å kunne starte opp den daglige driften. Det er forventet at de resterende to søkerne vil gjøre de nødvendige endringene og bli godkjent i løpet av andre tertial.

Ingen av de nye utstederne har som uttalt strategi å betjene personbilmarkedet, som i Norge representerer det største volumet av AutoPASS-avtaler. Slik situasjonen er i dag, er det kun utstedere utskilt fra bompengeselskapene som vil kunne håndtere personbilmarkedet som helhet, og det er lav sannsynlighet for at de utskilte utstederne er avhendet innen januar 2021. Det er derfor behov for å forlenge overgangsperioden for de integrerte utstederne, og Statens vegvesen har derfor iverksatt tiltak for å imøtekomme dette behovet samt forberedt

implementeringen av en utstederløsning som skal stilles til disposisjon for utstederne gjennom hele overgangsperioden.

Systemløsning for bompengeneinnkreving

Prosjektet med ny systemløsning for bompengeneinnkrevingen har nå gått over i en utrullingsfase. Utfordringene med at en volum-utsteder ikke er på plass, forsinker utrullingene til første halvår 2021. De regionale bompengeselskapene og Statens vegvesen er ferdige med sine komponenter. Statens vegvesen er bevisst sitt ansvar for hele verdikjeden og har iverksatt tiltak som sikrer bompengeneinnkrevingen i 2021. Statens vegvesen er i tett dialog med de regionale bompengeselskapene om anskaffelsene av utstederløsninger til deres utstederselskaper. Statens vegvesen har pågående aktiviteter for å sikre fungerende systemløsninger for 2021.

4.3 Tiltak for å følge opp ABE-reformen og redusere interne kostnader

Reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2020. For Statens vegvesen er produktivetsgevinsten i 2020 satt til om lag 66 mill. kr på kap. 1320, postene 01, 22 og 28 og 2,5 mill. kr på kap. 4320, post 02.

Statens vegvesen finner inndekning for ABE-kuttet ved å redusere interne kostnader, det vil si utgifter til lønn, konsulenttjenester og fremmedtjenester, reiser, eiendom og andre interne utgifter. Målet for reduksjon i interne kostnader er justert fra 2020 som følge av overføring av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene og en regnskapsmessig endring i hvordan strøm-utgifter føres i Statens vegvesen, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020). Med bakgrunn i disse endringene er justert mål at de interne kostnadene skal reduseres fra 10,1 mrd. 2020-kroner i 2017 til 8,7 mrd. 2020-kroner i 2023.

Pågående tiltak for å redusere de interne kostnadene er blant annet selvbetjeningsløsninger innen Trafikant og Kjøretøy, veg- og trafikksøknader på nett, Fremtidig HR applikasjonsportefølje, løsning for digital dokumentshandling, digitalisering av håndbøker, utvikling av smidig prosjektmetodikk og reforhandling av avtaler. Sammen med den pågående omstillingen og en grundig gjennomgang av hvilke nåværende oppgaver som kan avvikles eller reduseres i omfang er dette tiltak som på sikt vil redusere våre interne kostnader og sikre at vi når måltallet for 2023.

I 2020 vil det påløpe utgifter til omstilling som medfører en økning i interne kostnader. Det er satt av om lag 150 mill. kr i omstillingsutgifter i forbindelse med avvikling av sams vegadministrasjon og omorganisering av Statens vegvesen for øvrig. Utgiftene er primært knyttet til ledige lokaler og utgifter i forbindelse med flytting av stillinger (mobilitetsavtaler)

Det vil også påløpe utgifter på inntil 150 mill. kr til feriepenger, inkludert arbeidsgiveravgift for ansatte som er overført til fylkeskommunene. I tillegg vil det påløpe utgifter til

overtallighet og tiltak for å redusere overtallighet. Det vil også utbetales sluttoppgjør for ansatte som overføres til fylkeskommunene (gjenstående feriedager, overtid og reisetid).

Statens vegvesen har i 2020 økte lønnsutgifter som følge av salg til fylkeskommunene, jf. Prop. 1 S (2019–2020) hvor kap. 1320, post 01 Driftsutgifter er økt med 50 mill. kr. Dette vil føre til en økning i interne kostnader i 2020.

Interne kostnader var ved utgangen av 2019 9,5 mrd. 2020-kroner. Statens vegvesen forventer at de interne kostnadene vil øke noe i 2020 sammenlignet med nivået i 2019 som følge av utgifter til omstilling og engangsutgifter i forbindelse med avvikling av sams vegadministrasjon og omorganisering av Statens vegvesen. Prognosen tilsier at de interne kostnadene vil utgjøre om lag 9,7 mill. kr i 2020. Prognosen er imidlertid usikker siden nivået på omstillingsutgifter og engangsutgifter er usikkert. I tillegg er det usikkert hvordan korona-situasjonen vil påvirke de interne kostnadene i 2020.

Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og konsulentkjøp

Bemanning

Statens vegvesens nye organisasjon ble iverksatt fra 1. januar 2020, og etatens ansatte ble innplassert i den nye organisasjonen fra samme tidspunkt. Fra samme dato ble ansatte overført til fylkeskommunene som følge av avvikling av sams vegadministrasjon.

Ved utgangen av første tertial 2020 hadde Statens vegvesen 4 995 ansatte i 4 816 hele stillinger. Bemanningen har blitt redusert med 1 580 hele stillinger siden årsskiftet, tilsvarende en reduksjon på om lag 25 pst.

Tabell 4: Bemanning i Statens vegvesen

	2017 (pr. 31.12)	2018 (pr. 31.12)	2019 (pr. 31.12)	2020 (pr. 30.04)	Endring fra årsskiftet *
Antall ansatte	7 296	7 085	6 619	4 995	-1 624
Bemanning, hele stillinger	7 019	6 806	6 396	4 816	-1 580

* Endring fra årsskiftet er inkludert avganger til fylkeskommunene

Oppgaveoverføringen til fylkeskommunene og divisjonaliseringen i Statens vegvesen med endrede geografiske og organisatoriske behov for kompetanse og høy turnover, har medført at det har oppstått en ubalanse i bemanningen mellom kapasitet, kompetanse og behov. Det forventes om lag 300 overtallige og om lag 200 ubesatte stillinger i 2020, tilsvarende en netto overtallighet på 100 årsverk. Overtalligheten gjelder primært ansatte som finansieres på post 01 Driftsutgifter.

Det er høy turnover i etaten, men avgangene er ikke nødvendigvis på områder hvor det er definert overtallighet. Dette innebærer at en betydelig del av avgangene må erstattes for å opprettholde kritisk kapasitet og kompetanse for oppgavegjennomføring. Naturlig avgang løser dermed ikke alene utfordringene knyttet til netto overtallighet.

Statens vegvesen har startet opp og planlegger ulike tiltak for å avhjelpe situasjonen med netto overtallighet og skjevhet i bemanning og kompetanse. Regjeringen har i revidert

nasjonalbudsjett foreslått øke bevilgningen på post 01 Driftsutgifter med 180 mill. kroner til dekning av merutgifter til overtallighet og for å gjennomføre kompetansetiltak for om lag 100 ansatte. I tillegg vil den foreslåtte bevilgningsøkningen dekke tilbud om sluttpakker til om lag 50 ansatte. Dette er tiltak som er viktig for å redusere omfanget av overtallighet og for å etablere riktig kapasitet og kompetanse på ulike fagområder.

Kjøp av konsulenttenester og andre fremmede tenester

Statens vegvesen skal ha riktig og tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å gjennomføre oppgavene på en god måte. For å sikre tilstrekkelig kapasitet, er etaten avhengig av både interne ressurser og eksternt kjøp av kapasitet. Eksternt kjøp av tenester gir etaten nødvendig fagekspertise og fleksibilitet uten å binde opp store, faste kostnader.

Bemanningen i Statens vegvesen er i 2020 betydelig redusert som følge av overføring av oppgaver til fylkeskommunene og annen avgang. Kjøp av konsulenttenester vil være nødvendig for å sikre kapasitet og kompetanse til å gjennomføre de oppgaver Statens vegvesen skal utføre. Det forventes derfor at nivået på kjøp av konsulenttenester og andre fremmede tenester vil være på omtrent samme nivå som i 2019, hensyntatt prisstigning.

Tabellen nedenfor viser utvikling i nivået på utgiftsført beløp på konto 67 Kjøp av konsulenttenester og andre fremmede tenester.

Tabell 5: Kjøp av tenester riksveg

Kjøp av tenester	Nominelle mill.kr		
	2018	2019	2020
Tjenestekjøp – pr. 30.04	798	937	1 040
Tjenestekjøp – pr. 31.12	2 886	3 103	3 200*

*) Prognose

4.4 Prosjektstyring

Endringer i kostnader og framdrift for investeringsprosjekter

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. 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. Statens vegvesen har utarbeidet nye rutiner for oppfølging av kostnader på prosjekter i gjennomføringsfasen, og rutinene er en viktig del av etatens interne styring.

Statens vegvesen ser resultater av arbeidet, bl.a. ved økt bevissthet rundt kostnadsstyring i alle deler av organisasjonen, både i plan- og gjennomføringsfasen. Arbeidet videreføres og forsterkes. Imidlertid vil slike tiltak først gi effekter på lengre sikt.

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det en forventet kostnadsøkning på 9 821

mill. kr (9,4 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 30. april 2020, er kostnadsøkningen på 2 905 mill. kr (6,4 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 6 916 mill. kr (11,8 pst.).

Statens vegvesen vil, når det er fastsatt styringsrammer for samtlige 50/50-prosjekter, inkludere disse i porteføljen av prosjekter som følges opp særskilt. Pr. nå er det kun Bybanen som har fastsatt styringsramme, og prognosen for sluttkostnad for dette prosjektet er foreløpig i tråd med den fastsatte rammen.

For flere prosjekter over KS2-grensen er det kostnadsøkninger som innebærer at kostnadene overstiger styringsrammen med 10 pst./250 mill. kr eller der prognosen for sluttkostnad ligger over P65:

Prosjekter i anleggsfasen:

- E39 Rogfast i Rogaland: Innkommet tilbud på den første hovedentreprisen var vesentlig høyere enn forventet, noe som innebar at det ikke ville være mulig å gjennomføre prosjektet innenfor fastsatte økonomiske rammer. Konkurransen ble derfor avlyst, og prosjektets prognose, gjennomføringsstrategi og kutt-/optimaliseringsmuligheter blir nå gjennomgått på nytt. I brev 29. april 2020 til Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen redegjort for prosessen med å avdekke potensialet for kostnadskutt. Foreløpig vurderes prognosen for sluttkostnad til om lag 22 mrd. kr, eller om lag 3,5 mrd. kr over styringsrammen og om lag 1,2 mrd. kr over kostnadsrammen. Arbeidet med å vurdere potensialet for ytterligere kutt vil imidlertid bli videreført.
- E39 Sveгатjörn – Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 9 000 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 1 375 mill. kr (18 pst.) i forhold til styringsrammen og 732 mill. kr (5,6 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser.
- E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 786 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på om lag 340 mill. kr (75,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden.
- Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 390 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på om lag 144 mill. kr (11,6 pst.) i forhold til styringsrammen

og 64 mill. kr i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt.

- E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 5 451 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 923 mill. kr (20,4 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 742 mill. kr (15,8 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 420 mill. kr over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv-Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en revisjon av reguleringsplanen, der veglinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold. Det er ventet at reguleringsplanen vil bli vedtatt i juni 2020.
- E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms: Prognosen for sluttkostnad er 784 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 303 mill. kr (62,9 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 283 mill. kr (56,5 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 110 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for sikringstiltak i tunnelene, samt at en rekke elementer var underestimert i prosjekteringen.
- E69 Skarvbergtunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 340 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 465 mill. kr (53,2 pst.) i forhold til styringsrammen og 430 mill. kr (47,3 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er 356 mill. kr over revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av en mer arbeidskrevende kvalitet enn det som kom fram i den geologiske rapporten, og som konkurransegrunnlaget og kontrakten bygger på. Kvaliteten på fjellet har ført til at sprengningsarbeidet har blitt utført med reduserte salvelengder for å unngå å skade fjellet. De dårlige fjellforholdene vil medføre økte kostnader ved injisering, driving og sikring av tunnel samt også økte følgekostnader på grunn av dette som økt byggetid, byggherrekostnader og riggekostnader.

Prosjekter som var åpnet for trafikk pr. 30. april:

- Rv. 110 Simo – Ørebekk i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 944 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 152 mill. kr (19,2 pst.) i forhold til styringsrammen og 123 mill. kr (15 pst.) i forhold til P65. Prognosen tilsvarer revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua.

- E18 Bommestad–Sky i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 5 270 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 202 mill. kr (4,0 pst.) i forhold til styringsrammen og 35 mill. kr (0,7 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. merutgifter som følge av at elektroentreprenøren er slått konkurs samt dårligere grunnforhold enn forutsatt på deler av strekningen.
- E39 Eiganestunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 3 686 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på om lag 654 mill. kr (21,6 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 588 mill. kr (19 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 40 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 97 S (2013–2014).
- Rv. 13 Deildo i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 589 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 242 mill. kr (69,6 pst.) i forhold til styringsrammen og 224 mill. kr (61,4 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 30 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende behov for bergsikring og mer omfattende arbeid med trafikkavvikling i anleggsfasen enn opprinnelig forutsatt.
- Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 820 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 175 mill. kr (27,1 pst.) i forhold til styringsrammen og 154 mill. kr (23,1 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget.
- Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 8 273 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 753 mill. kr (10 pst.) i forhold til styringsrammen og 222 mill. kr (2,8 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.
- E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 432 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 453 mill. kr (23 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 375 mill. kr (18,2 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 30 mill. kr under revidert kostnadsramme, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere kontraktspris enn opprinnelig forutsatt, samt enkelte mangler i konkurransegrunnlaget, endrede håndbokskrav og endringer som følger av nye reguleringsplaner.

- Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 650 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 212 mill. kr (8,7 pst.) i forhold til styringsrammen, og 114 mill. kr (4,5 pst.) i forhold til P65.
- Rv. 77 Kjernfjellet i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 662 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 96 mill. kr (17 pst.) i forhold til styringsrammen og 74 mill. kr (12,6 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 10 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 1 S (2017–2018). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for injeksjoner i tunnelen som følge av vanninntrengning.
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 4 375 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 761 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen og 616 mill. kr (16,4 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. som følge av at det er avdekket behov for å skifte ut en rekke bolter etter at det ble avdekket avvik i kvaliteten på enkelte bolter i 2019.

Prosjekter i planfasen

Vedlegg 3 gir en oversikt over kostnadsutvikling for de prosjektene som det er fastsatt styringsmål for. Videre planlegging har avdekket kostnadsøkninger i forhold til fastsatte styringsmål for flere prosjekter enn det som rapporteres her. Det arbeides med å redusere kostnadene slik at styringsmålene likevel ikke overskrides. Vi må derfor komme tilbake til dette når det foreligger nærmere avklaringer.

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

- E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken: Prognosen er i tråd med Statens vegvesens siste tilbud i forhandlingene om Oslopakke 3, som er noe lavere enn forslag til styringsramme i Prop. 38 S (2019–2020), samtidig som prosjektet nå inkluderer Lysaker kollektivterminal.
- Rv. 282 Holmenbrua i Buskerud: Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme etter gjennomført KS2.
- Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Oppland: Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme etter gjennomført KS2.
- E136 Flatmark–Monge–Marstein i Møre og Romsdal: Prognosen for sluttkostnad tilsvarer forslag til revidert styringsmål som er oversendt Samferdselsdepartementet.
- Rv. 862 Tverrforbindelsen i Troms: I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det gjennomført særskilt prosjektoptimaliserende analyse (SPA) av prosjektet. Selv om det er avdekket flere kostnadsreducerende tiltak, er prognosen for sluttkostnad økt med om lag 150 mill. kr i forhold til fastsatt styringsmål.

For prosjektet E39 Ålgård–Hove i Rogaland er det gjennomført vurderinger av potensialet for kostnadsreduksjoner for å overholde gjeldende styringsmål. De tiltakene som er aktuelle forutsetter at reguleringsplanen revideres. Staten vegvesen vil komme tilbake til saken.

For prosjektet E39 Smiene–Harestad i Rogaland forutsetter gjeldende prognose for sluttkostnad at det gjøres endringer i prosjektet som innebærer at reguleringsplanen revideres for å overholde gjeldende styringsmål. Staten vegvesen vil komme tilbake til saken.

For prosjektet E39 Volda–Furene i Møre og Romsdal innebærer vedtatt reguleringsplan at prognosen for sluttkostnad overstiger styringsmålet. Det pågår vurderinger av potensialet for kostnadsreduksjoner i prosjektet som innebærer at reguleringsplanen må revideres. Statens vegvesen vil komme tilbake til saken.

Prosjektene rv. 5 Kjøsnestfjorden, E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra og rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsrammer for prosjektene. Prosjektene E6 Sjoa–Otta og E6 Kvænangsfjellet er tatt ut av oversikten, som følge av at disse prosjektene er overført til Nye Veier AS.

5 Styring og kontroll i virksomheten

5.1 Risikovurderinger

Etatens samlede risiko pr. første tertial vurderes som høy. Omorganiseringen og overføringen av ansvar og ansatte til fylkene har gjort at bemanningsstrukturen i etaten er i ubalanse med overtallighet på noen områder og undertallighet på andre områder. For lav bemanning påvirker kapasiteten på flere kritiske områder, noe som igjen påvirker etatens høye, samlede risiko. Situasjonen var forventet og etaten har jobbet proaktivt med tiltak i 2019 og aktivt gjennom hele første tertial 2020. Samtidig har etaten overtallighet på andre områder, noe som medfører risiko for merforbruk på Post 01 Driftsutgifter. Alle bemanningsplaner oppdateres, og videre tiltak som kompetansetiltak og sluttpakker vil bli iverksatt utover høsten.

Den samlede risikoen knyttet til *Oppgaver i Tildelingsbrev og gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk* vurderes som moderat til høy pr. første tertial som følge av konsekvenser av Covid-19 samt mangel på kapasitet og kompetanse på enkelte områder i etaten etter omorganiseringen. Etatsledelsen følger nøye med på framdrift og levering i forhold til mål og prioriteringer i tildelingsbrevet. Det vurderes fortløpende om ressurser skal omprioriteres for å sikre leveranser.

For høy bemanning bidrar til en økt risiko for merforbruk på post 01 Driftsutgifter. Statens vegvesen vurderer fortløpende tiltak for å redusere merforbruket, blant annet sluttpakker, kompetansetiltak og aktiv bruk av det interne arbeidsmarkedet i etaten. På post 22 Drift og vedlikehold forventes det et merforbruk på drift, som må dekkes inn fra vedlikehold. I 2019 og 2020 har det vært større prisøkning i tilbud på driftskontrakter enn i årene før. Årsaken er sammensatt, men opphør av sams vegadministrasjon har trolig bidratt til store deler av

økningen. Arbeidet med utfasing av kontrakter på fylkesveg vil pågå enda noen år. Det forventes et høyt kostnadsnivå også for 2021-kontraktene. Konsekvensen blir mindre vedlikehold for å finansiere drift. Det jobbes aktivt for å forbedre kontraktsstrategi slik at risikoen for øktekostnadsnivå på driftskontrakter går ned.

Etaten arbeider aktivt med risikoreduserende tiltak for økt kostnadskontroll i store investeringsprosjekter. Vegdirektøren har tett oppfølging av prosjektporteføljen i månedlige styringsmøter. Det gjennomføres opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen og det innføres et nytt prosjektøkonomistyringssystem i løpet av 2020. Det forventes mindreforbruk på programområdene. For å redusere risikoen for sistnevnte iverksetter Statens vegvesen tiltak som er innenfor våre fullmakter, og arbeider for å forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov for å sikre en mer realistisk budsjettering.

Risikoen for at Statens vegvesen går ut over sine fullmakter vurderes som lav. Et eget oppfølgingssystem som skal sørge for at etaten ikke binder opp midler som vi ikke har fullmakter til å omsette for de kommende årene er på plass.

Risikoen samlet sett for området *omstilling, digitalisering og effektivisering* vurderes som moderat pr. første tertial. Det er krevende å holde ønsket framdrift på forbedringsarbeidet og situasjonen med underbemanning på enkelte områder påvirker etatens evne til å ta ut gevinster av effektiviseringsarbeid, som for eksempel mer effektive arbeidsformer. Det er satt i verk flere tiltak for å redusere risikoen. Blant annet oppfølging på timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene og etablering av ny, mindre ressursintensiv arbeidsform (intern sky) knyttet til utvikling.

Avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering følger plan, og risikoen knyttet til dette vurderes som lav til moderat ved første tertial. Avgangen til fylkene ble lavere enn opprinnelig lagt til grunn og bemanningen er i ubalanse. Situasjonen var forventet og planlagte risikoreduserende tiltak har blitt igangsatt i løpet av første tertial. Det arbeides med å tilpasse etatens styringsmodell til ny organisasjon, lederutvikling samt en ny gjennomgang av fin bemanningsplan. Det kan i tillegg bli aktuelt å tilby sluttpakker og kompetansetiltak i etaten.

Risikoen for området *internkontroll, kvalitet og etterlevelse* vurderes som moderat til høy pr. første tertial som følge av at etablering og implementering av ny organisasjon fortsatt legger stort press på ressurser. Dette i seg selv utgjør en viss risiko for at etterlevelse av interne krav svekkes. Vi vurderer sannsynligheten for å ikke drive i samsvar med gjeldende lover og regler som lav, og fortsetter å forenkle og tilpasse prosesser, fullmakter og styrende dokumenter til ny organisasjonsmodell.

Ved kritiske avvik vektlegger Statens vegvesen å evaluere årsaker, finne de riktige tiltakene og etterprøve om de gir ønsket resultat og effekt. For å styrke kvalitetsarbeidet og ha et bedre grunnlag for kontinuerlig læring er det utpekt en kvalitetsansvarlig ved hver enhet i den nye organisasjonen. De kvalitetsansvarlige skal støtte divisjonsledelsen i kvalitetsarbeidet for styrket læring og forbedring.

Ledelsens gjennomgåelse gjennomføres årlig i Statens vegvesen. Internkontroll, kvalitet og etterlevelse blir evaluert pr. divisjon og for virksomheten som en helhet. Resultatene fra ledelsens gjennomgåelse har gitt gode tiltak for en bedret virksomhetsstyring og en bedret læring. Nytt tiltak for denne prosessen er å inkludere trendutvikling på avvik og vurderinger i hvilken grad iverksatte tiltak har oppnådd ønsket effekt for å lukke avvik.

Risikoen samlet sett for området *helse, miljø, sikkerhet og beredskap* vurderes som høy. Mange ansatte i etaten har vært under et stort press over lang tid. Ledelsen har hatt fokus på å følge med på sykefravær og timebruk, og legge til rett for at arbeidsmengden ikke skal øke faren for ulykker og helseproblemer.

Beredskapen under Covid-19 har fungert godt. Samtidig har vi erfart at det er behov for å jobbe med forbedringer i overgripende struktur på beredskapsarbeidet og felles systematikk på planer, rutiner, verktøy mv. I tillegg er det fortsatt utfordringer mht. utøvelsen av våre myndighetsoppgaver og interne grensesnitt. Det er satt i gang tiltak for å følge opp disse erfaringene.

Videre har vi opplevd avvik som kan forårsake at personopplysninger kommer på avveie. Etaten har et høyt fokus på dette gjennom arbeid med blant annet prosedyrer for tilgang og kontroll av etterlevelse.

Risikoen samlet for området *omdømme og brukerperspektiv* vurderes som moderat. Som konsekvens av Covid-19 ble alle etatens publikumstjenester stengt, og kapasiteten til å håndtere henvendelser fra publikum via andre kanaler ble redusert. I denne perioden gikk bruken av etatens selvbetjeningsløsninger opp. En digital kundetjeneste, en såkalt "chatbot", ble introdusert for å ta unna flere spørsmål. Etaten mener at det finnes en risiko for at vi ikke får utført oppgavene med ønsket kvalitet, noe som kan ha betydning for våre brukere.

Statens vegvesens risikomatrix følger i Vedlegg 4.

5.2 Samfunnssikkerhet

Statens vegvesen skal ha en beredskap som kan håndtere hendelser i hele krisespekteret, fra ulykker og naturhendelser, digitale hendelser og systemnedfall, terror og sikkerhetspolitiske kriser – krig. I tillegg skal vi ha en beredskap i det daglige som gjør oss i stand til å håndtere vårt omdømme i små og store saker.

Statens vegvesen har i første tertial gjennomført tiltak for å kartlegge risiko-, trussel- og sårbarhetsbildet som følge av den pågående korona-situasjonen. Det ble videre foretatt sårbarhetsanalyser, forebyggende og skadereduserende tiltak for å unngå smittespredning, og det ble utarbeidet kontinuitetsplaner for å sikre tjenesteleveranser ved inntil 40 pst. frafall.

Statens vegvesen har gjennom håndteringen av Covid-19 gjort en rekke erfaringer som vil gjøre oss bedre rustet til å håndtere kriser eller hendelser som kan treffe våre ansvarsområder. Covid-19 viste også at Statens vegvesen har god kompetanse på å endre

prioriteringer når dette er påkrevd for å sikre vår tjenestelevering, ikke minst ved trafikkstasjonene og for utekontrollen.

Statens vegvesen har i T1 gjennomført en rekke tiltak for å sikre best mulig samvirke i en beredskapssituasjon mellom relevante aktører som Nye Veier AS på riksvegnettet og fylkeskommunene på fylkesvegnettet, herunder sikre koordinert og samordnet trafikk- og byggherreberedskap.

Statens vegvesen har i T1 videreført arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen. Vi er i ferd med å etablere samarbeidsarenaer med fylkeskommuner og Nye Veier AS for å informere om hvordan Statens vegvesen har jobbet med klimatilpasning, samle informasjon om andres aktiviteter og behov, og finne fram til en god måte å samarbeide på. Samarbeid innen skredsikring er etablert, og det planlegges å etablere lignende samarbeid også innen andre områder (for eksempel geoteknikk).

Samfunnssikkerhet blir inkludert i planlegging av nye veger, hvor man ser på fremkommelighet (robusthet og redundans) på vegnettet, og da særlig for nødetatene. I 2020 er rapport nr. 632 «ROS-analyser i vegplanlegging» publisert, hvor samfunnssikkerhet inngår som et eget kapittel. Størst fokus er knyttet til tidligfase ved bruk av 3R-metoden, men samfunnssikkerhet belyses i alle planfaser.

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

Statens vegvesen har i T1 videreført arbeidet å støtte opp under vårt systematisk arbeid med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet, herunder tilgangskontroll, rutiner ved ansettelser, opplæring og sikkerhetskultur generelt. Statens vegvesen har reorganisert etatens sikkerhetsorganisasjon. Divisjonsmodellen har så langt ført til en tydeligere sentral faglig styring av sikkerhetsarbeidet og involvering av divisjonsledelsen. Sikkerhetsorganisasjonen er fortsatt i en konsoliderings- og etableringsfase. Se også Vedlegg 5.

Vedlegg

Vedlegg 1	Byvekstavtaler – bruk av midler
Vedlegg 2	Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen
Vedlegg 3	Status for prosjekter med fastsatt styringsmål
Vedlegg 4	Risikomatrise
Vedlegg 5	Samfunnssikkerhet

Vedlegg 1 Byvekstavtaler – bruk av midler

Oslo og Viken

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 30 – byvekstavtale Oslo og Viken	309	229	51	-80

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 80 mill. kr, som i hovedsak skyldes forsinkelser i gjennomføringen av prosjektet E18/fv. 605 Professor Kohts vei samt kostnadsreduksjoner på prosjektet rv. 150 G/S gangbruer ved Ullevål Stadion.

Fornebubanen

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 200 mill. kr. Bevilgningen til post 63 er foreslått redusert med 200 mill. kr i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2020. Justert for bevilgningsreduksjonen foreslått i Revidert nasjonalbudsjett vil prognosen for 2020 være om lag i tråd med disponible midler.

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 63 – byvekstavtale Oslo og Viken	768	548	104	-220

Belønningsmidler

Post 66	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Belønningsmidler til byvekstavtaler	329	329	280	0
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	513	513	0	0
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	50	50	0	0

Belønningsmidlene er betalt ut i henhold til gjeldende bymiljøavtale 2017-2023. Statens vegvesen legger til grunn at regjeringsbehandling av den fremforhandlede byvekstavtalen i Oslo og Viken vil skje i løpet av 2020.

Bergen

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 30 – byvekstavtale Bergen	554	546	109	-8

Prognosen viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Bybanen til Fyllingsdalen

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 63 – byvekstavtale Bergen	1 005	1005	0	0

Prognosen viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Belønningsmidler

Post 66	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Belønningsmidler til byveksttaler	314	314	200	0
Tilskudd til reduerte bompenger og økt kollektivsatsing	113	113	0	0
Tilskudd til reduerte priser på kollektivtrafikk	50	50	0	0

Belønningsmidlene er betalt ut i henhold til gjeldende byvekstavtale 2017-2023. Statens vegvesen legger til grunn at regjeringsbehandling av den fremforhandlede byvekstavtalen i Bergensområdet vil skje i løpet av 2020.

Nord-Jæren

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 30 – byvekstavtale Nord-Jæren	176	246	15	70

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 70 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsert framdrift for utbyggingen av Sykkelstamvei Schancheholen-Sørmarka.

Bussveien

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 63 – byvekstavtale Nord-Jæren	190	190	0	0

Prognosen viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Belønningsmidler

Post 66	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Belønningsmidler til byveksttaler	222	222	100	0
Tilskudd til reduerte bompenger og økt kollektivsatsing	166	166	0	0
Tilskudd til reduerte priser på kollektivtrafikk	50	50	0	0
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	50	50	0	0

Belønningsmidlene er betalt ut i henhold til gjeldende byvekstavtale 2017-2023. Statens vegvesen legger til grunn at regjeringsbehandling av den fremforhandlede byvekstavtalen for Nord-Jæren vil skje i løpet av 2020.

Trondheim

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 30 – byvekstavtale	61	17	0	-44

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 40 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinket oppstart på grunn av manglende avklaringer knyttet til enkelte tiltak.

Metrobuss

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 63 – byvekstavtale Trondheim	132	132	0	0

Prognosen viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Belønningsmidler

Post 66	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Belønningsmidler til byveksttaler	256	256	256	0
Tilskudd til reduerte bompenger og økt kollektivsatsing	56	56	0	0
Tilskudd til reduerte priser på kollektivtrafikk	50	50	0	0

Belønningsmidlene er betalt ut i henhold til gjeldende byvekstavtale 2019-2029. Statens vegvesen legger til grunn at regjeringsbehandlingen av tilleggsavtalen som følge av regjeringens bompengavtale i Trondheimsområdet vil skje i løpet av 2020.

Statsbudsjettet 2020

Budsjett 2020 - større prosjekter som følges opp spesielt

2020-kr

Region/rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig			Ny	Prognose for slutt-kostnad T1 2020	Prognose for sluttkostnad - avvik						Trafikkåpning		
	Styringsramme	P65	Kostnadsramme	Kostnadsramme		ift SR		ift P65		ift gjeldende KR		Oppr	Avtale 2020	Rev
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr		Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%			
2b E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum	2 891	3 022	3 226	3 226	2 891	0	0,0	-131	-4,3	-335	-10,4	21xx	21xx	2208
3 E18 Varoddbrua	1 014	1 064	1 152	1 152	1 059	45	4,4	-5	-0,4	-93	-8,1	1906	2004	2010
3 E39 Sykkeltstamvegen, Sørmarka-Smeaheia	1 007	1 086	1 189	1 189	1 007	0	0,0	-79	-7,2	-182	-15,3	21xx	21xx	2306
4a E39 Rogfast	18 564	19 148	20 828	20 828	22 000	3 436	18,5	2 852	14,9	1 172	5,6	25xx	26xx	2707
4a E39 Svegatjørn - Rådal	7 626	7 885	8 269	8 269	9 001	1 375	18,0	1 116	14,1	732	8,9	22xx	2206	
4a E39 Kristianborg-Bergen sentrum	922	983	1 044	1 044	922	0	0,0	-61	-6,2	-122	-11,7	22xx	22xx	
4b E39 Betna-Vinjøra-Stormyra	2 202	2 275	2 517	2 517	2 202	0	0,0	-73	-3,2	-315	-12,5		24xx	2407
4c Rv. 13 Vik - Vangsnes	665	686	668	668	580	-85	-12,8	-106	-15,5	-88	-13,2	21xx	2010	2006
5a E134 Damåsen - Saggrenda	4 856	5 041	5 513	5 513	4 934	78	1,6	-107	-2,1	-579	-10,5	1910	1910	2007
5a E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	545	574	603	603	545	0	0,0	-29	-5,1	-58	-9,6	22xx	22xx	2209
5a Bø-Seljord	283	297	312	312	283	0	-0,1	-14	-4,9	-29	-9,2	2106	2106	
5c E16 Bjørn - Skaret	4 681	4 845	5 091	5 091	4 681	0	0,0	-164	-3,4	-410	-8,1	22xx	23xx	2502
5c E16 Kvamskleiva	666	700	733	733	666	0	0,0	-34	-4,8	-67	-9,1	22xx	22xx	2210
5c E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene	447	469	492	786	786	339	75,8	317	67,4	0	-0,1		20xx	
5c E16 Øye - Eidsbru	779	819	857	857	772	-7	-0,9	-47	-5,7	-85	-9,9	1812	1903	2009
5c Rv. 5 Kjøsnesfjorden	1 216	1 262	1 363	1 363	1 118	-98	-8,1	-144	-11,4	-245	-18,0		2203	2208
6a E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1 855	1 885	2 017	2 017	1 855	0	0,0	-30	-1,6	-162	-8,0	xxxx	2012	2009
6a Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 246	1 326	1 407	1 407	1 390	144	11,6	64	4,8	-17	-1,2		23xx	2402
7 E6 Helgeland sør	4 528	4 709	5 032	5 032	5 451	923	20,4	742	15,8	419	8,3	xxxx	22xx	2010/ 2410
8a E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjell tunnelene	481	501	718	784	784	303	62,9	283	56,5	0	0,0	1912	1912	2012
8b E8 Tana bru	649	675	714	714	649	0	0,0	-26	-3,9	-65	-9,1	18xx	1908	2008
8b E69 Skarvbergtunnelen ⁶⁾	875	910	962	984	1 340	465	53,2	430	47,3	356	36,1	21xx	2108	
	58 000	6 795	64 707	65 089	64 916	6 916	11,8	4 754	70,0	-173	-0,3			

Region/rute/prosjekt åpnet for trafikk	Opprinnelig				Ny	Prognose for slutt-kostnad T1 2020	Prognose for sluttkostnad - avvik						Trafikkåpning		
	Styrings-ramme	P65	Kostnads-ramme	Kostnads-ramme			ift gjeldende SR		ift P65		ift gjeldende KR		Oppr	Avtale 2019	Rev
							Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%			
1 Rv. 110 Ørebekk - Simo ⁶⁾	792	821	874	944	944	152	19,2	123	15,0	0	0,0	17xx	19xx	1911	
3 E18 Bommestad - Sky	5 068	5 235	5 933	5 933	5 270	202	4,0	35	0,7	-663	-11,2	1712	1805		
3 E39 Eiganestunnelen ⁶⁾	3 032	3 098	3 156	3 724	3 686	654	21,6	588	19,0	-38	-1,0	17xx	1912	2004	
3 Rv. 509 Sømmevågen - Sola skole	283	295	311	311	196	-87	-30,7	-99	-33,7	-115	-37,0	1707	1804		
4a E39 Bjørset - Skei	866	901	934	934	816	-50	-5,8	-85	-9,4	-118	-12,6	1811	1906	1908	
4c Rv. 13 Deildo ⁶⁾	347	365	382	619	589	242	69,6	224	61,4	-30	-4,8	1712	1810		
5a E134 Gvammen - Århus	2 378	2 456	2 571	2 571	2 312	-66	-2,8	-144	-5,9	-259	-10,1	17xx	1912		
5a Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	645	666	892	892	820	175	27,1	154	23,1	-72	-8,0	1811	1811		
5a Rv. 36 Slåttekås - Årnes	441	461	485	485	330	-111	-25,2	-131	-28,4	-155	-32,0	1811	1809		
5a Rv. 13 Ryfast	7 520	8 050	8 565	8 565	8 273	753	10,0	222	2,8	-293	-3,4	18xx	1912	2004	
5c E16 Sandvika - Wøyen	4 374	4 524	4 784	4 784	4 378	4	0,1	-146	-3,2	-406	-8,5	1910	1912		
5c E16 Bagn - Bjørge	1 642	1 701	1 824	1 824	1 542	-100	-6,1	-159	-9,3	-282	-15,5	2005	1910		
6a E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	3 027	3 053	3 279	3 279	2 881	-146	-4,8	-172	-5,6	-398	-12,1	1811	1902		
6a E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelene	853	875	941	941	853	0	0,0	-22	-2,5	-88	-9,3	19xx	1906		
6d E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	226	235	249	249	233	6	2,8	-2	-0,8	-16	-6,6	1805	1808		
6e Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	536	557	590	590	460	-76	-14,2	-97	-17,4	-130	-22,0	1809	1905	1908	
7 E6 Helgeland nord	1 978	2 057	2 460	2 460	2 432	454	23,0	375	18,2	-28	-1,1	18xx	1910	1911	
7 E6 Helgeland nord, Krokstrand-Bolna	293	305	323	323	315	22	7,5	10	3,2	-8	-2,4	19xx	2010	1910	
7 Rv. 77 Kiernfiellet ⁶⁾	566	588	622	673	662	96	17,0	74	12,6	-11	-1,6	1810	1910		
7 Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	2 438	2 536	2 811	2 811	2 650	212	8,7	114	4,5	-161	-5,7	1906	1906	1904	
8a E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring ⁶⁾	3 614	3 759	4 137	4 375	4 375	761	21,0	616	16,4	0	0,0	1610/ 1410	1812/ 1509		
8b E6 Indre Nordnes - Skardalen	1 317	1 369	1 422	1 422	1 173	-144	-10,9	-196	-14,3	-249	-17,5	1712	1811		
8b E6 Storsandnes - Langnesbukta	680	707	748	748	594	-86	-12,7	-113	-16,0	-154	-20,6	1712	1811		
8b E8 Sørkjøsfjellet	1 063	1 105	1 137	1 137	1 102	39	3,7	-3	-0,3	-35	-3,1	1608	1801		
	43 980	9 477	49 431	50 593	46 885	2 905	6,4	1 166	12,3	-3 707	-7,3				
Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)	101 980	16 271	114 138	115 682	111 801	9 821	9,4	1 469	9,0	-3 880	-3,4				

MERKNAD:

1) Fastsatt styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2017-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2017 til 2018.

Merverdiavgiftstillegget i kostnadsrammen er korrigert ved at det er lagt til grunn samme prosenttillegg som for styringsrammen, jf. omtale i forbindelse med arbeidet med Prop. 97 (2013-2014).

2) Revidert styrings- og kostnadsramme

3) Opprinnelig styrings- og kostnadsramme omregnet til "gjennomsnittlig" 2004-prisnivå.

4) Opprinnelig styrings- og kostnadsramme er omregnet med "betongindeksen" fra 2004- til 2017-kr og med Vegdirektoratets planindekser fra 2017- til 2018-kr.

5) Prognose for sluttkostnad regnet om med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2016 til 2017 (gml) og med SSBs anleggsindeks fra 2016 til 2017 (rev) (SSBs anleggsindeks 2016-2017 foreligger først i

6) Revidert kostnadsramme

Statsbudsjettet 2020

Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

2020-kr

Rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt					Plan- grunnlag (SM)	Plan- grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2020				
	år	faktor	Styrings-mål (SM)		P65			Prognose T1 2020	Avvik			
			mill kr (løp kr)	mill kr (20-kr)	mill kr (20-kr)				ift SM		ift P65	
									mill kr (20-kr)	mill kr (20-kr)	%	mill kr (20-kr)
1a E18 Retvet-Vinterbro	2017	1,094	7 200	7 874	8 222	KP	RP	7 138	-736	-9,4	-1 084	-13,2
3a E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta-Slependen	2017	1,094	21 600	23 623	24 914	KP		24 856	1 232	5,2	-58	-0,2
<i>E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta</i>	2017	1,094	13 400	14 655	15 421	KP	RP	15 888	1 232	8,4	467	3,0
<i>E18 Ramstadsletta-Slependen</i>	2017	1,094	8 200	8 968	9 493	KP		8 968	0	0,0	-525	-5,5
3a Rv 282 Holmenbrua	2017	1,094	760	831	912	-	RP	831	0	0,0	-81	-8,9
3a E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	2017	1,094	3 000	3 281	3 431	RP	RP	3 281	0	0,0	-150	-4,4
3a E39 Ålgård-Hove	2017	1,094	3 550	3 883	4 077	KP	RP	3 883	0	0,0	-194	-4,7
3a E39 Smiene-Harestad	2017	1,094	3 300	3 609	3 790	KP		3 609	0	0,0	-181	-4,8
3a Rv 509 Transportkorridor vest (inkl. fellesstrekning me	2017	1,094	3 200	3 500	3 675	RP		3 300	-200	-5,7	-375	-10,2
4a E39 Volda-Furene	2017	1,094	900	984	1 098	KP	RP	984	0	0,0	-114	-10,4
4b E39 Lønset-Hjelset	2017	1,094	1 350	1 476	1 533	-	RP	1 293	-184	-12,4	-240	-15,7
5a Rv 13 Lovraeidet-Rødsliane	2017	1,094	800	875	919	RP		875	0	0,0	-44	-4,8
5a E134 Røldal-Seljestad	2017	1,094	2 900	3 172	3 330	KP		3 172	0	0,0	-158	-4,8
5c E16 Nærøydalen (Hylland-Sveen)	2017	1,094	1 700	1 859	1 952	RP		1 497	-362	-19,5	-455	-23,3
6a Rv 4 Roa-Gran grense (inkl. Jaren-Amundrud)	2017	1,094	1 750	1 914	2 012	RP		1 982	68	3,5	-31	-1,5
6d E136 Flatmark-Monge-Marstein	2017	1,094	950	1 039	1 095	KP		1 384	345	33,2	289	26,4
6d E136 Breivika-Lerstad	2017	1,094	1 800	1 969	2 027	RP		1 969	0	0,0	-58	-2,8
7a E6 Megården-Mørsvikbotn	2017	1,094	8 500	9 296	9 701	RP		9 296	0	0,0	-405	-4,2
8a E8 Sørbotn-Laukslett	2019	1,025	1 890	1 937	2 034	KP	RP	1 937	0	0,0	-97	-4,8
8a Rv 862 Tverrforbindingen (Tromsø)	2017	1,094	1 600	1 750	1 826	KP		1 896	146	8,4	70	3,8
8b Rv 94 Hammerfest sentrum	2017	1,094	1 050	1 148	1 203	RP		1 148	0	0,0	-55	-4,6
Sum alle prosjekter				74 021	77 750			74 330	309,3	0,4	-3 420,0	-4,4

Risikoanalyse - Statens vegvesen

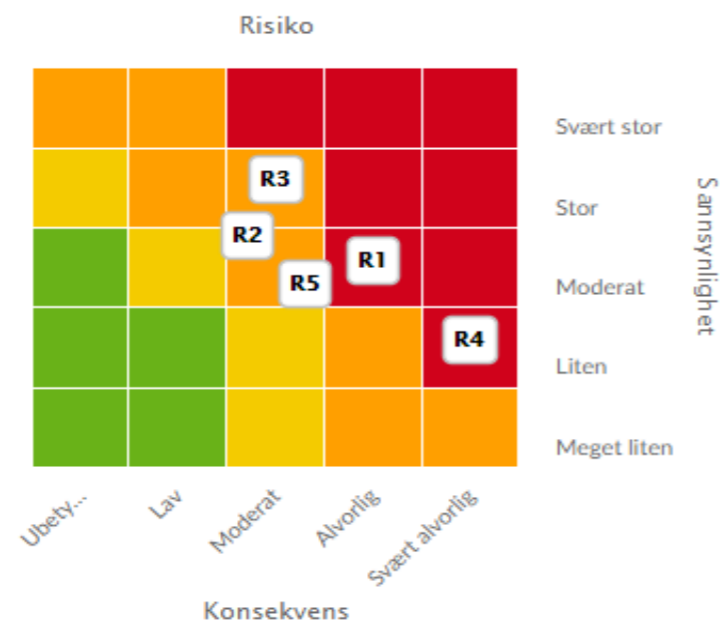
Statens vegvesens risikovurdering har et overordnet og langsiktig perspektiv og brukes aktivt i styringen av etaten. For det enkelte år arbeides det med tiltak for å håndtere identifisert risiko. Det gir ledelsen økt styring og kontroll for å sikre at etaten når oppsatte mål både for året og på lang sikt. Etaten har identifisert fem risikoområder:

1. Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring
2. Omstilling, digitalisering og effektivisering
3. Internkontroll, kvalitet og etterlevelse
4. Helse, miljø, sikkerhet og beredskap
5. Omdømme og brukerperspektiv

Innenfor hvert område identifiseres risiko og det blir utarbeidet risikoreducerende tiltak for å håndtere og hvis mulig få ned risikoverdien.

Sammendrag T1 2020

Etatens samlede risiko pr. første tertial vurderes som høy. Omorganiseringen og overføringen av ansvar og ansatte til fylkene har gjort at bemanningsstrukturen i etaten er i ubalanse med overtallighet på noen områder og undertallighet på andre områder. For lav bemanning påvirker kapasiteten på flere kritiske områder, noe som igjen påvirker etatens høye, samlede risiko. Situasjonen var forventet og etaten har jobbet proaktivt med tiltak i 2019 og aktivt gjennom hele første tertial 2020. Samtidig har etaten overtallighet på andre områder, noe som medfører risiko for merforbruk på Post 01 Driftsutgifter. Alle bemanningsplaner oppdateres, og videre tiltak som kompetansetiltak og sluttpakker vil bli iverksatt utover høsten.



Risikoområde 1: Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring						
Området dekker risiko knyttet til enhetens oppfølging av tildelingsbrevet og resultatavtaler med budsjetttrammer, samt risiko for manglende økonomi- og prosjektstyring, inklusive etterlevelse av økonomiske fullmakter.						
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2020			Risikoreducerende tiltak	Status
		S	K	Sum		
Ikke levere i henhold til mål og prioriteringer i tildelingsbrevet	- Mangel på kapasitet og kompetanse pga. omstilling til ny organisasjon kontra mengden oppgaver som skal løses kan påvirke leveranseevnen. - Kapasitetsutfordringer som følge av Covid-19 kan påvirke enkelte av leveransene	2	4	8	Følge med på og prioritere ressursbruken slik at vi klarer å levere på oppdrag i tildelingsbrevet	Pågår
					Oppdrag i tildelingsbrevet fordeles ut i direktørens styringsavtaler med Vegdirektøren og følges opp i styringsdialogen	Pågår
Vesentlige mer- eller mindreforbruk ved gjennomføring av budsjett	- For høy bemanning på post 01 Driftsutgifter i forhold til fin bemanningsplan og forutsetninger for bemanning i revidert nasjonalbudsjett dermed for høy timebelastning og merforbruk på post 01. - Mindreforbruk på tilskuddspostene som følge av manglende prosjekter/søknader fra fylkeskommunenene.	4	3	12	Tettere oppfølging av økonomi og status i alle ledermøtene	Pågår
					Standardisering av økonomirapportering	Gjmf
					Fortløpende gjennomføre korrektive tiltak for å unngå mer- og mindreforbruk	Pågår
					Aktiv bruk av internt arbeidsmarked Tilby sluttpakker eller kompetansetiltak	Pågår Planlagt
Risiko for å gå ut over delegerte fullmakter	- Etaten binder opp midler for de kommende årene som vi ikke har fullmakt til å omsette.	2	4	8	Eget oppfølgingssystem	Pågår
					Tett oppfølging mot divisjonene	Pågår
Økt kostnadsnivå og manglende kostnadskontroll i store investeringsprosjekter	- Kostnadsoverskridelse på prosjekter, prosjekter må stoppes eller utsettes mv.	3	4	12	Innføring av nytt prosjektøkonomistyringssystem i løpet av 2020	Pågår
					Månedlige styringsmøter med Divisjon Utbygging hvor porteføljen av prosjekter i plan- og gjennomføringsfase gjennomgås	Pågår
					Tett og løpende oppfølging av prosjektporteføljen	Pågår
					Opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen	Pågår
Mindreforbruk på programområdene	Endrede forutsetninger i prosjektgjennomføringen fører til senere fremdrift eller oppstart enn forutsatt. Endringene omfatter blant annet: - Uavklarte forhold i reguleringsplaner som medfører behov for omprosjektering og forsinkelser som følge av dette - Prosjektgjennomføringen er avhengig av fremdrift i gjennomføring av tilgrensede arbeider som andre etater eller aktører er ansvarlig for - forsinkelser her medfører senere fremdrift enn forventet - Manglende planreserver kan medføre at det ikke er tilstrekkelig modne prosjekter som kan startes opp hvis andre prosjekter blir forsinket	4	3	12	Forbedre intern styringsdialog	Pågår
					Gjennomføre tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter	Pågår
					Forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov, blant annet mer realistisk budsjettering	Pågår
Økt kostnadsnivå i driftskontrakter	- Opphør av sams veiadministrasjon medfører økte kostnader i driftskontraktene.	4	3	12	Jobbe kontinuerlig med kontraktsstrategi for å gjøre kontraktene mest mulig attraktive	Pågår
					Merforbruk på drift må balanseres ut med redusert vedlikehold	Planlagt

Beskrivelse av risiko under risikoområde 1:

Den samlede risikoen knyttet til oppgaver i Tildelingsbrev og gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk vurderes som moderat til høy pr. første tertial som følge av konsekvenser av Covid-19 samt mangel på kapasitet og kompetanse på enkelte områder i etaten etter omorganiseringen. Etatsledelsen følger nøye med på framdrift og levering i forhold til mål og prioriteringer i tildelingsbrevet. Det vurderes fortløpende om ressurser skal omprioriteres for å sikre leveranser.

For høy bemanning bidrar til en økt risiko for merforbruk på post 01 Driftsutgifter. Statens vegvesen vurderer fortløpende tiltak for å redusere merforbruket, blant annet sluttpakker, kompetansetiltak og aktiv bruk av det interne arbeidsmarkedet i etaten. På post 22 Drift og vedlikehold forventes det et merforbruk på drift, som må dekkes inn fra vedlikehold. I 2019 og 2020 har det vært større prisøkning i tilbud på driftskontrakter enn i årene før. Årsaken er sammensatt, men opphør av sams vegadministrasjon har trolig bidratt til store deler av økningen. Arbeidet med utfasing av kontrakter på fylkesveg vil pågå enda noen år. Det forventes et høyt kostnadsnivå også for 2021-kontraktene. Konsekvensen blir mindre vedlikehold for å finansiere drift. Det jobbes aktivt for å forbedre kontraktsstrategi slik at risikoen for øktekostnadsnivå på driftskontrakter går ned.

Etaten arbeider aktivt med risikoreduserende tiltak for økt kostnadskontroll i store investeringsprosjekter. Vegdirektøren har tett oppfølging av prosjektporteføljen i månedlige styringsmøter. Det gjennomføres opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen og det innføres et nytt prosjektøkonomistyringssystem i løpet av 2020. Det forventes mindreforbruk på programområdene. For å redusere risikoen for sistnevnte iverksetter Statens vegvesen tiltak som er innenfor våre fullmakter, og arbeider for å forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov for å sikre en mer realistisk budsjettering. Risikoen for at Statens vegvesen går ut over sine fullmakter vurderes som lav. Et eget oppfølgingssystem som skal sørge for at etaten ikke binder opp midler som vi ikke har fullmakter til å omsette for de kommende årene er på plass.

Risikoområde 2: Omstilling, digitalisering og effektivisering						
Området dekker risiko knyttet til enhetens manglende evne til å omstille, digitalisere og hente ut effektiviseringsgevinster. I overgangen til ny organisasjon dekker den også manglende implementering av ny organisasjonsstruktur og omstilling etter avviklingen av sams vegadministrasjon.						
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2020			Risikoreducerende tiltak	Status
		S	K	Sum		
Ikke klare å følge opp kravene til effektiv ressursbruk	- Budsjettene overskrides. - Manglende evne til å bruke digitalisering til å effektivisere arbeidsformer.	3	3	9	Oppfølging på timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene.	Pågår
					Etablere ny mindre ressursintensiv arbeidsform (intern sky) knyttet til utvikling.	Pågår
Avvik i avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering	- Avgangen til fylkene ble lavere enn forventet og bemanningen er i ubalanse.	2	3	6	Tilpasse etatens styringsmodell til ny organisasjon	Pågår
					Lederutvikling i form av et FRAM-prosjektet	Pågår
					Ny gjennomgang av fin bemanningaplan	Pågår
					Tilby sluttpakker og kompetansetiltak	Pågår
Manglende evne til å omstille på grunn av oppgavemengden	- Opprettholde daglig drift går på bekostning av utviklingsoppgavene	3	3	9	Spisse sammensetningen av utviklingstiltak mot framtidige strategiske mål	Pågår
Beskrivelse av risiko under risikoområde 2:						
<p>Risikoen samlet sett for området omstilling, digitalisering og effektivisering vurderes som moderat pr. første tertial. Det er krevende å holde ønsket framdrift på forbedringsarbeidet og situasjonen med underbemanning på enkelte områder påvirker etatens evne til å ta ut gevinster av effektiviseringsarbeid, som for eksempel mer effektive arbeidsformer. Det er satt i verk flere tiltak for å redusere risikoen. Blant annet oppfølging på timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene og etablering av ny, mindre ressursintensiv arbeidsform (intern sky) knyttet til utvikling.</p> <p>Avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering følger plan, og risikoen knyttet til dette vurderes som lav til moderat ved første tertial. Avgangen til fylkene ble lavere enn opprinnelig lagt til grunn og bemanningen er i ubalanse. Situasjonen var forventet og planlagte risikoreducerende tiltak har blitt igangsatt i løpet av første tertial. Det arbeides med å tilpasse etatens styringsmodell til ny organisasjon, lederutvikling samt en ny gjennomgang av fin bemanningsplan. Det kan i tillegg bli aktuelt å tilby sluttpakker og kompetansetiltak i etaten.</p>						

Risikoområde 3: Internkontroll, kvalitet og etterlevelse						
Området dekker enhetenes risiko for ikke å ha gode internkontrollsystemer, avvik til lover, forskrift, policy og prosesser, samt manglende evne til å korrigere feil og lukke avvik.						
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2020			Risikoreduserende tiltak	Status
		S	K	Sum		
Områder i etaten drives ikke i samsvar med gjeldende lover og regler	- Manglende etterlevelse kan påvirke leveranser til bruker og samfunn - Manglende etterlevelse av interne krav grunnet ny organisering	3	3	9	Forenkling og opprydding av prosesser og styrende dokumenter (krav- og hjelpedokumenter)	Pågår
					Implementere ny organisasjon med prosesser, roller, fullmakter mv.	Pågår
Ikke tilstrekkelig læring og forbedring	- Manglende læring og forbedring kan bety at vi ikke korrigerer tilstrekkelig ved avvik og at vi ikke har tilstrekkelig kontroll på om besluttede tiltak gir ønsket resultat eller effekt.	3	3	9	Etablert prosessorganisasjonen, blant annet med kvalitetsansvarlige i divisjonene.	Gjm
					Gjennomføre ledelsens gjennomgåelse	Planlagt
					Systematisk oppfølging og styring av tiltak for å lukke avvik fra eksterne og interne tilsyn og revisjoner.	Pågår
Ulik saksbehandling	- Manglende systemstøtte som gir ulik behandling eller feil gjennomføring av oppgaver	4	3	12	Bygge inn regelstøtte i systemene for å eliminere feil i saksbehandlingen.	Pågår
Beskrivelse av risiko under risikoområde 3:						
<p>Risikoen for området internkontroll, kvalitet og etterlevelse vurderes som moderat til høy pr. første tertial som følge av at etablering og implementering av ny organisasjon fortsatt legger stort press på ressurser. Dette i seg selv utgjør en viss risiko for at etterlevelse av interne krav svekkes. Vi vurderer sannsynligheten for å ikke drive i samsvar med gjeldende lover og regler som lav, og fortsetter å forenkle og tilpasse prosesser, fullmakter og styrende dokumenter til ny organisasjonsmodell.</p> <p>Ved kritiske avvik vektlegger Statens vegvesen å evaluere årsaker, finne de riktige tiltakene og etterprøve om de gir ønsket resultat og effekt. For å styrke kvalitetsarbeidet og ha et bedre grunnlag for kontinuerlig læring er det utpekt en kvalitetsansvarlig ved hver enhet i den nye organisasjonen. De kvalitetsansvarlige skal støtte divisjonsledelsen i kvalitetsarbeidet for styrket læring og forbedring.</p> <p>Ledelsens gjennomgåelse gjennomføres årlig i Statens vegvesen. Internkontroll, kvalitet og etterlevelse blir evaluert pr. divisjon og for virksomheten som en helhet. Resultatene fra ledelsens gjennomgåelse har gitt gode tiltak for en bedret virksomhetsstyring og en bedret læring. Nytt tiltak for denne prosessen er å inkludere trendutvikling på avvik og vurderinger i hvilken grad iverksatte tiltak har oppnådd ønsket effekt for å lukke avvik.</p>						

Risikoområde 4: Helse, miljø, sikkerhet og beredskap						
Området dekker enhetenes risiko for skade på helse, miljø og sikkerhet, samt den risiko man har for at systemer for samfunnssikkerhet og beredskap, inklusive informasjonssikkerhet og personvern, ikke fungerer.						
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2020			Risikoreduserende tiltak	Status
		S	K	Sum		
Risiko for at belastningen på enkeltområder pga. redusert kapasitet blir for stor	- Medarbeidere er under et høyt arbeidspress over for lang tid, noe som kan påvirke leveranseevnen (tid og kvalitet), øke faren for ulykker og gi helseproblemer med medfølgende økt arbeidspress på kolleger.	3	4	12	Gjennomgang og justering av bemanningsplan	Pågår
					Tettere oppfølging av timebruken til ansatte	Pågår
					Tett oppfølging av nestenulykker i organisasjon	Pågår
Risiko for at policy for beredskap og hendelseshåndtering og informasjonssikkerhet og sikring ikke fungerer i henhold til plan.	- Manglende sammenheng mellom styrende dokument og praksis ute i organisasjonen, som vil ha innvirkning på hvor effektivt etaten håndterer hendelser i hele krisespekteret.	3	3	9	Policy for beredskap og hendelseshåndtering revideres etter Covid-19 erfaringene	Planlagt
					Etatens beredskapsplaner må standardiseres på alle nivå og det må etableres en tydeligere beredskapsstruktur gjennomgående i hele linjen.	Planlagt
Risiko for sikkerhetsbrudd og -avvik, spesielt personvern-avvik	- Persondata eller annen sensitiv informasjon kommer på avveie.	3	3	9	Videreføre arbeidet med behandlingsoversikter og verdivurderinger for å bevisstgjøre og ansvarliggjøre prosesseiere	Pågår
					Fortsatt høyt fokus på tilgangsstyring og kontroll gjennom å etablere gode prosesser i systemene og ha jevnlig etterlevelseskontroller.	Pågår
Beskrivelse av risiko under risikoområde 4:						
Risikoen samlet sett for området helse, miljø, sikkerhet og beredskap vurderes som høy. Mange ansatte i etaten har vært under et stort press over lang tid. Ledelsen har hatt fokus på å følge med på sykefravær og timebruk, og legge til rett for at arbeidsmengden ikke skal øke faren for ulykker og helseproblemer.						
Beredskapen under Covid-19 har fungert godt. Samtidig har vi erfart at det er behov for å jobbe med forbedringer i overgripende struktur på beredskapsarbeidet og felles systematikk på planer, rutiner, verktøy mv. I tillegg er det fortsatt utfordringer mht. utøvelsen av våre myndighetsoppgaver og interne grensesnitt. Det er satt i gang tiltak for å følge opp disse erfaringene. Videre har vi opplevd avvik som kan forårsake at personopplysninger kommer på avveie. Etaten har et høyt fokus på dette gjennom arbeid med blant annet prosedyrer for tilgang og kontroll av etterlevelse.						

Risikoområde 5: Omdømme og brukerperspektiv						
Området dekker enhetenes risiko for at hendelser skader etatens omdømme eller går ut over brukere av etatens tjenester.						
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 2020			Risikoreducerende tiltak	Status
		S	K	Sum		
Publikum får ikke den tjenesten de har behov for til rett tid og sted	<ul style="list-style-type: none"> - Lang svartid på henvendelser, eksempelvis på trafikant- og kjøretøytjenester på telefon. - Etaten klarer ikke overholde tidsfrister for klagesaker. 	3	3	9	Chatbot er introdusert og bør kunne ta unna flere spørsmål	Pågår
					Tiltak for å dekke opp underbemanning på området	Planlagt
					Øke aktivitet på digitale tjenester og selvbetjeningsløsninger	Pågår
Uavklarte roller og ansvar i utføringen av pålagte myndighetsoppgavene hemmer oppgaveutførelsen og skader omdømme	- Etaten får ikke utført oppgavene med ønsket kvalitet.	3	3	9	Skape felles forståelse for innholdet i SVVs nye myndighetsrolle og avklare ansvar og oppgaver internt mellom divisjonene ved kriser, spesielt på geografisk nivå.	Pågår
Beskrivelse av risiko under risikoområde 5:						
<p>Risikoen samlet for området omdømme og brukerperspektiv vurderes som moderat. Som konsekvens av Covid-19 ble alle etatens publikumstjenester stengt, og kapasiteten til å håndtere henvendelser fra publikum via andre kanaler ble redusert. I denne perioden gikk bruken av etatens selvbetjeningsløsninger opp. En digital kundetjeneste, en såkalt "chatbot", ble introdusert for å ta unna flere spørsmål. Etaten mener at det finnes en risiko for at vi ikke får utført oppgavene med ønsket kvalitet, noe som kan ha betydning for våre brukere.</p>						

Vedlegg 5 Samfunnssikkerhet i T1

Statens vegvesen skal iht. Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2020 rapportere særskilt på samfunnssikkerhet i første og andre tertialrapport.

Samferdselsdepartementets tildelingsbrev, Statens vegvesens instruks og Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren (2015) ligger til grunn for Statens vegvesens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap.

Statens vegvesen har utarbeidet Policy for beredskap og hendelseshåndtering, Policy for informasjonssikring og sikring og Policy for behandling av personopplysninger.

Statens vegvesen har ifølge Policy for beredskap og hendelseshåndtering følgende målsettinger:

- Statens vegvesen skal ha en grunnberedskap som sikrer at vi kan håndtere de fleste hendelser som berører vårt forvaltningsområde ved hjelp av ordinær linjeorganisasjon etter ansvars-, nærhet-, likhets- og samvirkeprinsippet.
- Statens vegvesen skal ha kompetanse om risiko og trusler som kan påvirke våre styrings- og kontrollsystemer, informasjonssystemer og veginfrastruktur, for å kunne forebygge, håndtere og normalisere hendelser proaktivt på en ressurseffektiv måte.
- Statens vegvesen skal ha tydelige ansvars- og beslutningslinjer, samt forutsigbare og hensiktsmessige fullmakter og rutiner for beredskap og hendelseshåndtering.
- Statens vegvesen skal ved behov kunne etablere effektive og funksjonelle beredskapsstaber med rett kompetanse og omfang.

Statens vegvesen skal ha en beredskap som kan håndtere hendelser i hele krisespekteret, fra ulykker og naturhendelser, digitale hendelser og systemnedfall, terror og sikkerhetspolitiske kriser – krig. I tillegg skal vi ha en beredskap i det daglige som gjør oss i stand til å håndtere vårt omdømme i små og store saker.

Nedenfor følger vår rapportering på tema som er sentrale for vårt arbeid med samfunnssikkerhet for å oppfylle hhv. overordnede krav og forventinger fra departementet samt vårt samfunnsoppdrag på området.

Internrevisjonen jobber aktivt med å identifisere potensielle mislighetsområder i etaten. Som en del av årsplanen til internrevisjonen gjennomføres det en revisjon av etatens rutiner innen tilgangskontroll og kjennskapen til disse. Revisjonen forventes ferdigstilt i løpet av T2. Resultatene vil legges frem for ledelsen, slik at det kan iverksettes tilstrekkelige tiltak.

1. Kartlegge risiko-, trussel- og sårbarhetsbildet

Statens vegvesen har i T1 gjennomført tiltak for å kartlegge risiko-, trussel- og sårbarhetsbildet som følge av den pågående korona-situasjonen.

I begynnelsen av mars ble det i hele organisasjonen gjort en kartlegging av særlig kritiske aktiviteter og leveranser innenfor våre ansvarsområder. Blant annet ble vegtrafikkentralene, nasjonal bruberedskap og transportavdelingene, som skal samordne byggherreberedskap på tvers av veieierne, definert som samfunnskritiske funksjoner.

Det ble videre foretatt sårbarhetsanalyser, forebyggende og skadereduserende tiltak for å unngå smittespredning, og det ble utarbeidet kontinuitetsplaner for å sikre tjenesteleveranser ved inntil 40 pst. frafall.

Det ble i samarbeid med BNL (Byggenæringens landsforening) utarbeidet retningslinjer for arbeid og drift på bygg – og anleggsplasser for å begrense smitte. (covid19)

Av andre tiltak kan nevnes:

- SVV-rapport 632 ROS-analyser i vegplanlegging er utgitt. Denne gir fremgangsmåte for kartlegging av risiko og sårbarhet i vegprosjekter
- Det gjennomføres et forprosjekt der klimatilpasning på vegprosjekter følges opp nøyer. Målet er å sjekke bl.a. om regelverket som gjelder klimatilpasning brukes som tenkt og om det mangler noe av grunnlaget
- Det kartlegges prosedyrer og systemer for personvern i bompengebraansjen. Vi foretar en personvernkonskvensvurdering (DPIA) av kravene til bombrikke, for å kartlegge om kravene er tilstrekkelige til å sikre godt personvern for de som bruker bombrikker i Norge.
- Statens vegvesen kartlegger kontinuerlig risiko, trusler og sårbarheter i våre IT-løsninger og persondatabehandlinger. Det er i T1 utført 12 risikovurderinger, 37 verdivurderinger og det er lagt inn 14 nye behandlinger i behandlingsoversikten. Det har blitt generert 4 IT-sikkerhetsrapporter, som analyserer trusselnivået mot Statens vegvesens IT-infrastruktur.

2. Styrke egen beredskapsevne ved større hendelser, herunder sikre minst mulig nedetid på tjenestene

Statens vegvesen har i T1 fortsatt arbeidet med å styrke egen beredskapsevne ved større hendelser. Vi har gjennom håndteringen av Covid-19 gjort en rekke erfaringer som vil gjøre oss bedre rustet til å håndtere kriser eller hendelser som kan treffe våre ansvarsområder.

Policy for beredskap og hendelseshåndtering vil revideres før sommeren. Det planlegges flere strukturelle endringer i måten vi vil gjøre dette på i fremtiden.

I forbindelse med Covid-19 kan følgende rapporteres:

- Det ble etablert døgnkontinuerlig beredskapsorganisasjon med beredskapsstab på divisjonsnivå, og i de fem geografiske transportavdelingene.
- Transportavdelingene etablerte tett dialog med relevante veieiere og fylkesberedskapsrådene innenfor sitt geografiske område.

- Det ble, etter bestilling fra SD, etablert rutine der reduksjoner i ferjetilbudet på alle fergestrekninger først skulle forelegges Statens vegvesen slik at etaten kunne vurdere de samlede konsekvensene for beredskap, og fremføring av gods på viktige transportårer.
- Alle avdelinger utførte risikoanalyser på sitt arbeid med smitteverntiltak som blir justert ved endring av forutsetningene gitt av myndighetene.

På bakgrunn av faren for stor vårfloam ble det satt i gang et arbeid der transportavdelingene ledet og koordinerte arbeidet med å lage en samlet kontinuitetsplan for flom- og skredberedskap på vegsiden, innenfor transportavdelingens geografiske ansvarsområde.

Geofag Drift og vedlikehold sendte fra og med 15. april ut en daglig vurdering av skred- og flomsituasjonen i landet. Vurderingen distribueres til transportavdelingene gjennom VegCIM, og videre til alle relevante vegeiere.

Covid-19 viste at Statens vegvesen har god kompetanse på å endre prioriteringer når dette er påkrevd for å sikre vår tjenestelevering, ikke minst ved trafikkstasjonene. Dette gjelder også for utekontrollen der spesielt tyngre kjøretøy må kontrolleres da det kan oppstå situasjoner som setter fremkommelighet og trafiksikkerhet i fare for samfunnet. Divisjonsmodellen har i tillegg ført til kortere beslutningslinjer noe som medførte at beredskapen for å håndtere koronakrisen og nedstengningen av trafikkstasjonene fra 13. mars ble ensartet over hele landet. Kartlegging av hva som var samfunnskritiske tjenester for TK ble raskt definert, og deretter rask reetablering av disse tjenestene.

3. Sikre best mulig samvirke i en beredskapssituasjon mellom relevante aktører som Nye Veier AS på riksvegnettet og fylkeskommunene på fylkesvegnettet, herunder sikre koordinert og samordnet trafikk- og byggherreberedskap (tildelingsbrevet)

Statens vegvesen har i T1 gjennomført en rekke tiltak for å sikre best mulig samvirke i en beredskapssituasjon mellom relevante aktører som Nye Veier AS på riksvegnettet og fylkeskommunene på fylkesvegnettet, herunder sikre koordinert og samordnet trafikk- og byggherreberedskap. Korona-situasjonen har vært en nyttig gjennomgang av hvordan dette vil kunne fungere ved for eksempel en flomsituasjon.

De geografiske transportavdelingene har sendt situasjonsrapporter og rapporter om samfunnskritiske funksjoner som beskriver hvilke tiltak de ulike vegeiere har gjennomført i rapporteringsperioden. Rapporteringen er gjort i fagkanal. Transportavdelingene har også rapportert til fylkesberedskapsrådet, og i samordningskanal mot de ulike vegeierne på samme grunnlag. Kontinuitetsplaner for de ulike vegeiere har vært koordinert av transportavdelingene.

Statens vegvesen har i forlengelsen av ovennevnte koordinert tiltak på nasjonal ferjeberedskap, herunder:

- Orientert fylkesberedskapsrådene om Statens vegvesens ansvar og rutiner
- Sørge for at prioriteringslister fra alle vegeiere (både riksveg og fylkesveg) blir forelagt fylkesberedskapsrådene samlet.
- Gi tilbakemeldinger på prioriteringslistene fra vegeierne, særlig ut fra beredskap og framføring av gods i viktige transportårer.
- Vurdere planlagte reduksjon i ferjetilbud knyttet til rutine for dette under Koronakrisen.

Statens vegvesen mener ovennevnte legger et godt grunnlag for utøvelse av våre nasjonale koordineringsoppgaver ved andre type hendelser på veg.

Gjennom det pågående evalueringsarbeidet vil dette videreutvikles. Allerede den varslede/pågående flomberedskapen har medført forgang i ev. justeringer.

4. Ivareta trafikkstyring og trafikkinformasjon ved ekstraordinære hendelser og beredskap, herunder samordnet rapportering på vegsiden (tildelingsbrevet)

Statens vegvesen har i T1 gjennomført tiltak for å ivareta trafikkstyring og trafikkinformasjon ved ekstraordinære hendelser og beredskap, herunder samordnet rapportering på vegsiden.

Vegtrafikksentralene har som følge av korona-situasjonen i perioden innført besøksforbud og ekstraordinære smitteverntiltak. I tillegg er det etablert midlertidige redundante kontrollrom for ivaretagelse av kritiske funksjoner i tilfelle behov for smittevask. Det har i perioden vært tilnærmet normal drift til tross for strenge smitteverntiltak

Virksomhetsutviklingsprosjektet VTS 2020 som utvikler "Hendelsesbasert toppsystem (HBT)" jobber iht. fremdriftsplan til tross for innførte smitteverntiltak.

5. Støtte Forsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig, herunder delta i beredskapsplanlegging og øvelser (tildelingsbrevet)

Statens vegvesen har også i T1 gjennomført særskilte tiltak for å støtte Forsvaret, herunder delta i beredskapsplanlegging og øvelser.

Som tilleggsleveranse inn til NTP-prosessen er NTP-rutene 1–8 gjennomgått etter 3R-metoden. Det er utført en særskilt vurdering av Forsvarets behov knyttet til rutene.

Cold Response 2020 skulle gjennomføres 8.–18. mars, men øvelsen ble besluttet avlyst på grunn av Covid 19-utbruddet. Etaten deltok i alle planprosessene fra august 2019 og fram til øvelsestart. Med bakgrunn fra erfaringer fra TRJE 018 ble det fra midten av januar 20 etablert et eget prosjekt for å følge opp gjennomføringen av øvelsen. Gode erfaringer ble gjort selv om feltøvelsen ble avlyst.

I perioden ble det også gjennomført en mindre bataljonsøvelse som også er blitt fulgt opp av Transport og samfunn. Divisjonen har utført støtte til ØKV på etatens deltagelse og arbeidet i Totalforsvaret.

Vegdirektøren og Sjef Fellesoperativt hovedkvarter undertegnet 14. mai 2020 en revidert øvelsesavtale med retningslinjer for hhv. unntakssoner og erstatninger på veg etter øvelser.

6. Videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen (tildelingsbrevet)

Statens vegvesen har i T1 videreført arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen.

Vi er i ferd med å etablere samarbeidsarenaer med fylkeskommuner og Nye Veier for å informere om hvordan Statens vegvesen har jobbet med klimatilpasning, samle informasjon om andres aktiviteter og behov, og finne fram til en god måte å samarbeide på.

Samarbeid innen skredsikring er etablert, og det planlegges å etablere lignende samarbeid også innen andre områder (for eksempel geoteknikk)

I tillegg er «Naturfareforumet» et viktig samarbeidsforum, som også er viktig for klimatilpasning

Statens vegvesen deltar i direktoratsgruppen for klimatilpasning, som styres av Miljødirektoratet

Vi arbeider med revidering av normaler N400 og N500. Arbeidet skjer i samarbeid med andre vegeiere og bransjen, og dette arbeidet skal også ha et spesielt klimafokus

7. Begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger ved å ta hensyn til klimaendringer ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur

Statens vegvesen har i T1 gjennomført en rekke tiltak for å begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur.

Gjennom det interne utviklingsprosjektet RESPONS er det utviklet en kartportal med relevant informasjon om aktuelle naturfarer på vegnettet, som vil være et nyttig verktøy ved vurdering av gjeldende naturfarer og håndtering av disse

Innen drift og vedlikehold gir VegROS og ulike beredskapsplaner i driftskontraktene en oversikt over hvilke strekninger og vegelement på vegnettet som er ekstra sårbare. Som en del av virksomhetsutviklingstiltak og FoU-arbeidet testes ut ulike tiltak for å ta i bruk ny teknologi.

Samfunnssikkerhet blir inkludert i planlegging av nye veger, hvor man ser på fremkommelighet (robusthet og redundans) på vegnettet, og da særlig for nødetatene. Det

er uvisst hvilken praksis det har vært i de gamle regionene og i tidligere perioder, men samfunnssikkerhet har fått økt fokus ved planlegging og prosjektering i divisjon utbygging.

I 2020 er rapport nr. 632 «ROS-analyser i vegplanlegging» publisert, hvor samfunnssikkerhet inngår som et eget kapittel. Størst fokus er knyttet til tidligfase ved bruk av 3R-metoden, men samfunnssikkerhet belyses i alle planfaser.

Klimaendringer vurderes også i ROS-analyser, men på et grovt nivå, da datamaterialet er prediksjoner vha benyttelse av materiale fra Klimaservicesenteret.

Aktsomhetskart/faresonekart integreres også (samt fagrapporter geologi/geoteknikk) for å vurdere best egnede trasé med hensyn på å ha et robust vegnett. I så måte er naturfare, og hvordan dette kan påvirke fremtidig vegnett, integrert i planleggingen.

Økt klimapåkjønning er innarbeidet hensyn i plan- og prosjektering av tiltak for utbedring av forfall og andre tiltak for utbedring av vegstandard på eksisterende veger i prosjektporteføljen.

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

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

8. Støtte opp under vårt systematisk arbeid med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet

Statens vegvesen har i T1 videreført arbeidet å støtte opp under vårt systematisk arbeid med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet, herunder tilgangskontroll, rutiner ved ansettelser, opplæring og sikkerhetskultur generelt

Statens vegvesen har reorganisert etatens sikkerhetsorganisasjon. Divisjonsmodellen har så langt ført til en tydeligere sentral faglig styring av sikkerhetsarbeidet og involvering av divisjonsledelsen. Sikkerhetsorganisasjonen er fortsatt i en konsoliderings- og etableringsfase.

Gjennom aktiviteter nedfelt i policy for informasjonssikkerhet og sikring samt personvernpolicy og tilhørende retningslinjer arbeider Statens vegvesen systematisk med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet, herunder:

- Det jobbes med å sette opp en ny løsning for å kunne tydeligere identifisere sårbarheter i infrastrukturen. Denne løsningen vil gi ekstra god sikkerhet og dermed minimere angrepsflaten.

- IT-sikkerhet har i ny organisasjon fått et enda større fokus på sikkerhetsarkitektur ved utvikling av spesielt nye løsninger. Statens vegvesen har i perioden gjennomført mange inntrengningstester for å sjekke om det er mulig å hacke SVV sine systemer fra internett.
- Det jobbes med å forbedre sikkerhetskrav i anskaffelser. Dette vil føre til at det skal bli tydeligere hvilke krav som er nødvendig ved en anskaffelse, og det vil også bli bedre krav slik at Statens vegvesen kan føle seg trygge på leverandøren som blir valgt ved en anskaffelse.
- Det er gjennomført tiltak for å sikre nødvendig fremdrift i arbeidet med å utarbeide behandlingsoversikter.
- Det er løpende vurderinger av hvem som skal ha tilganger til våre systemer som inneholder persondata, samt arkivering/makulering av innleverte dokumenter med slikt innhold.
- Det sendes ut månedlige nanoleksjoner til alle medarbeidere i Statens vegvesen. Leksjonene inneholder ulike temaer gjeldende informasjonssikkerhet/IKT-Sikkerhet/Cyber-sikkerhet.

Rv. 555 Sotrasamband prosjektet har i perioden hatt et særskilt fokus på informasjonssikkerhet, herunder hvilke konsekvenser lekkasje mht. kvalifikasjons evalueringer, utvelgelses og avvisnings beslutninger, tilbudspriser, tilbudsdetaljer med mere kan ha på bla. renommé, kommersielle beslutninger og børsverdi for konkurrerende leverandører samt potentiel illegal fortjeneste og kommersielle tiltak hos medarbeidere, partnere og interessenter via ulovlig innhentet «insider» informasjon.

Rutiner knyttet til informasjonssikkerhet som prosjekt Rv. 555 Sotrasamband benytter vil bli vurdert videreført i alle prosjekter hva vedrører informasjonssikkerhet og arbeidet med de nye retningslinjer.

Innen bompengeområdet arbeides det med en ny kontrakt på TTP sikkerhet (policy) i den perioden Statens vegvesen har ansvar for brikker inntil utstedermarkedet er etablert. Arbeidet med databehandleravtalene i sektoren fortsetter, der man nå vedlikeholder avtalene med nye maler. En ny statistikkbase forberedes og utvikles innenfor GDPR-reglementet. Statens vegvesen skal i tilsynet følge opp at bransjen har en helhetlig forvaltning av personopplysninger gjennom alle interne og eksterne bompengesystemer.