



Statens vegvesen

**Tertialrapport pr. 30. april 2021 til
Samferdselsdepartementet**

Innholdsfortegnelse

1	Leders beretning	3
2	Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029	4
2.1	Hovedmål framkommelighet.....	4
2.2	Hovedmål transportsikkerhet	7
2.3	Hovedmål miljø	8
3	Økonomi og ressursbruk.....	9
3.1	Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	11
3.2	Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	15
3.3	Fullmakter	17
3.4	Gjennomføring og bruk av nytt system for prosjektøkonomi.....	18
4	Effektiv ressursbruk	18
4.1	Administrasjon	18
4.2	Effektiv ressursbruk i Statens vegvesen	20
4.3	Tiltak for å følge opp ABE-reformen og redusere interne kostnader.....	21
4.4	Prosjektstyring	23
5	Styring og kontroll i virksomheten	29
5.1	Risikovurderinger	29
5.2	Samfunnssikkerhet.....	31
	Vedlegg	32

1 Leders beretning

Nasjonal transportplan har ambisiøse mål. Statens vegvesen bidrar aktivt til at disse nås. I år har programmet Forutsigbar framkommelighet startet for fullt, der første delleveranse «Statens vegvesen gir deg sommertrafikken» rulles ut om kort tid. Vi koordinerer arbeidet med ny Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei, og vi har tatt i bruk et nytt verktøy slik at vi bedre kan følge etatens utslipp av klimagasser.

Vi utarbeider nå etatens Langtidsprogram som vil være Statens vegvesens viktigste strategiske dokument. Langtidsprogrammet operasjonaliserer Nasjonal transportplan og vil angi retningen for etatens videre arbeid slik at vi klarer omstillingen til fremtidige behov.

Digitaliseringsarbeidet videreutvikles i alle deler av virksomheten. Når vi i juni tilgjengeliggjør digitaliserte vegnormaler sikrer vi et enhetlig og helhetlig innhold som understøtter digitalisering av livsløpet vei; planlegging, prosjektering, bygging og forvaltning. Dette kommer alle veieiere til gode. Vi utvikler stadig nye selvbetjeningsløsninger, siste tilskudd er bestilling og betaling av det første førerkortet. I løpet av et år er det rundt 60 000 som får sitt aller første førerkort, så tjenesten vil spare både dem og etaten for mye tid framover når de ikke lenger trenger å møte opp på en trafikkstasjon.

Forenkling og standardisering skal prege tjenestene våre og gi bedre kvalitet og mer effektiv utnyttelse av ressursene. For å skape bedre beslutningsgrunnlag og intensivere utviklingen av nye brukerrettede tjenester ser vi etter nye og bedre måter å sette sammen egne data på og berike disse med eksterne data. En ny avdeling for Datainnsikt vil få det overordnede ansvaret for dette viktige arbeidet, og bidra til god bevissthet og kunnskap for å sikre en kunderettet og datadrevet kultur og adferd.

Vi har god økonomisk styring av virksomheten, men det er fortsatt en utfordring å få høy nok gjennomføringsgrad på investeringssiden slik at mindreforbruk minimeres. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til forsinkelser på Tunneloppgraderingsprogrammet og begrensninger i fullmakter. Dette har vedvarende høy oppmerksomhet hos oss, og vi jobber med å sikre tilstrekkelig modenhet for nye tiltak slik at gjennomføringstakten øker. Større fokus på prognoser for forbruk i arbeidet med de årlige budsjettene, kombinert med videre fullmakter til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret, vil legge til rette for at mindreforbruket vil bli redusert i kommende budsjettår.

For at Statens vegvesen skal kunne møte alle forventningene om digitalisering, kundefokus, og mer for pengene er det viktig at forutsetningene i Nasjonal transportplan følges opp. Tilstrekkelige rammer og fullmakter samt porteføljestyling blir avgjørende for at vi skal lykkes.

Oslo, 11. juni 2021

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.*

En kjerneoppgave for Statens vegvesen er å sørge for framkommelighet for trafikanten, gjennom veiutbygging, trafikkstyring samt drift og vedlikehold. Den raske digitaliseringen av samfunnet fører imidlertid til nye krav og forventninger hos kundene. Trafikantene forventer at vi reduserer eller eliminerer friksjonspunkter de opplever i møte med veisystemet og at vi tilgjengeliggjør den betydelige innsikt vi besitter i form av data. Programmet Forutsigbar Framkommelighet skal være etatens viktigste verktøy for å etablere Statens vegvesen som en ledende aktør innen mobilitet. Programmet skal styrke vår strategiske posisjon og omdømme ved å vise gjennomføringsevne, trekke oss i datadrevet retning, styrke kundeorienteringen og bidra til utvikling av vegtransporten.

Status for byvekstavtaler

Statens vegvesen er en viktig aktør i oppfølgingen av nasjonal transportpolitikk i byområdene. Byvekstavtalene er statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. 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 økonomistyring og rapportering. Statens vegvesen har et koordineringsansvar for de statlige etatene som deltar i arbeidet, og er hovedbindeleddet mellom etatene og departementene. Statens vegvesen har videre ansvar for å koordinere og følge opp rapportering på et felles indikatorsett for byvekstavtalene.

Det er inngått byvekstavtaler for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019–2029, på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029.

Byvekstavtalen for Osloområdet omfatter kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo og Viken fylkeskommune. Byvekstavtalen erstatter bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen 2017–2023. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus slik fylket var avgrenset før 1. januar 2020. Det er forhandlet frem en tilleggsavtale for perioden 2021–2029 for å ivareta elementene i bompengsavtalen fra 2019. Det fremforhandlede avtaleutkastet skal behandles i kommune- og bystyre, fylkesting og regjering.

Byvekstavtalen for Bergensområdet omfatter kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden og Vestland fylkeskommune. Avtalen erstatter byvekstavtalen 2017–2023,

som var geografisk avgrenset til Bergen kommune. Elementene i bompengavtalen fra 2019 er ivaretatt i byvekstavtalen.

Byvekstavtalen for Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. Avtalen erstatter byvekstavtalen 2017–2023. Elementene i bompengavtalen fra 2019 er ivaretatt i byvekstavtalen.

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet omfatter kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune. Avtalen erstatter byvekstavtalen 2016–2023, som var geografisk avgrenset til Trondheim kommune. Det er også inngått en tilleggsavtale for perioden 2020–2029 for å ivareta elementene i bompengavtalen fra 2019.

I tabell 1 gis en oversikt over det statlige bidraget i gjeldende byvekstavgifter og forslag til tilleggsavtale for Oslo og Viken, ekskl. finansiering til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen. Det statlige bidraget til t-banetunnel gjennom sentrum (50/50-prosjekt i Oslo og Viken) er ikke fastsatt og vil komme i tillegg.

Tabell 1: Statlig bidrag i gjeldende byvekstavgift og tilleggsavtale for Trondheimsområdet og forslag til byvekstavgift for Oslo og Viken, Bergensområdet, Nord-Jæren. Mill. 2021-kr.

	Oslo og Viken	Bergensområdet	Nord-Jæren	Trondheimsområdet	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksveg (kap 1320 post 30)	5 019	4 618	2 862	3 884	16 382
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	8 357	3 627	5 351	1 770	19 105
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)					
Belønningsmidler til byvekstavgifter	3 726	3 564	2 693	2 898	12 882
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5130	1 165	1 711	579	8 744
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	412	516	516	516	1 959

Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			516		516
Totalt	22 804	13 489	13 648	9 647	59 588

Status for tunnelutbedringsprogrammet

Utbedringene av riksveitunnelene har vist seg å være langt mer kostnadskrevenne enn først antatt. Dette skyldes i hovedsak at tilstanden i deler av tunnelene har vist seg å være langt dårligere enn det Statens vegvesen hadde forventet, samt at utgiftene til samtidig trafikkavvikling under anleggsarbeidene har økt. Som følge av disse kostnadsøkningene, er det nå lagt en strategi for utbedringene der i hovedsak kun kritisk forfall og andre forhold som er viktige for trafikantenes sikkerhet i tunnelene vil bli utbedret 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 det transeuropeiske transportnettverk (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 av 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) er det satt i gang utbedring eller forberedelser til utbedring i nær ved samtlige tunneler på TEN-T vegnettet. Det gjenstår imidlertid å starte opp arbeidene med utbedringene av to tunneler på TEN-T-vegnettet; E16 Lærdalstunnelen og E39 Fløyfjellstunnelen i Vestland. Prosjektet er foreslått startet opp i løpet av 2022, jf. Prop. 193 S (2020–2021). 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 fram Handlingsplan for kollektivtransport i 2018. Statens vegvesen har gjennomgått tiltakene og laget en plan for videre oppfølging. Noen sentrale tiltak som er gjennomført er:

6.3 Tilrettelegge for innfartsparkeringsplasser: Statens vegvesen har kartlagt status og anslag for innfartsparkerings langs veg i de ni største byområdene. Oversikt sendt Jernbanedirektoratet før 1. mars 2021.

8.1 Oppdatert versjon av V123 Kollektivtrafikk er sendt til intern høring.

9.4 Det jobbes med en digital løsning for kollektivregnskap som er en del av Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet

2.2 Hovedmål transportsikkerhet

➤ *Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen.*

I Nasjonal transportplan er det skissert ambisiøse trafikksikkerhetsmål. Tallene viser at målet om maksimalt 50 drepte i 2030 synes å være innen rekkevidde. Utviklingen er ikke like lovende for hardt skadde. Derfor er Statens vegvesens pågående arbeid med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei viktig for å angi retningen for trafikksikkerhetsarbeidet til alle de viktigste aktørene fremover.

Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker

Foreløpige tall viser at det var 17 drepte i vegtrafikken de fire første månedene i 2021. Dette er 13 færre enn i tilsvarende periode i 2020. 11 av de omkomne var i møteulykker. Videre har det vært en fordeling med 8 omkomne på riksvegnettet, 8 på fylkesvegnettet og 1 på det kommunale vegnettet. 13 av de omkomne var førere eller passasjerer i personbil.

De siste 12 månedene, dvs. mai 2020 – april 2021 er det registrert 80 omkomne, hvilket er det laveste antall som er registrert i en 12 månedersperiode i nyere tid. Regjeringens ambisjon i Meld. St. 20 (2020–2021) NTP 2022–2033 er at det maksimalt skal være 50 drepte i vegtrafikken i 2030, hvilket er om lag en halvering i forhold til gjennomsnittet for de senere årene. Dette er svært ambisiøst og forutsetter både videreføring av eksisterende trafikksikkerhetstiltak og at vi er villige til å ta i bruk nye tiltak. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 skal vise hvilke trafikksikkerhetstiltak de ulike aktørene skal gjennomføre de kommende fire årene for å sikre at vi er på rett kurs i forhold til regjeringens ambisjoner.

Foreløpige tall for hardt skadde foreligger fire måneder på etterskudd. Det foreligger derfor ikke foreløpige tall for antall hardt skadde i 2021. Imidlertid viser resultatene for 2020 en markant økning i antall hardt skadde, fra 565 i 2019 til 627 i 2020. Dette skyldes i det alt vesentligste en kraftig økning i årets fem siste måneder.

Styrket og målrettet utekontrollinnsats

	Antall kontroller 2020 ved T1 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2021 ved T1 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	26 947 (51,7 pst.)	28 965 (52 pst.)
Lette kjøretøy	12 938 (52 pst.)	16 208 (47 pst.)

På tross av smitteverntiltak er antallet tungbilkkontroller økt sammenlignet med T1 2020, og det har vært gjennomført kontroller i hele perioden. Smitteverntiltakene fører til at vi må nedprioritere spesielt kontroll av kjøre- og hviletid og bremseprøver. Her er nedgangen fra 2020 på henholdsvis om lag 40 pst. og 90 pst. Flere av smitteverntiltakene vil måtte videreføres for andre tertial og muligens ut hele året. Per T1 er det klart at vi ikke vil kunne nå målene for kontroll av kjøre- og hviletid på vei og andel bremsekontroller, da det ikke er mulig å ta igjen tapt produksjon uten en omprioritering som vil redusere andre kontrolloppgaver betydelig. Det har ikke vært gjennomført store felleskontroller hittil i år, og hovedtyngden av kontrollene har vært gjennomført på faste lokasjoner.

Andelen feil og mangler blant de kjøretøyene som plukkes ut til kontroll har økt fra samme periode i fjor. Økt fokus på å plukke ut de riktige kjøretøyene, bedre samhandling på tvers av geografi og tettere oppfølging er medvirkende årsaker. Bedre kontrollverktøy og økt bruk av risikoklassifiseringssystemet bidrar også til dette.

I vintersesongen inngår kontroll av dekk og kjetting som en del av alle tungbilkkontroller. Kontrollene prioriteres på store grenseoverganger, hovedrutene for transport og utfordrende fjelloverganger. Det ble planlagt med en høy aktivitet på kontroll av vinterutrustning i første tertial. Antallet kontroller er noe lavere enn for samme periode i fjor, og det antas koronasituasjonen er noe av årsaken til nedgangen, sammen med værforholdene. En lang periode med kulde og stabilt vær i starten av året gjorde at behovet for ekstra ressurs- og kontrollinnsats i forbindelse med utfordrende værforhold ble redusert.

For tunge kjøretøy ble det ilagt 1 597 gebyrer i første tertial, mot 1 450 i 2020. Det ble gitt 230 bruksforbud og sendt 5 anmeldelser, mot 210 bruksforbud og 6 anmeldelser i samme periode i fjor. For lette kjøretøy har andelen bruksforbud og anmeldelser økt i forhold til samme periode i fjor.

Det ble gjennomført 94 566 kontroller av verneutstyr (bilbelte/hjelm) i første tertial. Dette er en nedgang fra samme periode i fjor, da det ble gjennomført 128 813 kontroller. Her ligger andelen kontrollerte som får gebyr på rett under 1 pst. i årets første fire måneder både i 2020 og 2021.

Koronasituasjonen og den generelle bemanningsreduksjonen som er gjennomført over de siste årene i Statens vegvesen, har medført at det er reduksjon i tilgjengelig mannskap til å gjennomføre kontroller av lette kjøretøy og verneutstyr.

2.3 Hovedmål miljø

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

I tillegg til stadige forbedringer i EFFEKT og VegLCA, har Statens vegvesen utviklet et forenklet klimaverktøy basert på regnskapstall, som legger til rette for tettere oppfølging av utslippene fra hele etaten på månedlig og årlig basis. Utslippene kan kategoriseres i direkte og indirekte utslipp. Verktøyet gir rapportering i henhold til GHG-protokollen og bruker

internasjonale utslippsfaktorer der det ikke finnes nasjonale, virksomhetsspesifikke eller prosjektspesifikke faktorer. Verktøyet genererer også en forventet utslippsbane frem til 2030. Det er mulig å legge inn forskjellige typer tiltak for å se hvordan disse vil påvirke utslippsbanen. Vi vil rapportere på etatens utslipp i forbindelse med vår årsrapport 2021.

Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå for 2020 viser at klimagassutslippene fra veitrafikken var 8,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er en reduksjon på 3,9 pst. fra 2019, der reviderte tall viser et utslipp på 8,7 mill. tonn CO₂-ekvivalenter.

3 Økonomi og ressursbruk

Prognosene viser et samlet mindreforbruk på om lag 1,7 mrd. kr, eller 5,5 pst. av disponible midler. Størsteparten av dette, om lag 1,3 mrd. kr, er innenfor investeringspostene, inkl. post 29. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til fornying som viser et mindreforbruk på nesten 800 mill. kr og skyldes forsinkelser og utsatt oppstart av tunneloppgraderinger på E6, E16, E18 og E39.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene, og forventer at avviket på sikt skal reduseres. Dette er imidlertid et langsiktig arbeid. Større fokus på prognoser for forbruk i arbeidet med de årlige budsjettene, kombinert med videre fullmakter til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret, vil legge til rette for at mindreforbruket vil bli redusert i kommende budsjettår.

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2020	Tildelt 2021	Anslag Merinntekter	Til disp. 2021	Prognose 2021	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
						(Mill. kr)	(pst.)	
						Mill. kr		
01 Driftsutgifter	132,012	3 928,776	70,0	4 130,788	3 933	-198	-4,8	1 195
22 Drift og vedlikehold av riksveier	46,704	7 786,268	18,1	7 851,072	7 843	-8	-0,1	1 618
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	143,115	2 258,285	40,0	2 441,400	2 341	-100	-4,1	637
29 OPS-prosjekter	136,503	876,0		1 012,503	822	-191	-18,8	206
30 Riksveiinvesteringer	1 015,019	12 025,0	-111,8	12 928,219	12 069	-859	-6,6	2 798
31 Skredsikring riksveier	110,685	1 074,1		1 184,785	961	-224	-18,9	234
36 E16 over Filefjell	0,081	41,9		41,981	42	-	-	4
72 Kjøp av riksveiferjetjenester	132,112	1 573,3		1 705,412	1 562	-143	-8,4	504
SUM statlige midler til riksvegformål	1 716,231	29 563,629	16,3	31 296,160	29 573	-1 723	-5,5	7 195

Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveger

Mill. kr

Post	Overført fra 2020	Tildelt 2021	Til disp. 2021	Prognose 2021	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
					(Mill. kr)	(pst.)	
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene							
62 Skredsikring fylkesveier	109,339		109,339	67	-42,3	-38,7	6
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	60,978		60,978	44	-17,0	-27,8	11
64 Utbedring på fylkesveger for tømmertransport	29,449	20,0	49,449	49,4	-	-	
65 Tilskudd til fylkesveier	478,240	175,0	653,240	486	-167,2	-25,6	
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	277,000	2 105,0	2 382,000	2 382	-	-	1 957
SUM tilskudd	955,006	2 300,0	3 255,006	3 028,4	-226,6	-7,0	1 974

Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Tildelt 2021	Prognose 2021	Avvik prognose vs. tildelt	Regnskap hittil i år pr. 30/4	Pst. inntekt av tildelt pr. 30/4
01 Salgsinntekter m.m.	293,1	271,4	-21,7	95	32,3
02 Diverse gebyrer	526,687	566,7	40,0	179	34,0
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	119,0	117,0	-2,0	38	31,8
SUM	938,787	955,1	16,3	312	33,2

Kap. 1332 Særskilte transporttiltak

Mill. kr

Post	Overført fra 2020	Tildelt 2021	Til disp. 2021	Prognose 2021	Avvik til disp./Prognose		Regnskap hittil i år pr. 30/4
					(Mill. kr)	(pst.)	
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	862,857	2 630,0	3 492,857	2 097	-1 396	-40	134
Post 66 Tilskudd til byområder	0,190	2 805,3	2 805,490	2 805,4	-	-	-
SUM	863,047	5 435,3	6 298,347	4 902,4	-1 396	-22,2	134

3.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

Post 01 Driftsutgifter

Status post 01 før forslag til revidert nasjonalbudsjett

Det forventes et mindreforbruk på 128 mill. kr på post 01, eksklusiv forventede merinntekter. Statens vegvesen har fullmakt til å overskride kap. 1320, post 01 mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter. Det forventes merinntekter på 70 mill. kr i 2021 som henføres til post 01 slik at forventet mindreforbruk, inklusiv merinntekter blir 198 mill. kr.

Mindreforbruket på 128 mill. kr er knyttet til følgende:

- Økte utgifter på 70 mill. kr knyttet til salg av tjenester til fylkeskommunene og salg av eiendommer og utstyr, jf. omtale under kap. 4320, post 01
- Økte utgifter på 8 mill. kr til kjørefeltsignal for Rennfast
- Reduserte omstillingskostnader på 110 mill. kr
- Reduserte utgifter til mindre utviklings- og digitaliseringstiltak 96 mill. kr

Status post 01 etter forslag til bevilgningsendringer i revidert nasjonalbudsjett

I revidert nasjonalbudsjett har regjeringen foreslått å redusere bevilgningen på post 01 med 92,9 mill. kr

Videre er inntektskravet på kap. 4320, post 01 foreslått økt med 35 mill. kr for inntekter som henføres til kap. 1320, post 01, slik at forventet merinntekten etter dette reduseres fra 70 mill. kr til 35 mill. kr.

Hensyntatt foreslåtte endringer i revidert nasjonalbudsjett forventes det et mindreforbruk på post 01 på 70 mill. kr, inklusive forventede merinntekter.

Dette mindreforbruket er knyttet til et ytterligere redusert behov for omstillingskostnader. Nivået på omstillingskostnader i 2021 er usikkert, men vi forventer at det vil være mulig å tilpasse bemanningen til gjeldende rammer med et nivå på omstillingskostnader som er 70 mill. kr lavere enn nivået som er lagt til grunn.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveger

Post 22	Til disp. 2021	Prognose 2021	Mill. kr	
			Avvik til disp./prognose	Avvik (pst.)
Drift	4 458,0	4 450	-8	-0,2
Vedlikehold	3 393,1	3 393	-	-
SUM	7 851,1	7 843	-8	-0,1

Posten har et forventet mindreforbruk på 8 mill. kr. Dette er knyttet til øremerkede midler til bergingsbil ved Rennfast som vi avventer beslutning rundt. I RNB ligger det nå et forslag om

at midlene overføres til kap. 1320 post 01 og isteden benyttes til montering av kjørefeltsignal i de to aktuelle Rennfasttunnelene.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på 100 mill. kr Dette skyldes lavere aktivitet enn planlagt pga. Korona som innebærer lavere bemanning enn forutsatt, lavere reiseaktivitet og innsparing på konsulenttjenester. Videre er mindreforbruket knyttet til at utstyrsinvesteringer på kontrollplasser og kontrollhaller mv ikke gjennomføres som planlagt. Av mindreforbruket er 40 mill. kr knyttet til forventete merinntekter på kap 4320, post 02 Diverse gebyrer. Dette skyldes høyere aktivitet og etterspørsel etter de gebyrbelagte tjenestene i 2021 sammenlignet med de foregående årene. For utdypende forklaring vises det til omtalen under kap. 4320, post 02.

Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 200 mill. Kr. Avviket skyldes bl.a. utsatt oppstart av arbeidene med tunneloppgraderingen av tunneler på E39 på strekningen Klett-Bårdshaug. I tillegg er det forsinket framdrift for enkelte forutsatte tilleggsarbeider i andre kontrakter.

Investeringspostene 30, 31 og 36

Post 30 Riksveinvesteringer

	Mill. kr			
Post 30	Til disp. 2021	Prognose 2021	Avvik til disp./ prognose	Avvik (pst.)
Store prosjekter	4 868,2	5 295	426,8	8,8
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 384,4	1 116	-268,4	-19,4
<i>Programområder:</i>				
-utbedringstiltak	1 855,9	2 142	286,1	15,4
-tiltak for gående og syklende	201,7	164	-37,7	-18,7
-trafiksikkerhetstiltak	699,0	623	-76,0	-10,9
-miljø- og servicetiltak	130,3	96	-34,3	-26,3
-kollektivtrafikktiltak og universell utforming	26,8	41	14,2	53,2
Sum programområder	2 913,7	3 066	152,3	5,2
Fornyng av riksveg	2 358,0	1 597	-761,0	-32,3
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 209,7	801	-408,7	-33,8
Nasjonale turistveger	194,2	194	-	-
Sum post 30	12 928,2	12 069	-859,0	-6,6

Prognosen pr. 30 april viser et mindreforbruk på 859 mill. kr.

Det er betydelig grad av variasjon mellom underpostene. Prognosen viser at store prosjekter ligger an til et merforbruk på om lag 400 mill. kr. Bymiljø- og byvekstavtaler, fornyng,

planlegging og grunnnerverv ligger an til et mindreforbruk. Programområdene har samlet sett et merforbruk, men det er stor variasjon innenfor de ulike områdene.

Store prosjekter

Forventet merforbruk på om lag 430 mill. kr som bl.a. skyldes endret faktureringsplan fra entreprenør på prosjektet E16 Bjørum–Skaret samt økte utgifter på enkelte prosjekter som følge av forlik.

Bymiljø- og byvekstvtaler

Det forventes ett samlet mindreforbruk for Bymiljø- og byvekstvtaler på om lag 270 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak mindreforbruk i prosjektene knyttet til E39 i Bergen og sykkelstamvegene ved E39 på strekningene Kristianborg–Bergen sentrum, Sandvikstorget – Glassknag, Sørmarka – Smeaheia og Smeaheia – Oalsgata. Årsaken til mindreforbruk er i hovedsak knyttet til utsatt anleggsstart og forsinkelser.

Programområdene

Samlet sett forventes et merforbruk på om lag 150 mill. kr for programområdene. Dette kan i hovedsak knyttes til underposten Utbedringstiltak. Avviket skyldes i hovedsak forventet merforbruk på E6/rv. 827 Bognes – Skarberget og Drag – Kjøpsvik som i hovedsak skyldes tilrettelegging for fergene. Det er også forventet et merforbruk på grunn av tilleggsarbeid i tunnel E39 Auglendshøyden. Tilpasning av ferjekaier E39 Romsdal og Nordmøre forventer også merforbruk.

Fornyng

De underliggende postene viser ett mindreforbruk på om lag 750 mill. kr. Avviket er i hovedsak knyttet til tunneloppgraderinger på E6, E16, E18 og E39.

For prosjektet E39 Jernfjell–/Skrikeberg tunnelen er det forsinkelser for utlysningen av kontrakten som følge av avklaringer knyttet til kostnadsøkninger for prosjektet.

Oppstart av prosjektet E39 Bogstunnelen er utsatt. Oppstart av prosjektet må ses i sammenheng med den totale belastningen for trafikken på vegaksen E39 mellom Bergen og Nordfjord. I tillegg er det forsinkelser i arbeidet med prosjektering av utbedringene av Damsgård- og Nygårdstunnelene på rv. 555.

Planlegging og grunnnerverv

Prognosene viser et mindreforbruk på om lag 400 mill. kr. Dette skyldes bl.a. at flere prosjekter har fått endret behov eller blitt stoppet. Blant annet gjelder dette E6 Oslo Øst (Manglerudprosjektet) og E6 Åsen – Steinkjer. Den siste strekningen er forutsatt overført til Nye Veier AS.

Eksterne midler

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 1 900 mill. kr. Avviket skyldes i

hovedsak utsatt rekvirering av bompenger som følge av forsinket framdrift for prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen, E18 Lysaker – Ramstadsletta og E39 Rogfast.

Post 31 Skredsikring riksveier

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 120 mill. kr. Dette skyldes bl.a. kostnadsreduksjoner for prosjektet rv. 13 Vik – Vangsnes. I tillegg er framdriften for prosjektet rv. 5 Kjøsnesfjorden dårligere enn forutsatt. For prosjektet E69 Skarvberg tunnelen har det vist seg at grunnforholdene er langt mer krevende enn forutsatt, og dette har ført til redusert framdrift i arbeidet med tunnelen.

Post 36 E16 over Filefjell

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

Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 42 mill. kr.

Tilskuddsposten har fra og med 2020 kun overførte midler. Ordningen skal avvikles ved utløpet av 2021. Tilskuddsmottakerne er orientert om at midler ikke vil overføres til 2022. Tilskuddsposten er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene og Statens vegvesen forvalter ordningen. Utbetaling skjer i henhold til framdrift i prosjektene. Mindreforbruket kan i hovedsak knyttes til et skredsikringsprosjekt i Viken (fv. 33 Byrudberga). Prosjektet må avklares med hensyn til videre framdrift og det arbeides med endringer i prosjektet som vil kreve reguleringsendring. Det er derfor svært usikkert om prosjektet kommer i gang i 2021.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Posten har et forventet mindreforbruk på 17 mill. kr.

Tilskuddsordningen opphørte fra og med 2020. Statens vegvesen forvalter utbetaling av tilskudd til prosjekter som har fått tilsagn tidligere år. 2021 er siste frist for utbetaling av tilskudd. Tilskuddsmottakere melder om at en del prosjekter ikke vil bli gjennomført i 2021, mens fremdriften i en del andre prosjekter er usikker.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Posten forventes å gå i balanse.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Posten består av tre ulike tilskuddsordninger. Samlet mindreforbruk er på 167 mill. kr, fordelt med 75 mill. kr knyttet til fv. 353 Gassveien og 92 mill. kr knyttet til opprinnelig tilskuddsordning for styrking av transportårer for sjømatnæring.

75 mill. kr er øremerket til fv. 353 Gassveien. Prosjektet er ikke klart til å starte opp i 2021 og midlene vil dermed ikke kunne utbetales i år.

For opprinnelig tilskuddsordning, som retter seg mot transportårer for sjømatnæringen, er disponibelt beløp om lag 178 mill. kr. Av dette er om lag 92 mill. kr ikke bundet opp til prosjekter og gitt tilsagn for. Siden midlene er tilknyttet en søknadsbasert ordning, vil midlene trolig ikke kunne utbetales innunder denne ordningen i år. I tillegg melder noen prosjekter om lavere forbruk i 2021.

Det er i tillegg overført 400 mill. kr fra 2020. Midlene er øremerket vedlikehold og fordelt mellom fylkene etter en objektiv fordelingsnøkkel (tabell c). Det forventes at midlene omsettes i sin helhet i 2021. Det er noe usikkerhet knyttet til prognosen, da endelig tilsagn først kunne gis etter avklaring om overførte midler fra 2020.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 143 mill. kr. Mindreforbruket knyttes i hovedsak til at indeksene som benyttes for å regulere kostnadene i ferjekontraktene ble lavere i 2020 (hhv. -1,76 og 1,03 pst) enn 3,2 pst. Dette medfører redusert vederlagsutbetaling til ferjeselskapene i 2021. Rutetilbudet vil opprettholdes med denne prognosen.

På bakgrunn av erfaringer fra 2020 med endret trafikkmønster som følge av Covid-19, forventer vi også i år unormalt høy trafikk om sommeren. For å redusere de trafikale problemene som kan oppstå, ønsker vi å styrke kapasiteten på enkelte samband innenfor en ramme på 12 mill. kr. Behovet og mulighetsrommet for å øke kapasiteten varierer mellom sambandene, noe som medfører at det ikke er sikkert at det er mulig å gjøre tiltak der behovet er størst. I prognosen per T1 er det hensyntatt 12 mill. kr for å styrke kapasiteten på enkelte samband sommeren 2021.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Prognosen viser at det vil bli utbetalt tilskudd i tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2020-2021) og Stortingets behandling av denne.

3.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre 271 mill. kr, noe som gir en mindreinntekt på om lag 22 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap 1320, jf. Pkt. 3.

Forventet mindreinntekt på 22 mill. kr er knyttet til følgende:

- 58 mill. kr vedrører økt salg av tjenester til fylkeskommunene
- 18 mill. kr i økte inntekter fra motorvognregisteret og Autosys
- 22 mill. kr i økte inntekter vedrørende salg av eiendommer og utstyr
- 120 mill. kr i reduserte inntekter som konsekvens av krav om nettoføring i Rundskriv R-101

Det er knyttet relativt stor usikkerhet til inntektene som faller inn under post 01 Salgsinntekter.

Kap. 4320, post 01 er foreslått nedjustert med 85 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett. Av dette er 120 mill. kr en reduksjon som konsekvens av krav om nettoføring i Rundskriv R-101. 8 mill. kr i reduserte inntekter knyttet til Autosys. Økt salg til fylkeskommuner og økte inntekter fra motorvognregisteret utgjør 43 mill. kr. Forventede merinntekter blir etter dette 63 mill. kr i 2021.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntekter for post 02 er pr. april 2021 179,1 mill. kr mens det var 112,6 mill. kr pr april i 2020 og 167,7 mill. kr pr. april i 2019. Virusutbruddet var årsaken til den lave inntekten i 2020. Teori- og førerprøver har en inntekt pr. april 2021 på 151,7 mill. og er 10 mill. kr høyere enn for 2019.

Volumet for de gebyrbelagte tjenestene er på et høyere nivå i 2021 enn for 2019. Høyere aktivitet og etterspørsel i 2021 er blant annet som en følge av etterslep fra 2020 for førerprøver, samt økt etterspørsel etter tjenester som en følge av pandemien og et ønske om å kunne kjøre bil framfor kollektivt.

Inntektene for post 02 forventes på bakgrunn av dette å utgjøre om lag 567 mill. kr ved utgangen av året, noe som er 40 mill. kr høyere enn inntektskravet. 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 117 mill. kr eller en mindreinntekt på 2 mill. kr sammenlignet med 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. 2021	Prognose 2021	Mill. kr
			Avvik til disp./ resultat
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	54	54	–
Kap. 5624, post 80 Renter	0,4	0,4	–

Ingen avvik mellom budsjett og prognose.

Postvis omtale av kap.1332 Særskilte transporttiltak

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 1 400 mill. kr. Avviket skyldes forsinkelser i framdriften for Fornebubanen, Bybanen og Bussveien. Vi viser til nærmere omtale i vedlegg 1.

Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder

Prognosen viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt. Vi viser til nærmere omtale i vedlegg 1.

3.3 Fullmakter

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

	Mill. 2021-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020	6550
+ Nye forpliktelser som pådras i 2021 (prognose) –	2650
Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2021	2950
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2021	6250

Etaten har en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser til investeringsprosjekter med prognose for sluttkostnad under 500 mill. Kr på 6 250 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 750 mill. kr.

Statens vegvesen har i 2021 utnyttet handlingsrommet som opprinnelig lå i fullmakten til å iverksette tiltak for å redusere mindreforbruket innenfor investeringspostene. Dette har medført økte forpliktelser. I tillegg erfarer Statens vegvesen kostnadsøkninger på en rekke tunneloppgraderingsprosjekter som faller inn under denne fullmakten, som bidrar til at forpliktelsene øker. Samlet er Statens vegvesens forpliktelser på nivå med fullmakten.

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

	Mill. 2021-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020	8 748
+ Nye forpliktelser som pådras i 2021 (prognose)	5 242
– Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2021	3 667
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2021	10 323

Etaten har en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser til drift – og vedlikeholdsarbeider på 14 100 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 4 100 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde sine fullmakter for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2021.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

	Mill. 2021-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020	7 090
+ Nye forpliktelser som pådras i 2021 (prognose)	6 930
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2021	1 560
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2021	12 460

Etaten har en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser til kjøp av riksveiferjetjenester på 13 500 mill. kr, og en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 1 800 mill. kr. Statens vegvesen vil overholde sine fullmakter for riksveiferjedriften i 2021.

3.4 Gjennomføring og bruk av nytt system for prosjektøkonomi

Prosjektet for etablering av et nytt system for prosjektøkonomi i Statens vegvesen er forlenget til 30. april 2021 da det i løpet av høsten 2020 viste seg at det ikke lot seg fullføre innen årsskiftet 2020/2021. Forsinkelsene er i hovedsak knyttet til at migreringen av prosjekter fra gammelt til nytt prosjektøkonomisystem samt etterregistrering av en omfattende mengde prosjekter som ikke har benyttet det gamle systemet, har vist seg å være adskillig mer omfattende og kompleks enn innledningsvis antatt.

I løpet av våren er det gjort en omfattende jobb med registrering og kvalitetssikring av prosjekter, og systemet er nå tatt i bruk som prosjektstyringssystem i begge divisjonene. Systemet er allerede tatt i bruk, men forventes å bli fullt ut implementert fra 1. juli. 2021.

4 Effektiv ressursbruk

4.1 Administrasjon

Samferdselsdepartementet har utarbeidet indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. I tabell 2 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. Utviklingen i årsverk må ses i sammenheng med overføring av ansatte til fylkeskommunene.

Tabell 2: Grunnlagsdata for drifts- og administrasjonseffektivitet

	T1 2019	T1 2020	T1 2021
Antall årsverk	6 696	4 816*	4 615**
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	1 826	1 506	1 294
Sum totale utgifter (mill. kr)	9 858	9 456	6 378
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	809	830	737

* Fra 2020 rapporterer vi antall utførte årsverk iht. DFØs årsverksdefinisjon. Det blir dermed et tidsseriebrudd fra 2020 siden vi tidligere har benyttet en annen årsverksdefinisjon

**Det er noe usikkerhet knyttet til tallet for antall utførte årsverk pr. T1 2021 som er basert på uttrekk fra rapporter i DFØ. Tallet for utførte årsverk vil bli kvalitetssikret til T2-rapporteringen Vi har derfor i beregninger av nøkkeltallene lagt til grunn samme årsverkstall som for hele 2020. Tallet er nok noe høyt, men gir ingen vesentlige innvirkninger på nøkkeltallene

	T1 2019	T1 2020	T1 2021
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	273	313	280
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	1 472	1 963	1 382
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	18,5 pst.	15,9 pst.	20,3 pst.
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	8,2 pst.	8,8 pst.	11,6 pst.
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	121	172	160

Tallene i tabellen viser status på indikatorene for de fire første månedene i året.

Reduksjonen i årsverksutgift hittil i år skyldes at det i 2020 ble utbetalt ekstraordinære lønnsutgifter knyttet til feriepengene, inkludert arbeidsgiveravgift for ansatte som ble overført til fylkeskommunene, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020). Det ble også utbetalt slutttoppgjør i 2020 for ansatte som overføres til fylkene som ga økte lønnsutgifter i 2020.

Totalutgift pr. årsverk (KPI2) er betydelig redusert fra 2020 som følge av en stor reduksjon i totale utgifter i år sammenlignet med foregående år. Dette skyldes reduserte investeringsbevilgninger i 2021 og dermed lavere utbetalinger til entrepriser mv. KPI-en vil variere betydelig ved endringer i investeringsaktivitet. I perioder med vesentlig redusert investeringsnivå vil totalutgift pr. årsverk reduseres.

Utviklingen i andel administrative utgifter (KPI4) vil også være påvirket av investeringsnivået, og vil normalt øke i år med lavt/reduert investeringsnivå. Økt andel administrative utgifter hittil i år må ses i sammenheng med redusert investeringsaktivitet i perioden. Administrative utgifter (KPI 5) viser en nedgang sammenlignet med 2020. Statens vegvesen arbeider aktivt for å redusere administrative kostnader gjennom tiltak for å redusere interne kostnader.

4.2 Effektiv ressursbruk i Statens vegvesen

Oppfølging av Autosysprosjektet

Statens vegvesens arbeid med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret startet opp igjen høsten 2016. Prosjektet har kontroll på kostnad, omfang og tid, og leverer i henhold til de gitte rammebetingelsene som beskrevet i gjeldende sentralt styringsdokument.

Det gamle registeret og løsningene knyttet til det 40 år gamle systemet Autosys motorvogn ble erstattet med ny løsning på ny og bedre plattform i mars 2020.

Autosys kjøretøyprosjektet vil koste totalt 950 mill. kr. Netto nåverdi av samfunnsøkonomiske beregninger viser at nytteverdien utgjør 6,3 mrd. kr på mer effektivt løsninger.

Våren 2021 er benyttet til å videreutvikle Autosys kjøretøy med ny funksjonalitet som kan bidra til å understøtte effektiviseringsmålene for Fremtidens Statens vegvesen som en digital aktør. Prosjektets siste leveranse i henhold til sentralt styringsdokument ble overlevert til forvaltning i april 2021. Prosjektet bidrar nå i etableringen av forvaltningen slik at det blir en god overgang fra prosjekt til videre forvaltning og produktutvikling. Digitalisering avler digitalisering slik at kundenes behov og ønsker kommer til å prege den videre utviklingen av Autosys kjøretøy.

Nye såkalte API-løsninger har muliggjort at f.eks. finn.no kan utvikle og lansere komplette løsninger i en og samme verdikjede fra annonsering til avslutning av kjøp og salg av kjøretøy sømløst i deres egen løsning. Det flytter tidligere sentrale løsninger ut til mer desentrale og integrerte løsninger i samfunnet til nytte for næringsliv og sluttkunder.

Autosys kjøretøy er selve grunnstammen i mange selvbetjeningsløsninger. Det sparer private aktører som bilbransjen, forsikringsbransjen, bankene, rekvisita-leverandører og privatpersoner for unødvendig tids- og ressursbruk i håndtering av kjøretøy og ved kjøp og salg av kjøretøy. Offentlige etater som Skatteetaten, Tolletaten og politiet er også storbrukere av kjøretøyregisteret, som gir store positive ringvirkninger.

Undersøkelser viser at brukerne er godt fornøyde med etatens løsninger.

Oppfølging av bompengerreformen

Skille ut utstedervirksomheten

Blant de regionale bompengeselskapene var det ved begynnelsen av året fremdeles fire integrerte utstedere som ikke var avhendet fra bompengeselskapene. Dette gjelder utstederne til Vegfinans AS, Ferde AS, Vegamot AS og Bompengeselskap Nord AS. Disse selskapene har valgt forskjellige strategier for utskillelse og salg, avhengig av størrelsen på avtaleporteføljen. Det største selskapet (Ferde) har valgt å etablere et datterselskap (Flyt AS), utvikle utstederløsning og selge dette selskapet som en selvstendig juridisk enhet etter samme modell som Fjellinjen Utsteder AS, mens det minste selskapet (Bompengeselskap

Nord) har valgt kun å selge avtaleporteføljen sin til en allerede etablert utsteder. Vegfinans og Vegamot jobber med løsninger som ligger mellom Ferde og Bompengeselskap Nord. Selskapene er i kontakt med potensielle kjøpere, men det er fremdeles uvisst hvorvidt denne kontakten vil resultere i et salg og eventuelt når dette vil være en realitet. Det er uansett grunn til å forvente at disse fire utstederne ikke vil bli solgt før ny nasjonal kjerneløsning, AutoPASS kjerne (HUB/IP), er i skarp drift (planlagt fra og med 1. mai).

Fremtind Service AS er gitt godkjenning med dispensasjon etter utstederforskriftens § 37, og de har samtidig søkt om godkjenning som EETS-utsteder (utstederforskriftens § 24). De vil bli godkjent som EETS-utsteder når de relevante kundedataene er migrert fra CS Norge til den nye utstederløsningen til Fremtind, sannsynligvis en gang i løpet av andre tertial.

Svinesundsforbindelsen stanset innkrevingen fra 15. mars. Selskapet informerte samtidig sine kunder om at eksisterende avtaler/brikker ville videreføres ved at disse ble overført til den godkjente utstederen SkyttelPASS AS, uten at det var nødvendig for avtalekundene å foreta seg noe i den sammenhengen.

Systemløsning for bompengeneinnkreving

Delprosjekt utrulling er levert gjennom at vi har produksjonsstart det nye systemet for Bompengeneinnkreving i Norge. Prosjektet har vært vellykket og det har vært godt samarbeid mellom alle aktørene som samtlige bompengeselskaper, private aktører og Statens vegvesen.

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

Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og konsulentkjøp

Reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2021. For Statens vegvesen er produktivetsgevinsten i 2021 satt til 74,2 mill. kr på kap. 1320, postene 01, 22 og 28 og 3,1 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. Regjeringen har satt krav om at Statens vegvesen skal redusere de interne kostnadene fra 10,1 mrd. 2020-kr i 2017 til 8,8 mrd. 2020-kr i 2024.

Effektivisering og reduksjon i de interne kostnadene vil hovedsakelig skje gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp (konsulenter) og arealeffektivisering. I 2021 forventes det en betydelig reduksjon i interne kostnader. I tillegg til generelle effektiviseringstiltak for å redusere bemanning og andre utgifter, bortfaller noen omstillingsutgifter som påløp i 2020 knyttet til bl.a. feriepengene, inkludert arbeidsgiveravgift for ansatte som er overført til fylkeskommunene, slutttoppgjør for ansatte som ble overført til fylkeskommunene.

Nivået til investeringsrammer i 2021 innebærer en betydelig reduksjon i aktivitetsnivået i forhold til 2020. Det forventes på denne bakgrunn en reduksjon i konsulentttjenester til vegformål.

Videre arbeides det med digitalisering på en rekke områder, bl.a. videre utvikling av selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant og kjøretøyområdet, digitalisering av søknadsprosesser og bruk av digitale verktøy innenfor planlegging, utbygging og drift av veier.

Det vil påløpe utgifter til omstilling også i 2021, hovedsakelig knyttet til ledige lokaler, utgifter i forbindelse med flytting av stillinger (mobilitetsavtaler).

Statens vegvesen har utarbeidet en gevinstrealiseringsplan, og i henhold til denne legges det opp til en reduksjon i interne kostnader i 2021.

Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og konsulentkjøp

Bemanning

Tabell 3: Bemanning i Statens vegvesen

	2018 (pr. 31.12)	2019 (pr. 31.12)	2020 (pr. 31.12)	2021 (pr. 30.04)
Antall ansatte	7 085	6 619	4 796	4 796

Statens vegvesen arbeider fortsatt for å rette opp ubalanse i bemanningen mellom kapasitet, kompetanse og behov som følge av oppgaveoverføringen til fylkeskommunene og divisjonaliseringen i Statens vegvesen. Etaten bygger opp kompetanse og kapasitet for fremtidig oppgaveløsning og setter i verk tiltak for å utvikle medarbeidere og ledere.

Bemanningen som er knyttet til investeringer må også tilpasses som følge av redusert investeringsaktivitet. Dette er et arbeid som pågår i 2021 og det forventes at tilpasningen kan gjennomføres med lavere omstillingskostnader enn tidligere forutsatt.

Det har vært en stor nedgang i bemanningen gjennom 2020. Reduksjonen har flatet ut siden omorganiseringen av Statens vegvesen er gjennomført. Antall årsverk i 2020 var på 4 615. I hht. plan for reduksjon av de interne kostnadene er målet å redusere bemanningen til 4500 årsverk i 2024.

Kjøp av konsulentttjenester og andre fremmede tjenester

Tabell 4: Kjøp av tjenester

	Nominelle mill.kr		
Kjøp av tjenester	2019	2020	2021
Tjenestekjøp – pr. 30.04	937	1 040	850

Det er en betydelig reduksjon i konsulentttjenester hittil i år sammenlignet med foregående år. Reduksjonen må ses i sammenheng med redusert investeringsaktivitet og arbeidet med å

redusere interne kostnader.

4.4 Prosjektstyring

Endringer i kostnader og framdrift for investeringsprosjekter

Styringsrammen gir uttrykk for prosjektets økonomiske styringsrom i gjennomføringsfase, og representerer det nivået som det er like sannsynlig at kostnadene vil ende over eller under. I planfasen er dette nivået definert som styringsmål, og dette blir altså avløst av styringsramme når prosjektet blir tatt opp til bevilgning. Kostnadsrammen uttrykker Statens vegvesens tildelte økonomiske styringsrom for prosjektet. Kostnadsrammen gir altså uttrykk for den økonomiske usikkerheten i prosjektet i byggefasen.

For prosjekter som har vært eksternt kvalitetssikret (KS2), er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme. For øvrige prosjekter vil usikkerhetsmarginene fastsettes gjennom arbeidet med kostnadsoverslaget. Kostnadsrammen for disse prosjektene settes derfor lik P85 minus kuttlisten.

I gjennomføringsfasen er det et mål for Statens vegvesen at prosjektkostnadene i porteføljen samlet sett skal holdes innenfor styringsrammene, og Statens vegvesens oppfølging av investeringsprosjekter skjer derfor med utgangspunkt i dette. For prosjekter med risiko for kostnadsøkninger ut over styringsrammen, gjøres det konkrete vurderinger av potensialet for tiltak slik at prosjektene allikevel kan gjennomføres innenfor styringsrammen. Statens vegvesen rapporterer som hovedregel ikke om økte prognoser uten at slike vurderinger er foretatt, med mindre det er særskilte grunner til dette.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med tiltak for å bedre prosjekt- og kostnadsstyringen. Av viktige tiltak kan nevnes økende bruk av totalentrepriser for de største prosjektene, noe som vil gi en bedre risikofordeling enn i dag. Statens vegvesen har også et langt sterkere fokus på kvaliteten i kostnadsanslag og styringsdokumenter før prosjektene tas opp til bevilgning. I tillegg følges kostnadsutviklingen på prosjekter både i plan- og gjennomføringsfase tettere opp.

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. Selv om avvikene er redusert, er Statens vegvesen ikke tilfreds med situasjonen. Statens vegvesen viderefører derfor arbeidet med å forbedre kostnadsstyringen i etaten. Et ledd i forbedringen er en eierstyringsmodell som er tatt fram i 2020. Eierstyringsmodellen for store prosjekter gjør ansvarsdelingen som ligger i statens prosjektmodell enda tydeligere og legger klare rammer for prosjektstyringen i Statens vegvesen. I tillegg videreutvikler Statens vegvesen

kontinuerlig de interne retningslinjene for styring av veiprosjekter, R760, samt retningslinjer for kostnadsoverslag, R764.

Statens vegvesen forventer spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen vil gi betydelige effekter, og tett oppfølging av fastsatte KVVU-estimat og 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 7 722 mill. kr (5,7 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 30. april 2021, er kostnadsøkningen på 4 094 mill. kr (6,9 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 3 638 mill. kr (4,7 pst.).

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 Svegatjørn-Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 9 250 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 528 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen og 877 mill. kr (10,1 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsramme. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 9 200 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser.
- E134 Vågsli, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 777 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 225 mill. kr (41 pst.) i forhold til styringsrammen og 166 mill. kr (27 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Det er risiko for ytterligere kostnadsøkninger, og Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.
- E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 853 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på om lag 99 mill. kr (13 pst.) i forhold til

styringsrammen og 56 mill. kr (7 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden. Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

- Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 425 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på om lag 163 mill. kr (13 pst.) i forhold til styringsrammen.. Kostnadsøkningen skyldes høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt.
- E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 5 633 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 046 mill. kr (23 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 5 640 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv-Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en endring av reguleringsplanen, der veglinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold.
- E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms: Prognosen for sluttkostnad er 880 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 106 mill. kr (14 pst.) i forhold til gjeldende styringsramme og om lag 86 mill. kr (11 pst.) i forhold til gjeldende kostnadsramme, 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. Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.
- E69 Skarvberg-tunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 423 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 470 mill. kr (49 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020-2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 431 mill. 2020-kr. 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 1 071 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 269 mill. kr (34,0 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 47 S (2020–2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 045 mill. 2020–kr. Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua.
- E18 Riksgrensen–Ørje i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 099 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 221 mill. kr (25 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019–2020) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 090 mill. 2020–kr. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om flere forhold i kontrakten. kostnader knyttet til byggingen av Norgesporten bru, samt økte utgifter knyttet til massehåndtering og etablering av omkjøringsveier.
- E18 Knapstad–Retvet i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 842 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 185 mill. kr (12 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019–2020) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 1 820 mill. 2020–kr. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om tolkningen av flere forhold i kontrakten.
- E18 Bommestad–Sky i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 5 418 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 285 mill. kr (6 pst.) i forhold til styringsrammen. 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 3 848 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 777 mill. kr (25 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 75 mill. kr (2 pst.) i forhold til gjeldende kostnadsramm., jf. Prop. 97 S (2013–2014). Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.
- Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 772 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 118 mill. kr (18,0 pst.) i forhold til styringsrammen. 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 8 776 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 1 158 mill. kr (15 pst.) i forhold til styringsrammen og 100 mill. kr (5,0 pst.) i forhold til gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen. Det er knyttet usikkerhet til prognosen. Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.
- Rv. 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 3 404 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 698 mill. kr (26 pst.) i forhold til styringsrammen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 95 S (2019-2020) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 3 420 mill. 2020-kr. Kostnadsøkningen skyldes et forlik med entreprenøren om bl.a. grunnforhold og utgifter til håndtering av masser.
- E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 466 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 463 mill. kr (23 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er om lag 60 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 krav og endringer som følger av nye reguleringsplaner.
- Rv. 80 Hunstadmoen-Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 822 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 352 mill. kr (14 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mengdeøkninger og høyere anbudspriser.
- Rv. 77 Kjernfjellet i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 671 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 98 mill. kr (17 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad er 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 4 431 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 770 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen. 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.

Statens vegvesen har lagt til grunn at utgifter til reguleringsplanarbeidet skal inkluderes i prosjektenes kostnader. Dette innebærer at fremtidige forslag til KVVU-estimat, styringsmål og -rammer vil inkludere slike kostnader. For enkelte av prosjektene vil avvik i prognosen for sluttkostnad i mange tilfeller ha dette som forklaring.

Fra og med 2021 inneholder også oversikten nye prosjekter som Statens vegvesen har fremmet forslag om KVVU-estimat og styringsmål for, og statusen for disse.

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på om lag 700 mill. kr (0,5 pst.) i forhold til fastsatte styringsmål.

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

- E18 Ramstadsletta–Slependen–Nesbru: Økningen skyldes at utgifter til reguleringsplan er inkludert i prognosen, og som styringsmålet ikke har tatt høyde for.
- E136 Breivika–Lerstad: Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme etter gjennomført KS2. Prosjektet vil bli tatt ut av oversikten når Stortinget har sluttet seg til forslag til styrings- og kostnadsramme for prosjektet.
- E39 Ålesund–Molde: Økningen skyldes at utgifter til reguleringsplan er inkludert i prognosen, og som styringsmålet ikke har tatt høyde for.

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 endres. 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 må endres for å overholde gjeldende styringsmål. Staten vegvesen vil komme tilbake til saken.

For prosjektet rv. 509 Transportkorridor vest er det vesentlig usikkerhet rundt prosjektavgrensningen og videre framdrift for tiltak på rv. 509 nord for Risavika havn. Det er aktuelt å prioritere riksveitiltak på denne delen av strekningen. Statens vegvesen vil komme tilbake med en redegjørelse for saken og ev. forslag til nytt styringsmål rv. 509.

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 E18 Lysaker–Ramstadsletta, rv. 5 Kjosnesfjorden, E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra, rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, E39 Lønset–Hjelset og rv. 4 Roa–Gran grense er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsrammer for prosjektene. Prosjektene E6 Sjoa–Otta, E6 Kvænangsfjellet, E136 Flatmark–Monge–Marstein og E6 Åsen–Steinkjer er tatt ut av oversikten, som følge av at disse prosjektene er overført/foreslått overført til Nye Veier AS.

5 Styring og kontroll i virksomheten

5.1 Risikovurderinger

Etatens samlede risiko per første tertial vurderes som moderat. Det er et sammensatt risikobilde der hovedparten av risikoområdene har moderat til lav risiko, mens den samlede risikoen knyttet til oppgaver i Tildelingsbrev og gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk vurderes som høy per første tertial.

På post 01 forventes et mindreforbruk som følge av lavere behov for omstillingskostnader enn tidligere forutsatt. På post 22 Drift og vedlikehold forventes det balanse mellom aktivitet og budsjettammer. Det jobbes aktivt for fortsatt å forbedre kontraktstrategi slik at risikoen for økte kostnadsnivå på driftskontrakter går ned. Det forventes et mindreforbruk på post 30. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til fornying som viser et mindreforbruk på nesten 800 mill. kr. Mindreforbruket skyldes forsinkelser og utsatt oppstart av tunneloppgraderinger på E6, E16, E18 og E39. Det er forventes et stort mindreforbruk på kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter som følge av lavere fremdrift enn forutsatt på tre av byvekstavtalene. Etaten vurderer mulige tiltak.

For å redusere risikoen for mindreforbruk iverksetter Statens vegvesen tiltak som er innenfor etatens fullmakter, og arbeider for å forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov for å sikre en mer realistisk budsjettering. Det vil være vanskelig å øke forbruket ytterligere uten at fullmaktene for fremtidige forpliktelser øker. Risikoen for at Statens vegvesen går ut over sine fullmakter vurderes som lav.

Etaten arbeider aktivt med risikoreducerende 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 nytt prosjektøkonomistyringssystem. Eierstyringsmodellen er innført.

Statens vegvesen ser at det fortsatt er behov for videre dialog om avklaring av roller og ansvar etaten skal ha som fagetat og hvilke oppgaver som ligger det nasjonale ansvaret for

vei. Det er en risiko for at oppgaveomfanget øker uten at etaten settes i stand til å utføre oppgavene enten via økte ressurser eller ved å gis tydelig avklaring av roller. Etaten arbeider sammen med Samferdselsdepartementet for å komme til enighet om forventningene til etatens leveranser.

Risikoen samlet sett for området omstilling, digitalisering og effektivisering vurderes som lav per første tertial. Statens vegvesen skal bli mer datadrevet og øke beslutningsgrunnlaget gjennom bedre analyser. Det krever både omstilling av kompetanse og endring i arbeidsformer. Etaten har startet arbeidet med å søke mer strategiske tilsetninger for å oppnå dette. I tillegg skal det etableres en ny enhet for datainnsikt. For at Statens vegvesen skal kunne møte alle forventningene er det viktig med gode rammebetingelser som setter oss i stand til å løse oppgavene våre på mest effektiv måte.

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 og automatisering/digitalisering der det er mulig. Statens vegvesen følger en plan for gevinstrealisering og reduksjon i interne kostnader. Vi har startet et arbeid for å gå gjennom gevinstmetodikk, prosesser, maler, roller m.m. for å ta ut nytteeffekter av gjennomførte utviklings- og effektiviseringstiltak. Det er ikke noen endringer i risikobildet knyttet til å nå det langsiktige målet for reduksjon frem til 2024.

Risikoen for området internkontroll, kvalitet og etterlevelse vurderes som moderat per første tertial. Etaten har fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav. Risikoen er koblet til knapphet i ressurser til forbedringsarbeid hvilket påvirker framdriften.

Arbeidet med kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring er viktig for kvalitetsstyringen i Statens vegvesen. Fra 2021 er det etablert indikator for å måle lukketid på avvik fra tilsyns- og revisjonsmyndigheter. Målinger og resultatene fra indikatoren vil inngå i virksomhetsstyringen og i læring og forbedringsarbeidet.

Ledelsens gjennomgåelse gjennomføres årlig og er ledelsens evaluering av internkontroll og kvalitetsstyring per enhet og for virksomheten som helhet. Beslutninger fra ledelsens gjennomgåelse bidrar til en bedret kvalitetsstyring og læring.

Risikoen samlet sett for området helse, miljø, sikkerhet og beredskap vurderes som moderat per andre tertial. Området følges opp kontinuerlig i alle nivåer av virksomheten.

Etaten opplever at utfordringer koblet til Covid-19 har stabilisert seg og risikoene som følge av pandemien og nedstengning er under kontroll og med synkende risikonivå. Enkelte miljøer i etaten med utstrakt publikumskontakt har under en lengre tid hatt et stort arbeidspress og har høyere sykefraværstall enn resten av etaten. Det jobbes systematisk med sykefraværet gjennom konkrete tiltak.

Statens vegvesen har en rekke prosedyrer og retningslinjer for ivaretagelse av informasjonssikkerhet. Etterlevelsesundersøkelser, som blant annet er gjennomført av Internrevisjonen, viser fortsatt svakheter i kontrollen med tilganger noe som kan medføre at ansatte får for lett tilgang til informasjon man ikke har tjenstlig behov for. På

personvernområdet er utfordringen at etaten har mange kompliserte systemer hvor tekniske svakheter og manglende kompetanse om reglene kan og har medført brudd på personvernregelverket. Høyt fokus på læring etter avvik og en generell og pågående styrking av IT-infrastrukturen vil gjøre prosessene og systemene mer robust.

Risikoen samlet for området omdømme og brukerperspektiv er lav per første tertial. Etter at etatens publikumstjenester var stengt deler av 2020 som konsekvens av Covid-19 er det fortsatt lang ventetid for avlegging av teoriprøve og praktisk. Tross dette er det gjennomført flere praktiske prøver og teoriprøver i inneværende tertial enn på samme tid i 2019.

Statens vegvesens risikomatrix følger i Vedlegg 4.

5.2 Samfunnssikkerhet

Samferdselsdepartementets (SD) tildelingsbrev, Statens vegvesens instruks og SDs strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren (2020) ligger til grunn for etatens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap. Vi har utarbeidet interne styrende dokumenter, planer og tiltak basert på anerkjente standarder og metoder for å ivareta samfunnssikkerhet innenfor våre ansvarsområder.

Covid-19 situasjonen preger fortsatt organisasjonen med mange medarbeidere som arbeider hjemmefra. Gode kontinuitetsplaner kombinert med et bra internt smittevernregime, har gjort at Vegvesenet under mesteparten av pandemien har kunnet opprettholde samfunnsviktige tjenester og funksjoner innen trafikkant og kjøretøy, trafikkstyring og -informasjon, byggherre mv.

Etaten har i perioden arbeidet med å lukke avvikene etter Nasjonal sikkerhetsmyndighets tilsyn høsten 2020. Oppdaterte og ajourførte retningslinjer innen sikkerhetsstyring etter sikkerhetslovens bestemmelser ferdigstilles våren 2021.

Statens vegvesen har gjennomført sluttplanlegging for øvelse Joint Viking 21 som skulle gjennomføres i Ofotregionen. Under planprosessen ble det etablert god samhandling og samarbeid med fylkeskommunene, der flere grensesnitt og roller ble drøftet og avklart.

På bakgrunn av erfaringene fra Joint Viking 21, har Statens vegvesen etablert et prosjekt for samordning og koordinering mellom veimyndighetene i planleggingen av øvelse Cold Response 22. Vi deltar i planleggingen av Polaris Gram i 2021. Statens vegvesens beredskapsledelse og liaisoner til Forsvarets operative hovedkvarter skal trenes under øvelsen.

Statens vegvesen har i forbindelse med arbeidet med Langtidsprogrammet 2022–2027 utarbeidet en samfunnssikkerhetsanalyse av 14 prioriterte strekninger. Vurderingen ble gjennomført innenfor 3R-vurderingens rammeverk.

Etaten er aktiv partner i Klima2050 og gjennomfører piloter knyttet til forskings- og samarbeidsprogrammet, herunder pilotprosjekt for overvannshåndtering, renseeffekt av overvann fra ny bru og tilførselsvei, samt etablering av varslingsystem med flom.

Vi har i første tertial hatt et prosjekt for å følge opp Schrems II-dommen. Formålet er å få på plass og kvalitetssikre behandlingsoversikter, verdivurderinger og databehandleravtaler for data som berøres av Schrems II-dommen.

Vegvesenet har gjennom flere år laget e-læringskurs for alle ansatte i etaten. Det er i første tertial sendt ut fire leksjoner til alle ansatte. Det har vært en stigning i antall ansatte som gjennomfører disse e-læringskursene, og vi tror det blant annet skyldes at flere sitter hjemme på grunn av pandemien.

Statens vegvesen har etablert forprosjekt "VTS og automasjonsnett" for å utrede fremtidig driftsmodell for teknisk kommunikasjonsinfrastruktur. Det er i perioden etablert IRT-OT team (incident response team-operational technology) i alle VTS-områder for å sikre beredskap ved cyber-hendelser.

Se vedlegg 5 for utfyllende informasjon.

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	Avvik
Post 30 – byvekstavtale Oslo og Viken	407	295	-112

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 110 mill. kr, som i hovedsak skyldes forsinkelser i gjennomføringen av enkelte prosjekter.

Fornebubanen

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 300 mill. Kr, og skyldes forsinket oppstart for anleggsarbeidene på Fornebubanen.

	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Post 63 – byvekstavtale Oslo og Viken	1 075	775	-300

Belønningsmidler

Post 66	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Belønningsmidler til byvekstavtaler	339	339	0
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	580	580	0
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	52	52	0

Belønningsmidlene er betalt ut i henhold til gjeldende byvekstavtale 2019–2029. Statens vegvesen har lagt til grunn at inngåelse av tilleggsavtale for Oslo og Viken som følge av regjeringens bompenggeavtale vil skje i løpet av 2021.

Bergen

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Post 30 - byvekstavtale Bergen	583	461	-122

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 120 mill. Kr. Avviket skyldes bl.a. forsinkelser arbeidene med utbygging av gang- og sykkelvei på strekningen Kristianborg-Bergen sentrum og Nesttun-Skjold på E39.

Bybanen til Fyllingsdalen

	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Post 63 - byvekstavtale Bergen	1320	720	-600

Prognosen viser et mindreforbruk på 600 mill. kr og skyldes at framdriften for anleggsarbeidene på Bybanen er lavere enn forutsatt.

Belønningsmidler

Post 66	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Belønningsmidler til byvekstavgifter	324	324	0
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	117	117	0
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	52	52	0

Belønningsmidlene er betalt ut i henhold til gjeldende byvekstavtale 2019-2029.

Nord-Jæren

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Post 30 – byvekstavtale Nord-Jæren	326	223	-103

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 100 mill. kr. Avviket skyldes bl.a. forsinket framdrift for utbyggingen av sykkelstamveien på strekningen Sørmarka-Smeaheia, som følge av en rettslig konflikt med en grunneier.

Bussveien

	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Post 63 – byvekstavtale Nord-Jæren	902	402	-500

Prognosen pr. 30. April viser et mindreforbruk på om lag 500 mill. kr, som skyldes forsinket framdrift for prosjektet.

Belønningsmidler

Post 66	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Belønningsmidler til byvekstavgifter	229	229	0
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	171	171	0
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	52	52	0
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	52	52	0

Belønningsmidlene er betalt ut i henhold til gjeldende byvekstavtale 2019–2029.

Trondheim

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Post 30 – byvekstavtale	62	123	61

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 60 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsering av arbeidene med utbygging av hovedsykkelrute på rv. 706 mellom Gildheim og Dalenbrua.

Metrobuss

	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Post 63 – byvekstavtale Trondheim	196	196	0

Prognosen viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Belønningsmidler

Post 66	Til disp.	Prognose T1	Avvik
Belønningsmidler til byveksttaler	264	264	0
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	58	58	0
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	52	52	0

Belønningsmidlene er betalt ut i henhold til gjeldende byvekstavtale 2019–2029.

Statsbudsjettet 2021

Store prosjekter som følges opp spesielt

Mill. 2021-kr

Rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig		Ny		T1 2021					Trafikkåpning		
	Styrings- ramme	Kostnads- ramme	Styring- ramme	Kostnads- ramme		ift gjeldende SR		ift gjeldende KR		Oppr	Avtale 2021	Rev T1
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%				
2b E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum	2 928	3 268	2 928	3 268	2 928	0	0,0	-340	-10,4	21xx	2208	
3 E18 Lysaker-Ramstadsletta ⁴⁾	16 924	18 066	16 093	18 066	16 093	0	0,0	-1 973	-10,9			
3 E18 Varoddbrua	1 027	1 167	1 027	1 167	1 074	47	4,6	-93	-8,0	1906	2104	2106
3 E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	3 310	3 526	3 310	3 526	3 310	0	0,0	-216	-6,1			26xx
3 E39 Sykkeltamvegen, Sørmarka-Smeaheia	1 020	1 204	1 020	1 204	1 020	0	0,0	-184	-15,3	21xx	2312	
3 Rv. 509 Sør-Tjora - Kontinentalveien	787	862	787	862	787	0	-0,1	-75	-8,8	21xx	2306	
4a E39 Rogfast ²⁾	18 804	21 098	21 177	25 494	21 177	0	0,0	-4 317	-16,9	25xx	3106	
4a E39 Svegatjørn - Rådal ³⁾	7 725	8 376	7 725	9 458	9 253	1 528	19,8	-205	-2,2	22xx	2209	
4a E39 Kristianborg-Bergen sentrum	934	1 058	934	1 058	934	0	0,0	-124	-11,7	22xx	22xx	
4a E39 Myrmel-Lunde	534	597	534	597	534	0	0,1	-63	-10,6	22xx	22xx	2308
4b E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2 231	2 549	2 231	2 549	2 231	0	0,0	-318	-12,5		2407	2506
4b E39 Lønset-Hjelset	1 310	1 466	1 310	1 466	1 310	0	0,0	-156	-10,6		2407	2407
5a E134 Vågslid-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	552	611	552	611	777	225	40,7	166	27,2	22xx	22xx	2211
5c E16 Bjørn - Skaret	4 741	5 157	4 741	5 157	4 741	0	0,0	-416	-8,1	22xx	2506	
5c E16 Kvamskleiva	675	742	675	742	729	54	8,0	-13	-1,8	22xx	22xx	2302
5c E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene ³⁾	453	498	754	797	853	99	13,1	56	7,1		2106	
5c Rv. 5 Kjøsnesfjorden	1 232	1 381	1 232	1 381	1 132	-100	-8,1	-249	-18,0		2209	
6a Rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenni	2 007	2 209	2 007	2 209	2 007	0	0,0	-202	-9,2		2212	2410
6a Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 262	1 425	1 262	1 425	1 425	163	12,9	0	0,0		2212	2312
7 E6 Helgeland sør ³⁾	4 587	5 098	4 587	5 798	5 633	1 046	22,8	-165	-2,8		2010/ 2410	2010/ 2410
8a E6/rv. 827 Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik	584	696	584	696	584	0	0,1	-112	-16,0			2211
8a E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjell-tunnelene ³⁾	487	728	774	794	880	106	13,8	86	10,8	1912	1912	
8b E69 Skarvbergtunnelen ³⁾	886	975	953	1 471	1 423	470	49,4	-48	-3,3	21xx	2108	2210
	75 002	82 757	77 197	89 797	80 835	3 638	4,7	-8 962	-10,0			

Region/rute/prosjekt åpnet for trafikk	Opprinnelig		Ny		T1 2021					Trafikkåpning		
	Styrings- ramme	Kostnads- ramme	Styrings- ramme	Kostnads- ramme		ift gjeldende SR		ift gjeldende KR		Oppr	Avtale 2021	Rev T1
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%				
1 Rv. 110 Ørebekk - Simo ³⁾	802	885	956	1 071	1 071	115	12,0	0	0,0	17xx	1911	1911
2a E18 Riksgrensen-Ørje ³⁾	878	1 014	878	1 121	1 099	221	25,2	-22	-1,9			
2a E18 Knapstad-Retvet ³⁾	1 653	1 803	1 653	1 871	1 842	189	11,5	-29	-1,5			
3 E18 Bommestad - Sky	5 133	6 010	5 133	6 010	5 418	285	5,5	-592	-9,8	1712	1805	
3 E39 Eiganestunnelen ³⁾	3 071	3 197	3 071	3 772	3 848	777	25,3	76	2,0	17xx	2003	
4a E39 Bjørset - Skei	877	946	877	946	816	-61	-7,0	-130	-13,7	1811	1906	1908
4c Rv. 13 Vik - Vangsnes	674	741	674	741	587	-87	-12,9	-154	-20,8	21xx	2006	
5a E134 Damåsen - Saggrenda	4 919	5 585	4 919	5 585	4 997	78	1,6	-588	-10,5	1910	2007	
5a E134 Gvammen - Århus	2 479	2 679	2 479	2 679	2 348	-131	-5,3	-331	-12,4	17xx	1912	
5a Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	654	675	654	903	772	118	18,1	-131	-14,5	1811	1811	
5a Rv. 36 Slåttekås - Årnes	447	491	447	491	339	-108	-24,2	-152	-31,0	1811	1809	
5a Rv. 13 Ryfast	7 618	8 676	7 618	8 676	8 776	1 158	15,2	100	1,1	18xx	1912	
5c E16 Sandvika - Wøyen	4 430	4 846	4 430	4 846	4 430	0	0,0	-416	-8,6	1910	1910	
5c E16 Bagn - Bjørgo	1 664	1 848	1 664	1 848	1 558	-106	-6,3	-290	-15,7	2005	1910	
5c E16 Øye - Eidsbru	789	868	789	868	784	-5	-0,6	-84	-9,7	1812	2004	1909
6a E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelene	864	953	864	953	845	-19	-2,2	-108	-11,3	19xx	1906	
6a E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	2 994	3 244	2 994	3 244	2 894	-100	-3,4	-350	-10,8	1811	1902	
6a Rv.4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør	2 706	3 163	2 706	3 516	3 404	698	25,8	-112	-3,2			
6a E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1 857	2 043	1 857	2 043	1 785	-72	-3,9	-258	-12,6	xxxx	2009	
6e Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	543	597	543	597	453	-90	-16,6	-144	-24,2	1809	1908	1908
7 E6 Helgeland nord	2 003	2 166	2 003	2 529	2 466	463	23,1	-63	-2,5	18xx	1911	
7 E6 Helgeland nord, Krokstrand-Bolna	297	327	297	327	321	24	8,2	-6	-1,7	19xx	1911	
7 Rv. 77 Kjernfjellet ³⁾	573	630	651	681	671	20	3,1	-10	-1,5	1810	1910	
7 Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	2 470	2 847	2 470	2 847	2 822	352	14,2	-25	-0,9	1906	1904	1904
8a E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring ³⁾	3 661	4 191	4 265	4 431	4 431	166	3,9	0	0,0	1610/ 1410	1812/ 1509	
8b E8 Tana bru	657	723	657	723	657	0	0,0	-66	-9,1	18xx	2008	1912
8b E6 Indre Nordnes - Skardalen	1 334	1 441	1 334	1 441	1 334	0	0,0	-107	-7,4	1712	1811	
8b E6 Storsandnes - Langnesbukta	689	758	689	758	588	-101	-14,7	-170	-22,4	1712	1811	
8b E8 Sørkjøsfjellet	1 077	1 152	1 077	1 152	1 116	39	3,6	-36	-3,1	1608	1801	
8b E105 Elvenes-Hesseng ³⁾	563	620	563	823	823	260	46,1	0	0,0	1608	1801	
	58 377	65 119	59 212	67 494	63 296	4 084	6,9	-4 198	-6,2			
Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)	133 378	147 876	136 409	157 290	144 131	7 722	5,7	-13 160	103,4			

MERKNAD:

- 1) Fastsatt styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2019-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2019 til 2021. 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) Revidert kostnadsramme
- 4) Styringsrammen er redusert i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019-2020), jf. Innst. 393 S (2019–2020)

Statsbudsjettet 2021

Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt			Plan- grunnlag (SM)	Plan- grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2021			Merknad
	KVU- estimat	Styrings- mål (SM)	P65			Prognose T1	Avvik		
							ift SM/KVU- estimat		
						2021	mill kr	%	
	mill kr (21-kr)	mill kr (21-kr)	mill kr (21-kr)	mill kr (21-kr)	mill kr (21-kr)	mill kr (21-kr)	%		
1a E18 Retvet-Vinterbro	-	7 976	8 320	KP	RP	7 858	-118	-1,5	
1a Rv. 22 Glommakryssing	2 952	-	3 134	KP		2 952			
3a Rv. 19 Moss	4 000			KP		4 000			
3a E18 Ramstadsletta-(Slependen) - Nesbru	-	11 535	8 680	KP		11 735	200	1,7	
3a Rv. 282 Holmenbrua	-	842	945	-	RP	842	0	0,0	
3a E39 Ålgård-Hove	-	3 933	4 228	KP	RP	4 013	80	2,0	
3a E39 Smiene-Harestad	-	3 656	3 930	KP		3 706	50	1,4	
4a E39 Ådland-Svegatjørn	-	38 472	42 583	KP		38 472	0	0,0	
4a E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset	12 282	-	12 896	KP		12 282			
4a E39 Volda-Furene	-	997	1 137	KP	RP	1 012	15	1,5	
4b E39 Ålesund - Molde (Ørskogfjellet-Molde)		18 710	20 113			19 178	468	2,5	
E39 Ørskogfjellet-Vik	-	1 850	1 989	KP		1 897			
E39 Vik-Julbøen	-	13 878	14 919	KP		14 225			
E39 Julbøen-Molde	2 981		3 205	KP		3 056			
E39 Ålesund-Ørskogfjellet		-	-						
5a Rv. 13 Lovræidet-Rødsliane	-	886	953	RP		886	0	0,0	
5a E134 Røldal-Seljestad	-	3 213	3 454	KP		3 118	-95	-2,9	
5a E134 Dagslett-E18	3 906	-	4 143	KP		3 906			
5a E134 Saggrenda-Elgsjø	-	2 201	2 311	KP		2 201			
5a Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	5 263	-	5 979	KP		5 263			
5c E16 Nærøydalen (Hylland-Slæen)	-	1 883	2 025	RP		1 883	0	0,0	
5c E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen (eksl. jernbanen)	-	17 443	18 060	KP		17 443			
5c Rv. 5 Erdal-Naustdal	-	-	-	KP					
6a Rv. 4 Gjøvik sør-Mjøsbrua	5 518	-	5 932	KP		5 518			
6d E136 Breivika-Lerstad	-	1 994	2 103	RP		2 044	50	2,5	
7a E6 Megården-Mørsvikbotn	-	9 417	10 062	RP		9 472	55	0,6	
8a E10 Nappstraumen-Å	-	-	-	KP					
8a E8 Sørbotn-Laukslett	-	1 962	2 110	KP	RP	1 975	13	0,6	
8a E8 Flyplassunnelen (Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø))	-	1 773	1 894	KP		1 773	0	0,0	
8b Rv. 94 Hammerfest sentrum	-	1 163	1 248	RP		1 182	19	1,6	
Sum alle prosjekter	33 922	128 056	166 238			162 714	737	0,5	

1) Revidert styringsmål

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 risikoreduserende tiltak for å håndtere og hvis mulig få ned risikoverdien.

Sammendrag T1 2021

Etatens samlede risiko per første tertial vurderes som moderat. Det er et sammensatt risikobilde der hovedparten av risikoområdene har moderat til lav risiko, mens den samlede risikoen knyttet til oppgaver i Tildelingsbrev og gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk vurderes som høy per første tertial.

Risikoområde 1: Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring										
Området dekker risiko knyttet til enhetens oppfølging av tildelingsbrevet og resultatavtaler med budsjettammer, samt risiko for manglende økonomi- og prosjektstyring, inklusive etterlevelse av økonomiske fullmakter.										
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1	T2	ÅR	T1 2021			Risikoreduserende tiltak	Status	
		Sum	Sum	Sum	S	K	Sum			
Ikke levere i henhold til mål og prioriteringer i tildelingsbrevet	<ul style="list-style-type: none"> - 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 - Uklare roller og forventninger fra SD til SVV som fagetat 	8	8	4	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
									Bruk av overtid for å øke kapasiteten på enkelte områder	Pågår
									Avklare og dokumentere roller og forventninger om SVV som fagetat med SD	Pågår
Vesentlige mer- eller mindreforbruk ved gjennomføring av budsjett	<ul style="list-style-type: none"> - Forventer mindreforbruk på post 01 siden bemanning og aktivitet kan tilpasses rammene med lavere behov for omstillingskostnader enn forutsatt. - Mindreforbruk på post 30 Riksveinvesteringer bl.a. som følge av kostnadsreduksjoner, forsinkelser i forberedelser til oppstart og dårligere framdrift i anleggsfasen og manglende fullmakter - Mindreforbruk på tilskuddspostene som følge av manglende prosjekter/søknader fra fylkeskommunenene. - Forventer et stort mindreforbruk på kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter som følge av lavere fremdrift enn tidligere forutsatt på tre av byvekstavtalene 	12	12	12	5	3	15	Tett oppfølging av økonomi og status i alle ledermøtene	Pågår	
									Foreslå omdisponeringer i RNB	Gj.ført
									Fortløpende gjennomføre korrektive tiltak for å unngå mer- og mindreforbruk innenfor de til enhver tid gjeldende fullmakter	Pågår
							Månedlig oppfølging om investeringsprosjekter, gjennomføre månedlige møter med Divisjon Utbygging og Divisjon Drift og vedlikehold	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	12	16	12	5	3	15	Forbedre intern styringsdialog	Pågår	
									Gjennomføre tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter	Pågår
									Forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov, blant annet mer realistisk budsjettering	Pågår
									Bedre kvalitet i prognosesetting i forbindelse med budsjettarbeidet	Pågår
							Månedlige styringsmøter	Pågår		
Risiko for å gå ut over delegerte fullmakter	- Etaten binder opp midler for de kommende årene som vi ikke har fullmakt til å omsette.	8	4	6	1	3	3	Eget oppfølgingssystem	Pågår	
								Tett oppfølging mot divisjonene og tydeliggjøring av fullmaktene	Pågår	
Økt kostnadsnivå og manglende kostnadskontroll i store investeringsprosjekter	- Kostnadsoverskridelse på prosjekter, prosjekter må stoppes eller utsettes mv.	12	8	8	2	4	8	Innføring av nytt prosjektøkonomistyringssystem	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	
Økt kostnadsnivå i driftskontrakter	- Økte kostnader i driftskontraktene som følge av bl.a. opphør av sams veiadministrasjon, konkurransesituasjonen i entreprenørmarkedet m.m.	12	12	12	4	3	12	Jobbe kontinuerlig med kontraktsstrategi for å gjøre kontraktene mest mulig attraktive	Pågår	
								Merforbruk på drift må balanseres ut med redusert vedlikehold	Pågår	

Beskrivelse av risiko under risikoområde 1

På post 01 forventes et mindreforbruk som følge av lavere behov for omstillingskostnader enn tidligere forutsatt. På post 22 Drift og vedlikehold forventes det balanse mellom aktivitet og budsjetttrammer. Det jobbes aktivt for fortsatt å forbedre kontraktstrategi slik at risikoen for økte kostnadsnivå på driftskontrakter går ned. Det forventes et mindreforbruk på post 30. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til fornying som viser et mindreforbruk på nesten 800 mill. kr. Mindreforbruket skyldes forsinkelser og utsatt oppstart av tunneloppgraderinger på E6, E16, E18 og E39. Det er forventes et stort mindreforbruk på kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter som følge av lavere fremdrift enn forutsatt på tre av byvekstavtalene. Etaten vurderer mulige tiltak.

For å redusere risikoen for mindreforbruk iverksetter Statens vegvesen tiltak som er innenfor etatens fullmakter, og arbeider for å forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov for å sikre en mer realistisk budsjettering. Det vil være vanskelig å øke forbruket ytterligere uten at fullmaktene for fremtidige forpliktelser øker. Risikoen for at Statens vegvesen går ut over sine fullmakter vurderes som lav.

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 nytt prosjektøkonomistyringssystem. Eierstyringsmodellen er innført.

Statens vegvesen ser at det fortsatt er behov for videre dialog om avklaring av roller og ansvar etaten skal ha som fagetat og hvilke oppgaver som ligger det nasjonale ansvaret for vei. Det er en risiko for at oppgaveomfanget øker uten at etaten settes i stand til å utføre oppgavene enten via økte ressurser eller ved å gis tydelig avklaring av roller. Etaten arbeider sammen med Samferdselsdepartementet for å komme til enighet om forventningene til etatens leveranser.

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	T2	ÅR	T1 2021			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	Sum	Sum	S	K	Sum		
Ikke klare å følge opp kravene til effektiv ressursbruk	- Budsjettene overskrides. - Manglende evne til å bruke digitalisering til å effektivisere arbeidsformer. - Ikke klare å redusere målkrav til reduksjon i interne kostnader	9	6	6	2	2	4	Oppfølging på timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene.	Pågår
								Etablere ny mindre ressursintensiv arbeidsform (intern sky) knyttet til utvikling.	Pågår
									Gjennomføre gjennomgang av oppgaver og grensedragning med målsetning om å utføre oppgaver mer effektivt, slutte å gjøre ting vi ikke skal.
Manglende evne til å omstille på grunn av oppgavemengden	- Opprettholde daglig drift går på bekostning av utviklingsoppgavene	9	9	9	4	3	12	Spisse sammensetningen av utviklingstiltak mot framtidige strategiske mål	Pågår
								Standardisering/digitalisering for å frigjøre resurser	
Videreføring av gammel arbeidsmetode inn i ny organisasjon	- Ulik behandling av samme type sak - Ikke tar i bruk de løsninger vi har - Ikke tar i bruk potensialene/gevinstene på arbeidsintensive områder som kan standardiseres	-	12	12	3	3	9	Standardisering gjennom prosesser i kvalitetssystemet.	Pågår
								Bygge inn regelstøtte i systemene for å eliminere feil i saksbehandlingen. Utvide bruk av LovdataPro i prosessene.	Pågår
								Økt digitalisering og fokus på forbedringsarbeid gjennom FRAM prosjektet	Pågår
								Økt bruk av digitale verktøy for analyse og oppfølging	Pågår
								Digitalisere arbeidsintensive områder som kan standardiseres	Pågår
Etaten klarer ikke å gjøre gode gevinstestimater eller ta ut nytteeffektene fra gjennomførte utviklings-/effektiviseringstiltak.	- klarer ikke følge opp gevinstrealiseringsplaner godt nok etter at prosjekter er overført til linjeorganisasjonen - klarer ikke sammenlikne og prioritere utviklingsprosjekter opp mot hverandre - klarer ikke dokumentere kobling mellom kostnadskutt og gjennomførte tiltak - får ikke gjennomført viktig omstilling - klarer ikke etterleve krav til kutt i interne kostnader innen 2024	-	-	-	3	3	9	Startet Nyttstyringsprosjekt for gjennomgang av gevinstmetodikk, inkl prosess, maler, roller etc	Pågår
								Deltar som pilotprosjekt i innføring av DFØs nye rammeverk for nyttstyring	Pågår
								Opprettet egen indikator i Resultatbanken for oppfølging av gevinster. Automatisk overføring av utviklingstiltakenes gevinstplaner fra CPPM til Resultatbanken.	Pågår
								Presisering av krav til Gevinstrealiseringsplaner for å få tildelt utviklingsmidler	Pågår
Etaten oppnår ikke målsetningen om å bli mer datadreven	- Manglende evne til å utnytte data på tvers i organisasjonen - Manglende rammebetingelser som setter oss i stand til å løse oppgavene våre på mest effektiv måte	-	-	-	3	4	12	Oppretter ny avdeling for Datainnsikt	Pågår
								Etablere standarder, modeller og verktøy som sikrer kvalitet, koordinering og skalerbarhet	Planlagt

Beskrivelse av risiko under risikoområde 2:

Risikoen samlet sett for området omstilling, digitalisering og effektivisering vurderes som lav per første tertial. Statens vegvesen skal bli mer datadrevet og øke beslutningsgrunnlaget gjennom bedre analyser. Det krever både omstilling av kompetanse og endring i arbeidsformer. Etaten har startet arbeidet med å søke mer strategiske tilsetninger for å oppnå dette. I tillegg skal det etableres en ny enhet for datainnsikt. For at Statens vegvesen skal kunne møte alle forventningene er det viktig med gode rammebetingelser som setter oss i stand til å løse oppgavene våre på mest effektiv måte.

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 og automatisering/digitalisering der det er mulig. Statens vegvesen følger en plan for gevinstrealisering og reduksjon i interne kostnader. Vi har startet et arbeid for å gå gjennom gevinstmetodikk, prosesser, maler, roller m.m. for å ta ut nytteeffekter av gjennomførte utviklings- og effektiviseringstiltak. Det er ikke noen endringer i risikobildet knyttet til å nå det langsiktige målet for reduksjon frem til 2024.

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	T2	ÅR	T1 2021			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	Sum	S	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 krav	9	9	6	2	3	6	Forenkling og opprydding av prosesser og styrende dokumenter (krav- og hjelpedokumenter)	Pågår
								Styrke kvalitet i og etterlevelsen av prosesser gjennom etablering av nøkkelkontroller.	Pågår
								Planlegge og gjennomføre program for kvalitetsrevisjoner i alle divisjoner.	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.	9	9	6	2	4	8	Gjennomføre ledelsens gjennomgåelse	Planlagt
								Analysere hvilke feil som gjentar seg og forbedre prosessene	Pågår
								Etablere styringsindikator T805 Status lukketid for avvik etter eksterne tilsyn	Pågår
								Etablere styringsindikator T847 Etablere og utføre måling og rapportering på kontinuerlig forbedring av prosesser i kvalitetssystemet	Pågår
								Systematisk oppfølging av funn med trafikkikkerhetseffekt	Pågår
						Læring og erfaringsdeling på tverrs av divisjonene gjennom organisert nettverksjobbing.	Pågår		

Beskrivelse av risiko under risikoområde 3

Risikoen for området internkontroll, kvalitet og etterlevelse vurderes som moderat per første tertial. Etaten har fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav. Risikoen er koblet til knapphet i ressurser til forbedringsarbeid hvilket påvirker framdriften.

Arbeidet med kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring er viktig for kvalitetsstyringen i Statens vegvesen. Fra 2021 er det etablert indikator for å måle lukketid på avvik fra tilsyns- og revisjonsmyndigheter. Målinger og resultatene fra indikatoren vil inngå i virksomhetsstyringen og i læring og forbedringsarbeidet.

Ledelsens gjennomgåelse gjennomføres årlig og er ledelsens evaluering av internkontroll og kvalitetsstyring per enhet og for virksomheten som helhet. Beslutninger fra ledelsens gjennomgåelse bidrar til en bedret kvalitetsstyring og læring.

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	T2	ÅR	T1 2021			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	Sum	S	S	K	Sum		
Redusert kapasitet som følge av høy belastning på enkeltområder	- 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.	12	9	12	3	4	12	Bygger opp kompetanse og kapasitet på utvalgte områder for framtidig oppgaveløsning	Pågår
								Tiltak for å utvikle medarbeidere og ledere	Pågår
								Tettere oppfølging av timebruken til ansatte	Pågår
								Tett oppfølging av nestenulykker i organisasjon	Pågår
Økt skadefrekvens	- Manglende avklaring i grensesnitt kan lede til økt skadeomfang.	-	8	8	2	4	8	Økt ledelsesfokus på HMS i virksomheten og entreprisedriften	Pågår
Styrende dokumenter innen sikkerhet og beredskap etterleves ikke i praksis	- Manglende sammenheng mellom styrende dokument og praksis ute i organisasjonen, som vil ha innvirkning på hvor effektivt etaten håndterer hendelser i hele krisespekteret. - Manglende forståelse av roller og oppgaver i organisasjonen og uklar grensesnitt - Manglende etterlevelse av prosedyren for å ivareta informasjonssikkerhet og sikring med policy og retningslinjer, som vil innvirke på vår evne til å følge lover og forskrifter samt egne krav.	-	-	-	4	3	12	Policy for beredskap og hendelsehåndtering revideres høsten 2021.	Pågår
								Standardisering av etatens beredskapsplaner videreføres i fbm revisjonen høsten 2021 for å sikre en gjennomgående tydelig beredskapsstruktur med definert ansvar og oppgaver.	Pågår
								Beredskapsøvelser planlegges og gjennomføres i den enkelte enhet, divisjon og ledergruppe etter vesentlighet og risiko.	Pågår
								Nasjonal strategi for digital sikkerhet følges opp for å sikre økt bevissthet og bedre systemer for oppfølging av digital sårbarhet i organisasjonen.	Pågår
								Modenhetsanalyse for informasjonssikkerhet gjennomføres med ekstern bistand som grunnlag for revisjon av policy og system for ivaretagelse av informasjonssikkerhet.	Pågår
								Policy for informasjonssikkerhet og sikring revideres og prosessen for å ivareta informasjonssikkerhet og sikring revideres som del av det årlige revisjonsarbeidet.	Pågår
Sikkerhetsbrudd i etatens systemer	Personell får tilgang til sensitive data for urettmessig bruk (innsidetrussel) eller gis administrasjonsrettigheter med mulighet for å manipulere data eller endre automatiserte prosedyrer, eller stenge viktige brukere ute (integritet, konfidensialitet og tilgjengelighet).	-	-	-	2	4	8	Høyt fokus på innsidetrusselen i sikkerhetsorganisasjonen og i sikkerhetsarbeidet generelt.	Pågår
								Høyt fokus på tilgangsstyring og -kontroll gjennom å etablere gode prosesser i systemene, gode opplæringstiltak og gjennomføre etterlevelseskontroller.	Pågår
								Videreutvikle konseptet "Sikkerhet i ansettelser" for særskilt stillinger i SVV	pågår
Personvernsvik i forhold til GDPR	Persondata som skal beskyttes etter GDPR kommer på avveie grunnet (1) manglende interne prosedyrer, (2) manglende kompetanse blant de som behandler informasjonen, eller (3) huller i IT-arkitekturen.	-	-	-	4	3	12	Videreføre arbeidet med behandlingsoversikter og verdivurderinger for å bevisstgjøre og ansvarliggjøre prosesseiere	Pågår
								Følge opp avvik i VegCIM og sikre læring i enhetene/divisjonene og gjennomgang av avvik i sikkerhetsorganisasjonens faste møter.	Pågår
								Fortsette å styrke IT-infrastrukturen.	Pågår

Beskrivelse av risiko under risikoområde 4:

Risikoen samlet sett for området helse, miljø, sikkerhet og beredskap vurderes som moderat per andre tertial. Området følges opp kontinuerlig i alle nivåer av virksomheten.

Etaten opplever at utfordringer koblet til Covid-19 har stabilisert seg og risikoene som følge av pandemien og nedstengning er under kontroll og med synkende risikonivå. Enkelte miljøer i etaten med utstrakt publikumskontakt har under en lengre tid hatt et stort arbeidspress og har høyere sykefraværstall enn resten av etaten. Det jobbes systematisk med sykefraværet gjennom konkrete tiltak.

Statens vegvesen har en rekke prosedyrer og retningslinjer for ivaretagelse av informasjonssikkerhet. Etterlevelsesundersøkelser, som blant annet er gjennomført av Internrevisjonen, viser fortsatt svakheter i kontrollen med tilganger noe som kan medføre at ansatte får for lett tilgang til informasjon man ikke har tjenstlig behov for. På personvernområdet er utfordringen at etaten har mange kompliserte systemer hvor tekniske svakheter og manglende kompetanse om reglene kan og har medført brudd på personvernregelverket. Høyt fokus på læring etter avvik og en generell og pågående styrking av IT-infrastrukturen vil gjøre prosessene og systemene mer robust.

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 Sum	T2 Sum	ÅR S	T1 2021			Risikoreduserende 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 ventetid på avlegging av teoriprøve og praktisk førerprøve - Lang svartid på henvendelser pga manglende bruk av selvbetjeningsløsninger. - Etaten klarer ikke overholde tidsfrister for klagesaker. 	9	9	8	2	4	8	Tiltak for å dekke opp underbemanning på området	Pågår	
									Øke aktivitet på digitale tjenester og selvbetjeningsløsninger	Pågår
									Bruk av målrettet overtid	Pågår
Etaten overholder ikke offentlighetsloven	<ul style="list-style-type: none"> - Forsinkelser i innleggelse i offentlig journal. - Manglende mulighet for innsyn i etatens saksbehandling 	-	9	6	2	2	4	Automatisere arbeidsprossene gjennom økt digitalisering og etablering av kontaktskjema.	Pågår	
Beskrivelse av risiko under risikoområde 5:										
Risikoen samlet for området omdømme og brukerperspektiv er lav per første tertial. Etter at etatens publikumstjenester var stengt deler av 2020 som konsekvens av Covid-19 er det fortsatt lang ventetid for avlegging av teoriprøve og praktisk. Tross dette er det gjennomført flere praktiske prøver og teoriprøver i inneværende tertial enn på samme tid i 2019.										

Vedlegg 5– Samfunnssikkerhet i T1 2021

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

SDs tildelingsbrev, SVVs instruks og SDs strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren (2020) ligger til grunn for SVVs arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap. SVV har utarbeidet interne styrende dokumenter, planer og tiltak, basert på anerkjente standarder og metoder.

Covid-19 situasjonen preger fortsatt organisasjonen. SVV har fortsatt mange medarbeidere som arbeider hjemmefra. Gode kontinuitetsplaner kombinert med et bra internt smittevernregime, har gjort at SVV under meste parten av pandemien har kunnet opprettholde samfunnsviktige tjenester og funksjoner innen trafikant og kjøretøy, trafikkstyring og –informasjon, byggherre mv.

Nedenfor følger rapportering på kravene som følger av tildelingsbrevet for 2021, som også svarer ut det viktigste innenfor de prioriterte områdene *sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner, støtte til Forsvaret og klimatilpasning* som følger av SDs samfunnssikkerhetsstrategi fra 2020, samt et eget kapittel om det prioriterte området *digital sikkerhet*.

Tildelingsbrevet

SVV skal følge opp regjeringens handlingsplan for kollektivtransport på sitt område og rapportere på status.

SVV har ikke noe spesielt å melde for T1 når det gjelder oppfølging av samfunnssikkerhet og beredskap på dette området. SVV bidrar generelt på dette området inn mot ROS-analyser som gjennomføres av statsforvalteren, fylkeskommunene og kommunene for å kartlegge, analysere og angi tiltak innenfor samferdsel og knutepunkt.

SVV skal prioritere implementering av ny sikkerhetslov med forskrifter, herunder virksomhetssikkerhetsforskriften.

SVV har i perioden arbeidet med å lukke avvikene etter NSMs tilsyn høsten 2020. Oppdaterte og ajourførte retningslinjer innen sikkerhetsstyring etter sikkerhetslovens bestemmelser vil ferdigstilles våren 2021, og det vil utarbeides ny dokumenter i forbindelse med etableringen av nye klienter til NBN høsten 2021.

SVV skal følge opp ev. avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2020

SVV har i perioden arbeidet med å lukke avvikene etter NSMs tilsyn høsten 2020.

SVV skal bidra i videreutviklingen av totalforsvaret, bl.a. i prosesser knyttet til ansvarsavklaringer, regelverksutvikling og beredskapsplanlegging

SVV har gjennomført sluttplanlegging for øvelse Joint Viking 21 som skulle gjennomføres i Ofotregionen. Under planprosessen ble det etablert god samhandling og samarbeid med fylkeskommunene, der flere grensesnitt og roller ble drøftet og avklart. Evalueringen etter avsluttet planlegging viste positive tilbakemeldinger på samarbeidet. Forsvaret valgte for øvrig å avlyse Joint Viking 21 like før start på grunn av pandemien.

På bakgrunn av erfaringene fra Joint Viking 21, har SVV etablert et prosjekt for samordning og koordinering mellom veimyndighetene i planleggingen av øvelse Cold Response 22. Forsvaret og fylkeskommunene er invitert til å delta i ulike faggrupper.

For å gjennomføre arbeidet med militær lastklassifisering er det etablert en gruppe bestående av fagpersonell fra Forsvaret og SVV. Det arbeides nå med utvikling og kvalitetssikring av beregningsmetoden. Det er et mål at de fleste bruer som inngår i øvingsområdet for Cold Response 22 skal være ferdig beregnet før øvelse starter i mars til neste år.

Innen bruberedskap er det jevnlig kontakt og erfaringsutveksling med Ingeniørvåpenet (våpenskolen) på Rena. Årlig arrangeres dag med informasjon/opplæring vedr. bruberedskap med kadetter på ingeniørutdanningen (Bachelor). I år ble dette på Teams. Forsvaret har anskaffet nytt brumateriell. Vi har kompetanse på materiellet som kan overføres til Forsvaret. Videre arbeides det med ansvarsavklaringer, regelverksutvikling og beredskapsplanlegging for en krise-/krigssituasjon.

SVV skal delta i planlegging og tilrettelegging under øvelser, herunder Polaris Gram i 2021

SVV deltar i planleggingen av PSGM21. Det er utarbeidet egne øvingsmål tilpasset scenarioet for øvelsen. Egen beredskapsledelse og LNO'er skal trenes under øvelsen. Foreløpig er det ikke opprettet noe formelt samarbeid med fylkeskommunene, men dette vurderes fortløpende.

SVV skal ta ansvar for å vurdere samfunnssikkerheten i veitransportsektoren som helhet, inkludert transportberedskap/transportevne som fylkeskommunene har ansvar for, og rolle- og ansvarsfordeling på området

SVV har i forbindelse med Langtidsprogrammet 2022–2027 utarbeidet en samfunnssikkerhetsanalyse av 14 prioriterte strekninger. Vurderingen ble gjennomført innenfor 3R-vurderingens rammeverk.

SVV har i forbindelse med det pågående arbeidet med å utarbeide forslag på forskrift til veglova § 10 / eventuell revisjon av vegdataforskriften også sett nærmere på ivaretagelse av trafikkberedskap og trafikkstyring.

SVV skal i 2021 videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen, og fortsette å øke etatens egen kompetanse

SVV er aktiv partner i Klima2050 og gjennomfører piloter knyttet til forsknings- og samarbeidsprogrammet, herunder pilotprosjekt for overvannshåndtering, renseeffekt av overvann fra ny bru og tilførselsvei, samt etablering av varslingsystem med flom.

SVV arrangert 28–29. april en klimakonferanse.

SVVs viktigste generelle tiltak for å begrense infrastrukturens sårbarhet ved planlegging og prosjektering er:

- ROS-analyse i reguleringsplanen som omfatter Naturfare, hensyntatt «virkning av klimaendringer i prosjektets levetid» – ras, flom, havnivåstigning, vind mm.
- Flomsonekartlegging i prosjekter med større bekker og elver
- Dimensjonering av dreosanlegg (grøfter, kulverter og stikkrenner) som tar hensyn til økt nedbørshyppighet og –intensitet.

Dette skal i utgangspunktet inngå i alle prosjekter, og er ikke noen spesiell satsing i 2021. Tiltak som iverksettes kan f.eks. være økt flomdimensjonering, klimatilpassede materialvalg, stabilisering av leirgrunn og økt utskifting av eksisterende infrastruktur i grunnen når det bygges nytt over gammelt.

SVV skal revidere sin egen strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet

SVV har i T1 startet arbeidet med å utarbeide egen strategi for samfunnssikkerhet basert på SDs overordnede samfunnssikkerhetsstrategi fra 2020.

Prioriterte områder i SDs samfunnssikkerhetsstrategi

Nedenfor følger prioriterte områder som ikke ble dekket av kapittel 1 ovenfor.

Digital sikkerhet

SVV har i T1 hatt et prosjekt for å følge opp Schrems II dommen. Formålet er å få på plass og kvalitetssikre behandlingsoversikter, verdivurderinger og databehandleravtaler for data som berøres av Schrems II dommen.

Tilgangsstyring er et viktig tiltak for å beskytte våre informasjonsverdier. Tilgangsstyring er ikke fullstendig automatisert, noe som gjør at vi for en del systemer må inn manuelt for å endre (tildele eller avslutte) tilgang. For å sikre at tilganger ikke henger med over tid, gjennomføres «vasking» av lister rutinemessig. Det er i perioden planlagt egne aktiviteter for

ledere og medarbeidere for å styrke sikkerhetskulturen og bevisstheten rundt blant annet tilgangsstyring.

Det har i perioden vært et stort fokus på system- og datatilgang i konsekvensutredningen for videre systemsamarbeid med fylkeskommunene ut over overgangsavtalen.

SVV har gjennom flere år laget e-læringskurs for alle ansatte i SVV. Det er i T1 sendt ut fire leksjoner til alle ansatte. Det har vært en stigning i antall ansatte som gjennomfører disse e-læringskursene, og vi tror det blant annet skyldes at flere sitter hjemme på grunn av pandemien.

SVV har innført et bedre sikkerhetssystem for alle PC-er i virksomheten, som blant annet sperrer for uønskede nettsider (eks. nettsider som inneholder virus), samt genererer alarmer om sikkerhetshendelser som inntreffer. IT kan da raskere respondere på uønskede hendelser, noe som vil minske risikoen for at en hendelse vil kunne eskalere til en kritisk situasjon.

SVV har etablert forprosjekt "VTS og automasjonsnett" for å utrede fremtidig driftsmodell for teknisk kommunikasjonsinfrastruktur.

Det er i perioden etablert IRT-OT team (incident response team-operational technology) i alle VTS-områder for å sikre beredskap ved cyber-hendelser.

I tillegg er det gjennomført områdespesifikke tiltak for å:

- forbedre brannmurløsninger
- sikre redundante linjer og lokasjoner
- etablere ny versjon Vegvokter (SCADA-system) for ytterligere å bedre sikkerheten
- utfallsteste system og teste etablerte redundante systemer.