



Statens vegvesen

Tertialrapport per 31. august 2021 til Samferdselsdepartementet

Innholdsfortegnelse

1	Leders beretning	3
2	Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029	5
2.1	Hovedmål framkommelighet.....	5
2.2	Hovedmål transportsikkerhet	8
2.3	Hovedmål miljø	11
3	Økonomi og ressursbruk.....	13
3.1	Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	15
3.2	Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	20
3.3	Fullmakter	21
3.4	Gjennomføring og bruk av nytt system for prosjektøkonomi.....	22
4	Effektiv ressursbruk	23
4.1	Administrasjon	23
4.2	Effektiv ressursbruk i Statens vegvesen	24
4.3	Tiltak for å følge opp ABE-reformen og redusere interne kostnader.....	25
4.4	Prosjektstyring	27
5	Styring og kontroll i virksomheten	33
5.1	Risikovurderinger	33
5.2	Samfunnssikkerhet.....	35
	Vedlegg	35

1 Leders beretning

Statens vegvesen har holdt et høyt aktivitetsnivå i alle deler av virksomheten gjennom hele pandemien, og opprettholdt framkommeligheten som i en normalsituasjon. Vi ser frem til å igjen øke farten på aktiviteter som har vært redusert i omfang pga. smittevernrestriksjoner, og tar med oss læringspunkter til videre arbeid.

Vi fortsetter arbeidet med digitalisering. De digitaliserte veinormaler vi publiserte i juni vil sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på veinettet ut fra samferdselspolitiske mål, og vil forenkle både bruk og vedlikehold av krav, regler og fagstoff, på tvers av normaler, hos alle veieiere. Samtidig medvirker de digitaliserte normalene til å legge grunnlaget for et digitalt navigerbart veinett, og vil bidra til sikkerhet og god framkommelighet i dag og i framtiden.

Pilotprosjekt som en del av Regjeringens handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transport sektoren er satt i gang. Alle anleggsmaskiner på anlegget E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen i Kristiansand drives av elektrisitet eller biodrivstoff. Første del av entreprisen ferdigstilles i midten av desember, og er et viktig skritt mot Statens vegvesens mål om å redusere de direkte klimautslippene fra anleggsvirksomhet og drift av veinettet med 50 prosent innen 2030.

Foreløpige tall viser hele 16 drepte i veitrafikken i september i år. Dette er et høyt tall og med økende trafikk på veiene når landet åpnes igjen etter pandemien, øker risikoen for ulykker. Selv om antall hardt skadde har gått ned i årets første måneder er det ingen tvil om at arbeidet med å redusere antall alvorlige ulykker i trafikken må forsterkes og nye tiltak må iverksettes for å nå ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030.

Denne høsten operasjonaliserer Statens vegvesen målene i Nasjonal transportplan gjennom arbeidet med vår gjennomføringsplan og virksomhetsstrategi. Dette arbeidet skal bidra til å tydeliggjøre de enkelte divisjonenes bidrag til etatens toppmål. Det er også avgjørende for at vi skal bli mer datadrevet og få bedre analyse- og beslutningsgrunnlag for retningsvalg som er nødvendige for å levere på toppmålene våre til beste for trafikantene. Det er viktig å utvikle, innhente og formidle ny kunnskap. Vi styrker derfor analysekapasiteten i etaten, og fortsetter arbeidet med prosjekter på tvers av organisasjonen.

Statens vegvesen har høy oppmerksomhet på økonomistyringen og har tett oppfølging av økonomien i etaten. Like fullt er framdriften i deler av investeringsporteføljen lavere enn planlagt og lavere enn prognostisert ved første tertialrapport. Årsakene til dette er flere. Vi har i for liten grad tatt hensyn til framdriftsrisiko i vår samlede investeringsportefølje. Siden første tertialrapport har vi hatt ytterligere forsinkelser i prosjektene, samt at forutsatte sluttoppgjør på enkelte store prosjekter nå ikke forventes utbetalt i 2021. Blant annet er en rekke større tunneloppgraderingsprosjekter utsatt. Statens vegvesen har i 2021 vektlagt å få kontroll på kostnadene i disse prosjektene. Dette har for flere prosjekter gått ut over framdriften, i påvente av nye økonomiske rammer.

Den underliggende utfordringen er at det er for stor grad av optimisme i tid planene og periodiseringen som legges til grunn for budsjettarbeidet. Dette er et område som vi har hatt betydelig oppmerksomhet rundt de senere årene, men kompleksiteten har vært undervurdert. Dette området vil ha en forsterket oppmerksomhet hos oss i tiden framover, og vi forventer at dette vil bidra til at mindre forbruket vil bli redusert i kommende budsjettår. I tillegg vil vi utnytte de til enhver tid gjeldende fullmakter i de enkelte budsjettår til å iverksette kompensierende tiltak for å redusere mindre forbruket.

Oslo, 8. oktober 2021

Ingrid Dahl Hovland

vegdirektør

Statens vegvesen

2 Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029

2.1 Hovedmål framkommelighet

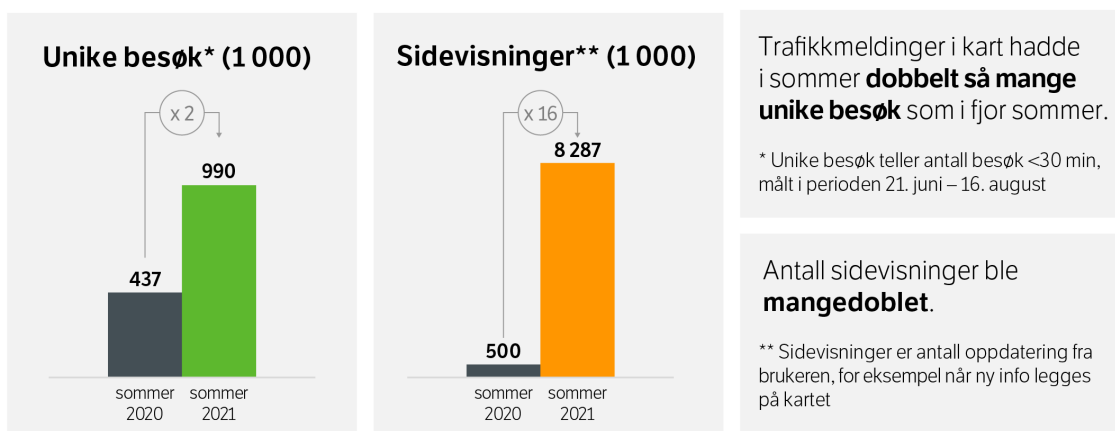
➤ *Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.*

Statens vegvesens strategiske program *Forutsigbar framkommelighet* skal bidra til en enklere reisehverdag og økt konkurransekraft for trafikantene. Programmet skal bidra til økt framkommelighet på vei, og gi trafikantene forutsigbarhet slik at de kan ta gode valg, enten i planlegging av reisen, eller underveis. For å lykkes med dette skal programmet bruke etatens tilgang til data og innsikt, og utvikle gode digitale tjenester og analyseverktøy.

Programmet skal også bidra til nye måter å jobbe på i Statens vegvesen. Tjenester og løsninger skal utvikles i tett forståelse med kundens behov, basert på innsikt fremskaffet i intervjuer, kundeundersøkelser og gjennom testing i brukergrupper. Programmet skal også bidra til at Statens vegvesen leverer raskere. Konkret gjøres dette f.eks. ved å «stykke opp» leveransene i mindre biter, som skaper verdi for kundene underveis og ikke bare når hele løsningen er på plass. I arbeidet med å skape gode kundetjenester må det også jobbes på tvers av organisasjonen.

Programmet startet opp før sommeren. I løpet av få uker ble det gjennomført et kraftig løft av kartløsningen Vegvesen Trafikk for å gi privatbilister en bedre opplevelse på veien. Arbeidet ble gjennomført under tittelen «Statens vegvesen gir deg sommertrafikken», og kartløsningen ble beriket med informasjon om ladeplasser, rasteplasser, Nasjonale turistveier og mye mer. I tillegg ble det montert ti nye webkameraer på populære fergekaier i Nord-Norge. Via Vegvesen Trafikk kunne trafikantene følge med på trafikksituasjonen på fergekaien, og tilpasse sin reise best mulig. Arbeidet fikk stor og positiv oppmerksomhet i media, og bidro til en dobling av antall besøkende for karttjenesten.

Brukertrafikk mot trafikkmeldinger i kart



Figur 1: Brukertrafikk mot trafikkmeldinger i kart

Status for byvekstavtaler

Byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Løsningene som velges for å nå målet om nullvekst, skal bidra til bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Avtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre. Byvekstavtalene er et viktig verktøy for bedre samordning i areal- og transportpolitikken. Måloppnåelse forutsetter satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene.

I tillegg til bevilgningene over kap. 1332, postene 63 og 66 til byvekstavtaler, inngår også statlige tiltak under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål hhv.:

- gange-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30)
- stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen (kap. 1352, post 73).

Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene er nullvekst i persontransport med bil. Målformuleringen (nullvekstmålet) angir også hvilke hensyn som ligger til grunn:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Målet ligger til grunn for byvekstavtalene.

Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Så langt er det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø har belønningsavtaler. Midlene som tildeles gjennom disse avtalene skal bidra til å stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Ved inngåelse av byvekstavtale fases midlene fra belønningsavtalen inn i byvekstavtalen.

Statens vegvesen har levert utkast til mandat for forhandlinger om byvekstavtale i Tromsø i tråd med oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Det er lagt opp til at byvekstavtalene kan reforhandles. Det ble inngått reforhandlede avtaler i de fire største byområdene i 2019 og 2020 på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Innholdet i regjeringens bompenggeavtale fra 2019 er innlemmet i byvekstavtalene for Bergens-området og Nord-Jæren, og i tilleggsavtaler for Trondheims-området og Oslo-området. Tilleggsavtalen for Oslo ble inngått 1. september 2021.

I tabellen nedenfor gis en oversikt over det statlige bidraget i gjeldende byvekstavtale og tilleggsavtale for Trondheimsområdet og Oslo-området, og gjeldende byvekstavtale for Bergens-området og Nord-Jæren. Oversikten er ekskl. finansiering til stasjons- og

knutepunktutvikling langs jernbanen. Det statlige bidraget til t-banetunnel gjennom sentrum er ikke fastsatt. Beløpet til Oslo og Viken over post 63 vil derfor justeres etter fastsettelse av dette bidraget.

Tabell 1: Statlig bidrag i gjeldende byvekstavtale og tilleggsavtale for Trondheims-området og Oslo-området, og byvekstavtale for Bergens-området og Nord-Jæren. Mill. 2021-kr.

	Oslo og Viken	Bergens-området	Nord-Jæren	Trondheims-området	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 byvekstavtaler	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 kostnadskrevene enn først antatt. Dette skyldes i hovedsak at tilstanden i deler av tunnelene har vist seg å være betydelig dårligere enn 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-veinettet) prioriteres. Dette innebærer at utbedringer av tunneler på det øvrige riksveinettet 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 Statens vegvesens gjennomføringsplan for 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 veiløsninger. 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 (2021–2022) er det satt i gang utbedring eller forberedelser til utbedring i nær ved samtlige tunneler på TEN-T veinettet. Det gjenstår imidlertid å starte opp arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjellstunnelen i Vestland. For dette prosjektet 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.

2.2 Hovedmål transportsikkerhet

- *Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen.*

Antall drepte og hardt skadde i veitrafikkulykker

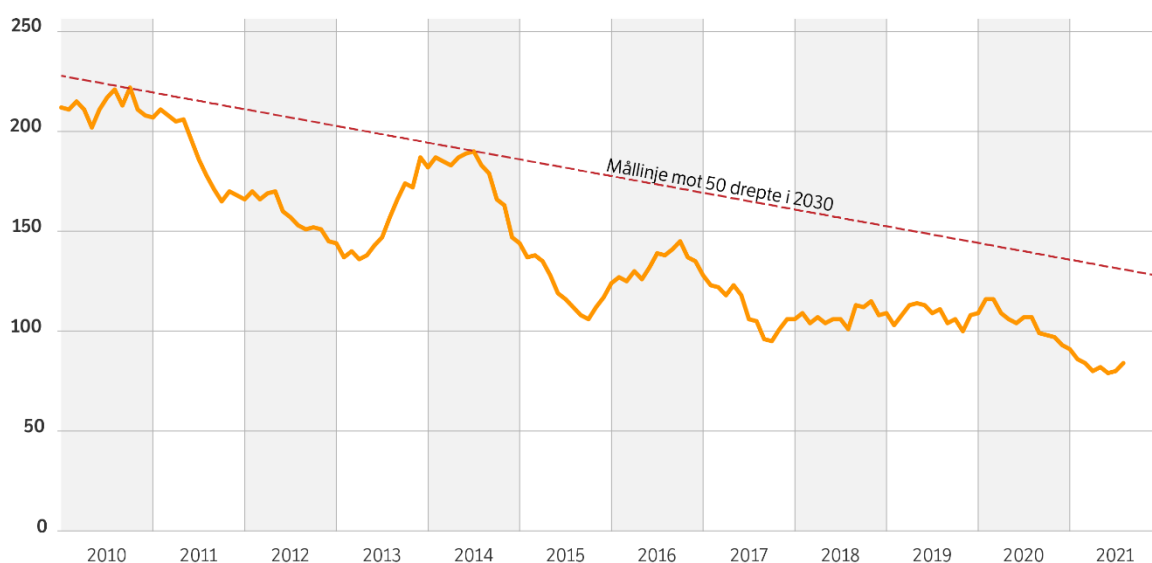
Per 31. august er det registrert 54 drepte i 2021¹. Dette er ti færre enn i fjor.

Den klart mest positive utviklingen er den store nedgangen i antall drepte på motorsykel. Hittil i år er det registrert åtte omkomne på MC, mens det i tilsvarende periode i fjor var 18 omkomne. Nedgangen speiles også i at det er størst nedgang i antall utforkjøringsulykker på fylkesvei og færre drepte middelaldrene menn aldersgruppen 45–64 år. Dette er uhellstype, veikategori og alder/kjønn som ofte kjennetegner fatale mc-ulykker.

Det er flere omkomne barn og unge hittil i år enn foregående år. Særlig august viste en uønsket utvikling, der fem av 12 omkomne var unge mellom 16 og 24 år. Dette understreker viktigheten av arbeidet med å redusere risikoen for unge i trafikken.

¹ [Ulykkesstatistikk 2021 | Statens vegvesen](#)

Drepte i veitrafikkulykker siste 12 måneder



Figur 2: Drepte i veitrafikkulykker siste 12 måneder per 31. august 2021

Registreringen av hardt skadde har større etterslep i tid enn registreringen av drepte. Per april er utviklingen i antall hardt skadde positiv etter en økning i 2020. Det er registrert 97 hardt skadde i årets fire første måneder. For å nå ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030, må arbeidet med å redusere antall alvorlige ulykker i trafikken forsterkes.

Statens vegvesens pågående arbeid med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 er derfor svært viktig for å angi retning for trafikksikkerhetsarbeidet til alle de viktigste aktørene fremover. Tiltaksplanen vil vise en god oversikt over prioriterte tiltak fra bredden av aktører. Den planlegges ferdigstilt i mars 2022. I mellomtiden fortsetter Statens vegvesen det brede trafikksikkerhetsarbeidet i egen regi.

Styrket og målrettet utekontrollinnsats

	Antall kontroller 2020 ved T2 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2021 ved T2 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	47 884 (52,9 %)*	52 851 (52,5 %)
Lette kjøretøy	31 421 (48 %)	24 801 (52 %)

* Fra 2021 inngår kontroll av kjøre- og hviletid langs vei som et kontrollelement for tungbil-kontroller. Tall for 2020 er her beregnet på samme måte. Det innebærer at tallet for 2020 avviker fra tidligere rapporteringer.

I andre tertial er det gjennomført utekontroller i hele perioden, og det er opprettholdt en høy produksjon tross flere smitteverntiltak. Smitteverntiltakene har imidlertid medført at vi har måttet nedprioritere spesielt kontroll av kjøre- og hviletid og bremseprøver, og dette innebærer at vi ikke vil kunne oppnå måltallene for disse kontrollene i år. Flere av smitteverntiltakene vil trolig videreføres ut året, men noen lettelsener i tiltakene i høst vil gjøre at vi kan øke produksjonen betydelig resten av året innen nevnte områder. 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 ligger over måltallet for året. Høyt fokus på å plukke ut de rette kjøretøyene bidrar til dette. Smitteverntiltak som har begrenset muligheten for opplæring og samhandling på tvers av geografi, samt reduserte muligheter til kontroll av bremses og kjøre- og hviletid bidrar imidlertid til at andelen med feil og mangler ikke har økt fra 2020.

Per 31. august er ca. 30 000 førere av tunge kjøretøy kontrollert, ca. 1 500 flere enn på samme tid i 2020. Av disse har 886 fått mangler, 215 har fått bruksforbud, 136 gebyr og 391 er anmeldt. Andelen reaksjoner er på samme nivå som fjoråret.

Det er kontrollert 24 801 lette kjøretøy i T2 2021, mot 31 421 i T2 2020. Andelen med mangler blant de kontrollerte er økt fra ca. 48 % til ca. 52 %. Andelen bruksforbud har økt fra 2020, mens anmeldelser har gått noe ned.

Det ble gjennomført 149 591 kontroller av verneutstyr (bilbelte/hjelm) i andre tertial 2021. Dette er en nedgang fra samme periode i fjor, da det ble gjennomført 219 785 kontroller. Her ligger andelen kontrollerte som får gebyr på rundt én prosent både i T1 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.

Kontroll av drosje har vært utfordrende med tanke på det smittetrykket som har vært i deler av landet. Dette har medført en lavere aktivitet på kontrollsiden enn opprinnelig planlagt. Med stadig flere fullvaksinerte i befolkningen og redusert risiko i kontrollsammenheng knyttet til korona, planlegges det med betydelig flere kontroller fremover. Ettersom mye av drosjetrafikken utføres i byer og tettsteder der det ikke er hensiktsmessige kontrollplasser, vil en økt kontrollaktivitet betinge at det gjennomføres kontroller på holdeplasser for drosjer. Dette vil fremover inngå som fast del av planleggingen av vår kontrollvirksomhet.

Når det gjelder el-sparkesykler, har Statens vegvesen bistått politiet i kontrollaktivitet. Det har ikke vært mulig å prioritere nødvendige endringer i kontrollverktøyet Vadis, slik at det foreløpig kun er politiet som kan utstede gebyr for brudd på regelverket. Oppdatering av Vadis forventes ferdigstilt i 2022.

Det arbeides med flere store regelverksprosjekter som vil bidra til mer effektiv og styrket utekontrollinnsats. Gebyrprosjektet del 1 (Ny forskrift om overtredelsesgebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen) er ferdigstilt og nytt regelverk trådte i kraft 1. september. Del 2 (Forslag til endringer i yrkestransportloven og ny forskrift om gebyr for

overtredelser av yrkestransportloven) ble sendt på høring 25. mai og hadde høringsfrist 16. august. Høringen som gjelder nødvendige tilpasninger i vegtrafikkloven og yrkestransportloven for gjennomføring av EUs Mobilitetspakke i norsk rett, ble sendt på høring 9. juli. Statens vegvesen har god dialog med Samferdselsdepartementet om disse prosjektene. Vi har også vært involvert i arbeidet med nytt regelverk knyttet til drosje og el-sparkesykkel.

2.3 Hovedmål miljø

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

Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter

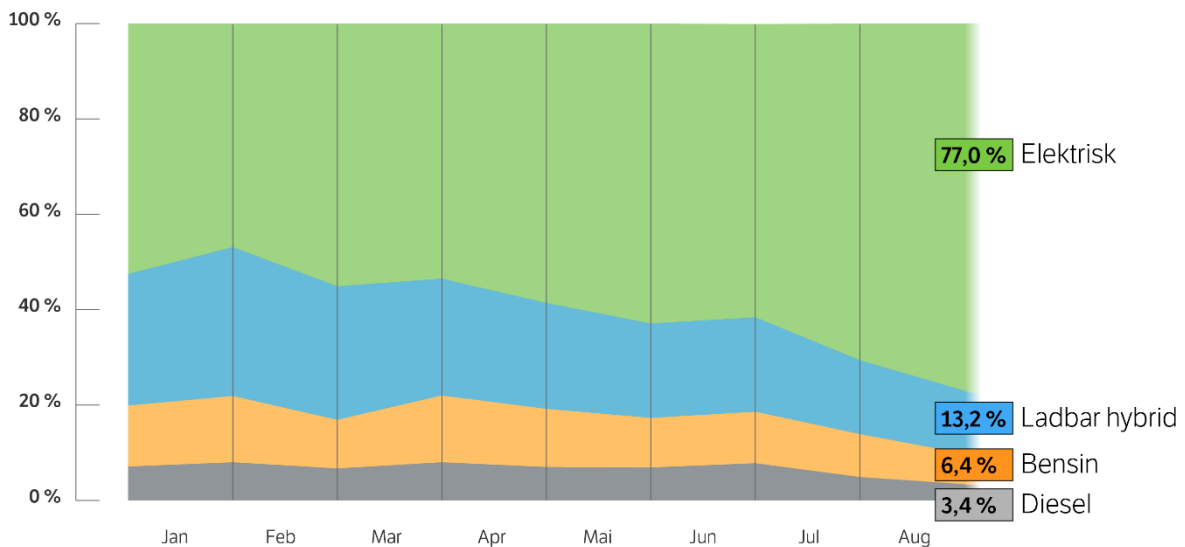
Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå for 2020 viser at klimagassutslippene fra veitrafikken var 8,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter². Tallene oppdateres årlig. Dette er en reduksjon på 3,9 pst. fra 2019, der reviderte tall viser et utslipp på 8,7 mill. tonn CO₂-ekvivalenter.

Reduksjonen i utslippene fra veitrafikken drives blant annet av elektrifiseringen av transportsektoren. Elektrifiseringen er et sentralt tiltak for å nå nasjonale mål om reduksjon i klimagassutslipp. Endringer i rammebetingelser som økonomiske insentiver, tiltak og regelverk på EU-nivå og utrulling av ladeinfrastruktur, kan påvirke hvor raskt elektrifiseringen gjennomføres.

Norge er et foregangsland for elbilpolitikk med verdens høyeste elbilandel. Ved inngangen til høsten 2021 utgjorde 412 993 elbiler 15,2 % av alle personbiler. For personbiler blir utvalget i elbilmodeller stadig bedre, og for lastebiler forventes det bedre tilgjengelighet på utslippsfrie biler rundt 2025. Trenden er kjøretøy med lengre rekkevidde og lettere og rimeligere batterier. En stadig større andel av førstegangsregistrerte kjøretøy er elektrisk eller hybrid³.

² [Utslipp til luft \(ssb.no\)](https://ssb.no/utslipp-til-luft)

³ [Nullutslippsmålne | Statens vegvesen](#)



Figur 3: Andel førstegangsregistrerte kjøretøy i Norge hittil i 2021 fordelt på drivstofftype

Utilstrekkelig ladeinfrastruktur kan bremse utviklingen (Klimakur 2030). Det skal legges til rette for rask utbygging av ladeinfrastruktur i hele landet, gjennom en kombinasjon av offentlige virkemidler som støtte og krav og markedsbaserte løsninger (Meld. St. 13 (2020–2021)). Trenden er at nyere hurtigladdere kan gi raskere ladning med større effekt. I byer og tettsteder er tilgjengelig areal en utfordring. Busser og kjøretøy må ha tilpasset oppstillingsplass og ladestasjon der de har pauser i kjøringen.

Statens vegvesen og Miljødirektoratet er i gang med å utarbeide et kunnskapsgrunnlag om ladeinfrastruktur for veitransport i Norge, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet. Dette leveres i mars 2022. Det er etablert samarbeid med sentrale nasjonale aktører som ENOVA og lokale aktører som Oslo kommune. Kartlegging av status pågår, og opplegget for å vurdere behov, barrierer og løsninger for forbrukervenlighet utarbeides. Behovet for offentlig tilgjengelige hurtigladdere for lette og tunge kjøretøy skal belyses.

I forbindelse med arbeidet med Statens vegvesens Gjennomføringsplan ser etaten på behovet for hurtigladeinfrastruktur langs riksvei, og har satt i gang en studie av riksveistrekninger mellom byene med vekt på hovedrasteplasser, døgnhvileplasser og andre aktuelle steder for stopp der Statens vegvesen har arealer.

3 Økonomi og ressursbruk

Prognosene viser et samlet mindreforbruk på om lag 2,0 mrd. kr, eller 6,3 pst. av disponible midler. Mindreforbruket har økt med 970 mill. kr sammenlignet med grunnlaget for 1. tertialrapportering. Størsteparten av mindreforbruket, om lag 1,6 mrd. kr, er innenfor investeringspostene, inkl. post 29 som er en økning av mindreforbruket med 850 mill. kr sammenlignet med 1. tertialrapportering. Reduksjonen i prognosene fra tertialrapporten per 30 april skyldes flere forhold. Fellestrekket er likevel at prognosene per 30. april var for optimistiske, dvs. at de i for liten grad tok hensyn til framdriftsusikkerheten i vår samlede investeringsportefølje.

Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til fornying som viser et mindreforbruk på nesten 1 000 mill. kr og skyldes i hovedsak utsatt oppstart av en rekke større tunneloppgraderinger. Statens vegvesen har lagt vekt på å få kontroll på kostnadene på disse oppgraderingene, noe som har gått ut over framdriften.

Kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter viser et mindreforbruk på nesten 1 500 mill. kr og er knyttet til dårligere framdrift for Fornebubanen i Oslo og Viken, Bybanen i Bergen og Bussveien på Nord-Jæren.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å forbedre grunnlaget for de årlige budsjettene slik at avviket reduseres. Dette er et langsiktig arbeid, og på kort sikt vil det viktigste målet være større oppmerksomhet om prognoser for forbruk i arbeidet med de årlige budsjettene i hele organisasjonen. I kombinasjon med større handlingsrom for etaten til å iverksette korrigerende tiltak underveis i budsjettåret, vil legge godt 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 per 31/8
						(Mill. kr)	(pst.)	
01 Driftsutgifter	132,012	3 835,876	45	4 012,888	3 863	-150	-3,7	2 290
22 Drift og vedlikehold av riksveier	46,704	8 134,668	15	8 196,372	8 196	-	-	3 941
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	143,115	2 115,285	20	2 278,400	2 167	-112	-4,9	1 313
29 OPS-prosjekter	136,503	756,0		892,503	791	-102	-11,4	401
30 Riksveiiinvesteringer	1 015,019	12 155,0		13 170,019	11 846	-1 324	-10,1	6 054
31 Skredsikring riksveier	110,685	974,1		1 084,785	951	-133	-12,3	550
36 E16 over Filefjell	0,081	41,9		41,981	43	1	1,4	10
72 Kjøp av riksveiferjetjenester	132,112	1 735,8		1 867,912	1 698	-170	-9,1	941
SUM statlige midler til riksvegformål	1 716,231	29 748,629	80	31 544,860	29 555	-1 990	-6,3	15 500

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 per 31/8
					(Mill. kr)	(pst.)	
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		96,0	96,0	96	-	-	-
62 Skredsikring fylkesveier	109,339		109,339	67	-43	-39,1	60
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	60,978		60,978	44	-17	-27,2	5
64 Utbedring på fylkesveger for tømmertransport	29,449	20,0	49,449	38	-12	-24,2	
65 Tilskudd til fylkesveier	478,240	100,0	578,240	483	-95	-16,5	
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	277,000	2 855,0	3 132,000	3 132	-	-	3 132
SUM tilskudd	955,006	3 071,0	4 026,006	3 859	-167	-4,1	3 197

Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Tildelt 2021	Prognose 2021	Avvik prognose vs. tildelt	Regnskap hittil i år per 31/8	Pst. inntekt av tildelt per 31/8
01 Salgsinntekter m.m.	208,1	268	60	173	83,3
02 Diverse gebyrer	526,687	547	20	368	69,9
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	119,0	119	-	86	72,2
SUM	853,787	934	80	627	73,5

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 per 31/8
					(Mill. kr)	(pst.)	
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	862,857	2 630,0	3 492,857	2 004	-1 489	-42,6	584
Post 66 Tilskudd til byområder	0,190	2 811,9	2 812,090	2 887	75	2,7	1 708
SUM	863,047	5 441,9	6 304,947	4 891	-1 414	22,4	2 292

3.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

Post 01 Driftsutgifter

Det forventes et mindreforbruk på 105 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 45 mill. kr i 2021 som henføres til post 01 slik at forventet mindreforbruk, inklusive merinntekter blir 150 mill. kr.

Mindreforbruket på 150 mill. kr er knyttet til følgende:

- 45 mill. kr i økte utgifter og inntekter fra salg til fylkeskommunene av byggherrefunksjoner og laboratorier- og grunnboringstjenester
- 70 mill. kr i reduserte omstillingskostnader. Ved behandlingen av revidert nasjonalbudsjett ble omstillingskostnadene redusert med 40 mill. kr. Nivået på omstillingskostnader er usikkert, men Statens vegvesen vurderer at omstillingen og tilpasning av bemanning kan gjennomføres innenfor et lavere nivå på omstillingskostnader enn forutsatt i revidert nasjonalbudsjett. Det vil være behov for deler av omstillingskostnadene i 2022.
- 125 mill. kr i reduserte utgifter som følge av lavere bemanning enn forutsatt og reduserte utgifter til reise og andre driftsutgifter som følge av virusutbruddet. I tillegg er eiendomsutgiftene redusert som følge av økt fremleie og lavere utgifter. Utgiftene på post 01 er også redusert som følge av effektivisering og innsparinger som et ledd i å redusere interne kostnader i Statens vegvesen.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveger

Post 22	Til disp. 2021	Prognose 2021	Mill. kr	
			Avvik til disp./ prognose	Avvik (pst.)
Drift	4 450	4 450	-	-
Vedlikehold	3 746	3 746	-	-
SUM	8 196	8 196	-	-

Prognosen pr 31. august viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på 112 mill. kr Dette skyldes lavere aktivitet enn planlagt på grunn av koronapandemien. Dette har medført redusert omfang av reiser og bruk av overtid. Aktiviteten knyttet til utekontrollen er også påvirket av pandemien og har bidratt til reduserte utgifter. Videre er det lavere bemanning og etterslep i rekruttering av nye medarbeidere i forhold til planlagt. Reduserte husleiekostnader/ eiendoms kostnader er også faktorer som bidrar til lavere forbruk på posten. Deler av mindreforbruket skyldes også innsparing på konsulent tjenester og utstyrsinvesteringer på

kontrollplasser/kontrollhaller mv som ikke gjennomføres som planlagt. Av mindreforbruket er 20 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 per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 100 mill. Kr. Mindreforbruket er redusert med om lag 100 mill. kr siden forrige tertialrapport. 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

Post 30	Mill. kr			
	Til disp. 2021	Prognose 2021	Avvik til disp./ prognose	Avvik (pst.)
Store prosjekter	4 868,0	5 471	603	12,4
Byvekstavtaler	1 596,4	1 039	-557	-34,9
<i>Programområder:</i>				
-utbedringstiltak	1 885,9	2 000	114	6,0
-tiltak for gående og syklende	201,7	202	1	0,3
-trafiksikkerhetstiltak	699,0	592	-107	-15,3
-miljø- og servicetiltak	130,3	138	8	6,1
-kollektivtrafikktiltak og universell utforming	26,8	38	11	42,6
Sum programområder	2 943,7	2 971	27	0,9
Fornyning av riksveg	2 358,0	1 397	-961	-40,8
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 209,7	801	-409	-33,8
Nasjonale turistveger	194,2	168	-26	-13,4
Sum post 30	13 170,2	11 846	-1 327	-10,1

Prognosen per 31 august viser et mindreforbruk på 1,3 mrd. kr. Av dette mindreforbruket er 0,2 mrd. kr knyttet til økt bevilgning på post 30 til lokale programområdetiltak i byvekstavtalene, jf. Prop. 195 S (2020–2021), Innst. 600 S (2020–2021). I forbindelse med denne bevilgningsøkningen ble det tatt inn stikkordsfullmakt på post 30 som sier at midlene kan nyttes på kap. 1332, post 66. Utgifter til dette formålet blir utgiftsført på kap. 1332, post 66. Korrigert for dette er mindreforbruket for posten på om lag 1,1 mrd. kr. Dette er en økning på om lag 0,25 mrd. kr. siden forrige tertialrapportering. Reduksjonen i prognosene har flere forklaringer, men skyldes i hovedsak ytterligere forsinkelser i prosjektene, samt at forutsatte sluttoppgjør på enkelte store prosjekter nå ikke forventes utbetalt i 2021.

Det er fortsatt betydelig grad av variasjon mellom underpostene. Prognosen viser at store prosjekter ligger an til et merforbruk på om lag 600 mill. kr. Innenfor bymiljø- og byvekstvtaler, fornying og planlegging og grunnerverv ligger det an til et mindreforbruk. Programområdene har samlet sett et forventet merforbruk.

Store prosjekter

Prognosen viser et forventet merforbruk på om lag 600 mill. kr. for store prosjekter. Avviket skyldes i hovedsak endret faktureringsplan fra entreprenør på prosjektet E16 Bjørum-Skaret, at økte forventede utgifter på enkelte prosjekter som følge av forlik.

Bymiljø- og byvekstvtaler

Det forventes ett samlet mindreforbruk for Bymiljø- og byvekstvtaler på om lag 557 mill. Disponible midler inkluderer bevilgningsøkningen på 212 mill. kr til lokale programområdetiltak i byvekstvtalene. Korrigert for denne bevilgningsøkningen er forventet mindreforbruk på om lag 345 mill. kr. Dette er en økning i forventet mindreforbruk på om lag 70 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak redusert framdrift for flere større gang- og sykkelprosjekter i Bergen og på Nord-Jæren. For enkelte av prosjektene i Bergen styrer framdriften i prosjektene av Bybanen AS, og Statens vegvesen mulighet for påvirkning på framdriften i prosjektene er begrenset.

Programområdene

Samlet sett forventes et merforbruk på om lag 30 mill. kr for programområdene. Dette er en reduksjon av merforbruket på om lag 120 mill. kr.

Fornyning

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 960 mill. kr. Dette er en økning i mindreforbruket på om lag 210 mill. kr. siden forrige tertialrapportering. Endring i avviket skyldes først og fremst at prognosene som lå til grunn for forrige tertialrapport var for optimistiske.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak utsatt oppstart av en rekke større tunneloppgraderinger. Statens vegvesen har vektlagt å få kontroll på kostnadene på disse oppgraderingene, noe som har gått ut over framdriften, men sikrer bedre økonomisk kontroll og ressursbruk totalt sett.

Planlegging og grunnerverv

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 nå overført til Nye Veier AS.

Eksterne midler

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 2 700 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 per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 100 mill. kr. Dette skyldes bl.a. kostnadsreduksjoner for prosjektet rv. 13 Vik – Vangsnes. I tillegg er framdriften for prosjektet rv. 5 Kjørnesfjorden 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 per 31. august viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

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

Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 43 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). Det er svært usikkert om prosjektet kommer i gang i 2021.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 17 mill. kr.

Tilskuddsposten har fra og med 2020 kun overførte midler. Ordningen skal avvikles ved utløpet av 2021. Statens vegvesen forvalter de overførte midlene. Det er svært mange tilskuddsmottakere under ordningen, og størrelsen på de enkelte tilskuddsbeløpene er relativt små. Det praktiseres forenklet rapportering i vår oppfølging og kontroll med ordningen og det er usikkerhet knyttet til prognosen.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det lagt til grunn en tilskuddsordning som retter seg mot flaskehalser for tømmertransport på fylkesveiene med en ramme på 50 mill. kr årlig over en periode på seks år. Tilskuddsposten ble opprettet i 2019.

I 2019 ble det laget et «bruprogram», som var en liste over prioriterte prosjekter som kunne gjennomføres i 2020–21. Forslaget til program for 2020–2021 hadde en økonomisk ramme på til sammen 146 mill. kroner. I 2020 ble det ikke gjennomført tiltak over tilskuddsposten da posten ikke hadde tilsagnsfullmakt, og ingen av prosjektene var gjennomførbare i løpet av budsjettåret. Fra og med 2021 er det gitt en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kr. Det er i 2021 gitt tilsagn for 9 av de 30 bruprojektene under det opprinnelige bruprogrammet. Dette tilsvarer i overkant av 40 pst. av totalkostnadene. Gjennomgang viser at noen bruer vil tas ut av programmet som følge av enorm økning i kostnadsanslag eller at det er vurdert at forsterkningstiltak ikke er tilstrekkelig og man isteden må gå for utskiftning av brua. Hvis vi tar hensyn til dette, gjenstår om lag 16 av bruene i bruprogrammet, med samlet behov på i overkant av 70 mill. kr.

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 12 mill. kr. Årsaken er forsinkelse i noen prosjekter, samt at noen prosjekter ligger an til å bli rimeligere enn først anslått. Vi avventer endelig bekreftelse på kostnadsbesparelser før vi vurderer å tildele innsparte midler til andre bruer under bruprogrammet.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Prognosen viser et mindreforbruk på 95 mill. kr for posten.

Posten består av to ulike tilskuddsordninger. Den ene ordningen er søknadsbasert og retter seg mot viktige transportårer for fiske- og havbruksnæringene. Mindreforbruket kan i sin helhet knyttes til denne delen av posten. Ordningen hadde sin oppstart i 2020, men avklaring rundt tildelingskriterier samt medgått tid til søknadsprosess og manglende tilsagnsfullmakt medførte et større mindreforbruk dette året. De ubrukne midlene er overført til 2021 og utgjør hovedtyngden av mindreforbruket i år. Avklaring om overførte midler i mars 2021, samt at ordningen er søknadsbasert har bidratt til at det ikke er gitt tilsagn for midlene.

Det er i tillegg bevilget 400 mill. kr til vedlikehold av fylkesveinettet. For denne tilskuddsordningen fordeles midlene til fylkeskommunene etter en fordelingsnøkkel. Det er forventet at midlene i sin helhet omsettes i løpet av året. Statens vegvesen praktiserer forenklet rapportering og kontroll med denne delen av tilskuddet og det er dermed knyttet usikkerhet til prognosen.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Posten viser et mindreforbruk på 170 mill. kr.

Mindreforbruket knyttes i hovedsak til at indeksene som benyttes for å regulere kostnadene i ferjekontraktene ble lavere i 2020. Dette medfører redusert vederlagsutbetaling til ferjeselskapene i 2021. Videre vurderes det nå ikke lenger som sannsynlig at det vil utbetales kompensasjon som følge av mulig endring av regelverket vedr. utslipp av kloakk

fra skipstrafikken i år, og at anslag for forventet kompensasjon av inntektsbortfall som følge av offentlige tiltak under koronapandemien er redusert. Det er usikkerhet knyttet til prognosen, blant annet som følge av innføringen av reduserte ferjetakster fra 1. juli 2021.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Samtlige tiltak er gjennomført, og alle midler er overført til bompengeselskapene

3.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 anslås til 268 mill. kr som gir en merinntekt på 60 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Forventet merinntekt gjelder følgende:

- 45 mill. kr i økt salg til fylkeskommunene og eksterne aktører. Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommunene for å sikre at avviklingen av sams veiadministrasjon skal gjennomføres på en god måte. I den forbindelse selger Statens vegvesen tjenester til fylkeskommunene, blant annet innenfor byggherrefunksjon, laboratorietjenester, grunnboring og IKT. Økningen motsvares av tilsvarende utgifter på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, jf. omtale under denne posten.
- 15 mill. kr i økte inntekter fra blant annet salg av eiendom (grunn) innenfor drift og vedlikehold og kommunikasjon i tunneler. Økningen motsvares av tilsvarende utgifter på kap. 1320, post 22 Drift og vedlikehold.

Statens vegvesen har på dette grunnlaget foreslått oppjustering av kap. 4320, post 01 med 60 mill. kr i nysalderingen for 2021.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntekten for post 02 er per august 368 mill. kr mens det var 289 mill. kr pr august i 2020 og 355 mill. kr per august i 2019. Virusutbruddet var årsaken til den lave inntekten i 2020.

I 2021 er det større aktivitet og høyere volum for de gebyrbelagte tjenestene enn forutsatt. Dette er spesielt knyttet til gjennomføring av førerprøver og teoriprøver. Teori- og førerprøver har en inntekt per august 2021 på 311 mill. som er 17 mill. kr høyere 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.

Inntektene for post 02 forventes på bakgrunn av dette å utgjøre om lag 547 mill. kr ved utgangen av året, noe som er 20 mill. kr høyere enn inntektskravet. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. Pkt. 3.

Post 03 Refusjoner fra forsikringselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 119 mill. kr som er lik inntektskravet på posten.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet veiutstyr og som belastes forsikringselskapene. 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	53,965	-0,035
Kap. 5624, post 80 Renter	0,4	0,129	-0,271

Den 30. juni betalte Svinesundforbindelsen AS resterende lån med 53 965 316,10 kr og renter med 128 452,24 kr. Lånet er med dette helt nedbetalt og det vil ikke påløpe ytterligere renteutgifter.

Postvis omtale av kap.1332 Særskilte transporttiltak

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 1 500 mill. kr. Avviket skyldes forsinkelser i framdriften for Forneubanen, Bybanen og Bussveien.

Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder

Prognosen viser et merforbruk på om lag 150 mill. kr. Avviket skyldes at utgifter til lokale programområdetiltak utgiftsføres som tilskudd på kap. 1332, post 66. Midlene ble i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 195 S (2020–2021) tildelt på kap. 1320, post 30. Midlene vil bli foreslått overført fra kap. 1320, post 30 til kap. 1332, post 66.

3.3 Fullmakter

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

	Mill. 2021-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020	6 550
+ Nye forpliktelser som pådras i 2021 (prognose)	2 650
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2021	2 950
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2021	6 250

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	8 804
+ Nye forpliktelser som pådras i 2021 (prognose)	5 121
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2021	3 677
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2021	10 248

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 13 500 mill. kr og rammen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 4 100 mill. kr. Statens vegvesen er innenfor 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

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 14 750 mill. kr og rammen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 1 800 mill. kr. Statens vegvesen er innenfor sine fullmakter for riksveiferjedriften i 2021.

3.4 Gjennomføring og bruk av nytt system for prosjektøkonomi

Prosjektet for etablering av nytt system for prosjektøkonomi ble først forlenget til utgangen av april 2021, men ble senere forlenget til 30. juni 2021. Dette var nødvendig for å sikre at systemet skal kunne svare på kravspesifikasjonen som ligger til grunn for prosjektet. Tiden er også benyttet til å etablere en tilfredsstillende driftsorganisasjon.

Arbeidet med etterregistrering, avstemming og kvalitetssikring videreføres av driftsorganisasjon i nært samarbeid med linjeorganisasjonen i berørte divisjoner. Dette er et ressurskrevende arbeid som må gjennomføres med grundighet og nøyaktighet.

Systemet er tatt i bruk, men forventes å bli fullt ut implementert i etaten i løpet av 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 per 31. august. Utgiftene i tabellen inkluderer utgifter til riksvei, det vil si utgifter som er ført på kap. 1320 Statens vegvesen.

De store endringene i Statens vegvesen både gjennom avvikling av sams veiadministrasjon, 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

	T2 2019	T2 2020	T2 2021
Antall årsverk	6 535	4 677	4 649
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	3 707	2 872	2 686
Sum totale utgifter (mill. kr)	29 882	19 495	14 896
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	1 506	1 526	1 444

	T2 2019	T2 2020	T2 2021
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	567	614	578
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	4 573	4 168	3 204
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	12,4%	14,7%	18,0 %
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	5,0 %	7,8 %	9,7 %
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	230	326	310

Tallene i tabellen viser status på indikatorene for de åtte første månedene i året. Reduksjonen i årsverksutgift hittil i år skyldes at det i 2020 ble utbetalt ekstraordinære lønnsutgifter knyttet til feriepenger, inkludert arbeidsgiveravgift og sluttoppgjør for ansatte som ble overført til fylkeskommunene.

Totalutgift per årsverk (KPI2) er 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

varierte betydelig ved endringer i investeringsaktivitet. I perioder med vesentlig redusert investeringsnivå vil totalutgift per 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 skal redusere interne kostnader og dette vil gi seg utslag i reduserte administrative utgifter som inngår i KPI 4 og KPI 5.

4.2 Effektiv ressursbruk i Statens vegvesen

Oppfølging av Autosysprosjektet

Autosys kjøretøyprosjektet ble avsluttet 25. juni 2021 i henhold til plan. Resultatet viser at prosjektet har levert innenfor resultatmålene på kostnad, omfang og tid i henhold til gjeldende Sentralt styringsdokument. Autosys kjøretøyprosjektet har kostet totalt 950 mill. kr. Netto nåverdi av samfunnsøkonomiske beregninger viser at nytteverdien utgjør 6,3 mrd. 2021-kr (beregnet i 2019) på mer effektive løsninger.

Den nye løsningen, Autosys kjøretøy, er ikke lenger ett sentralt system, men inngår som en del av en stor portefølje av løsninger som er integrert og distribuert.

Autosysprosjektet bidro i etablering av forvaltningsdelen som nå har overtatt ansvaret. Alle definerte produkter ble ferdigstilt innen prosjektets avslutningsdato. Prosjektet har utarbeidet sluttrapport inkl. erfaringsrapport. Erfaringsrapporten forteller historien til prosjektet i tillegg til å tilrettelegge for erfaringsdeling.

I forvaltningen, heretter kalt PAKS (Produktutvikling Autosys kjøretøy samlet), vil det jobbes videre med å få på plass en gjennomføringsmodell for produktutvikling, herunder mulighet for mer kontinuerlige leveranser. Inntil videre benyttes Autosys kjøretøyprosjektets gjennomføringsmodell med PS2000 SOL for å opprettholde effektiviteten i videreutvikling. Det ble produksjonssatt en forvaltningsleveranse i mai 2021 iht. plan. Neste forvaltningsleveranse er planlagt produksjonssatt ultimo september 2021, fremdriften er iht. plan.

Oppfølging av bompenger reformen

Skille ut utstedervirksomheten

Arbeidet med utskillelse av de integrerte utstederne har pågått siden sommeren 2019, og i løpet av årets andre tertial er de siste viktigste milepælene nådd. Det etableres nå et utstedermarked med to dominerende «volum-utsteder» for personbilsegmentet: Fremtind Service AS (som overtar markedsandelene til Fjellinjen, Vegfinans og Bompengeselskap Nord) og Gjensidige Forsikring ASA (som overtar markedsandelene til Ferde og Vegamot).

Fremtind Service er nå godkjent som utsteder i AutoPASS-samvirke og har overtatt

utstederporteføljen til Fjellinjen. Utstederporteføljen til Vegfinans og Bompengeselskap Nord vil bli overført senere. Utstederselskapet til Ferde, Flyt AS, har søkt om status som AutoPASS-utsteder, og dette selskapet vil etter planen godkjennes med dispensasjon inntil utstederløsnings deres er integrert i kjerneløsningen. Tidshorisonen for dette godkjenningssløpet er november i år.

Systemløsning for bompungeinnkreving

Nytt kjernesystem for Bompungeinnkreving er ferdig utviklet og ble satt i produksjon 1. mai, noe som var viktig for å sikre stabil drift gjennom ferieukene.

Som en del av Bompengereformen er det blitt endringer i ansvarsdelingen. De forskjellige aktørene er nå samlet i et felles forum hvert kvartal, hvor man diskuterer felles utfordringer. Aktørene er SVV, Bompengeselskaper (Vegamot, Ferde, Fjellinjen, Vegfinans og Bompengeselskapet Nord) og Utsteder (per nå ikke med, men vil delta om kort tid.). Det er her en god samhandling mellom aktørene for å sikre gjennomføring av Bompengereformen.

Bompengereformen legger opp til en betydelig endring i måten Statens vegvesen forvalter systemløsningen for Bompungeinnkreving i Norge. Reformen legger opp til delt ansvar mellom flere aktører som kommer med sine egne systemer i en systemportefølje.

Aktørene som er deltagende inn i systemporteføljen er:

- Statens vegvesen
- Bompengeselskapene
- Private aktører (typisk forsikringselskaper som skal ha kundehåndteringen)

Dette har medført at systemforvaltningen som tidligere har vært driftet fra ett system, har nå gått til 20 systemer som alle må forvaltes enhetlig. Gammelt og nytt system gående parallelt i en overgangsperiode bidrar til dobbelkostnader på systemsiden og forvaltningssiden. Når vi faser ut det gamle systemet i første halvdel av 2022, vil vi se en nedgang i kostnaden.

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

Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og konsulentkjøp

Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen 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 inndeckning 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.

Statens vegvesen har utarbeidet en gevinstrealiseringsplan, og i henhold til denne legges det opp til en reduksjon i interne kostnader i 2021. Effektivisering og reduksjon i de interne kostnadene vil hovedsakelig skje gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp (konsulenter) og arealeffektivisering. I tillegg vil det i 2021 bortfalle noen omstillingsutgifter som påløp i 2020 knyttet til bl.a. feriepenger, inkludert arbeidsgiveravgift for ansatte som er overført til fylkeskommunene, og sluttoppgjør 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 konsulenttjenester til veiformål.

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). Samlet sett forventes det i 2021 en reduksjon i interne kostnader i forhold til nivået i 2020.

Bemanning

Tabell 3: Bemanning i Statens vegvesen

	2018 (per 31.12)	2019 (per 31.12)	2020 (per 31.12)	2021 (per 31.08)
Antall ansatte	7 085	6 619	4 796	4 877

Statens vegvesen arbeider for å rette opp ubalanse i bemanningen mellom kapasitet, kompetanse og behov som følge av oppgaveoverføringen til fylkeskommunene og divisjonaliseringen i Statens vegvesen. Bemanningen som er knyttet til investeringer må også tilpasses som følge av redusert investeringsaktivitet.

Det var en stor nedgang i bemanningen gjennom 2020, mens antall ansatte har økt noe i 2021. Statens vegvesen har et langsiktig mål om å redusere til 4 500 årsverk i 2024.

Kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester

Tabell 4: Kjøp av tjenester

Kjøp av tjenester	Nominelle mill.kr		
	2019	2020	2021
Tjenestekjøp – per 31.08	1 896	1 919	1 828

4.4 Prosjektstyring

Endringer i kostnader og framdrift for investeringsprosjekter

Styringsrammen gir uttrykk for prosjektets økonomiske styringsrom i gjennomføringsfasen, 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 ved tidspunktet for investeringsbeslutning. Kostnadsrammen uttrykker Statens vegvesens tildelte økonomiske styringsrom for prosjektet. Kostnadsrammen gir altså uttrykk for den økonomiske usikkerheten i prosjektet i gjennomføringsfasen.

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 en langt sterkere oppmerksomhet 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 veiprojekter, 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 1 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 8 256 mill. kr (5,9 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. august 2021, er kostnadsøkningen på 4 545 mill. kr (7,4 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 3 711 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 Sveгатjörn-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 Svandalsflonattunnelene 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. Kostnadsøkningene skyldes i hovedsak at kostnadsanslaget som tidligere er gjennomført, i for liten grad tok hensyn til den betydelige generelle usikkerheten som er knyttet til å utbedre gamle tunneler.
- 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 økt omfang av sprøytebetong, behov for flere tekniske rom og behov for manuell brannvakt i anleggsfasen på grunn av at eksisterende sikkerhetsutstyr i

tunnelene var i for dårlig stand.

- 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 veilinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold.
- E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik: Prognosen for sluttkostnad er 694 mill. 2021-kr. Dette innebærer en økning på 110 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser enn forutsatt, samt at kravet fra nettselskapet som skal etablere ny kraftforsyning var langt høyere enn forventet.
- E69 Skarvbergtunnelen 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 per 31. august:

- 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 3 911 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 840 mill. kr (27 pst.) i forhold til styringsrammen og 139 mill. kr (4 pst.) i forhold til gjeldende kostnadsramme, jf. Prop. 97 S (2013–2014). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt omfang og standard som følge av nye normalkrav, samt økte mengder, blant annet knyttet til massehåndtering og konstruksjoner.
- Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 769 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 115 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 9 010 mill. 2021–kr. Dette innebærer en økning på 1 392 mill. kr (18 pst.) i forhold til styringsrammen og 334 mill. kr (4 pst.) i forhold til gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.
- 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.
- 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. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 193 S (2020–2021) er det fastlagt en revidert kostnadsramme for prosjektet på 890 mill. 2021–kr. 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.

Prosjekter i planfasen

Vedlegg 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling for de prosjektene som det er fastsatt styringsmål eller KVVU–estimat for. Videre planlegging har avdekket kostnadsøkninger i forhold til fastsatte styringsmål/KVVU–estimat 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.
- E39 Ålgård–Hove: Statens vegvesen har sommeren 2021 gjennomført nye anslag, som viser kostnadsøkninger. Statens vegvesen vil arbeide for å få kostnadene ned på nivå med styringsmålet. Enkelte av tiltakene for å ivareta dette, forutsetter at reguleringsplanen endres. Staten vegvesen vil komme tilbake til saken.
- E39 Ålesund–Molde (Ørskogfjellet–Molde): Økningen skyldes at utgifter til reguleringsplan er inkludert i prognosen, og som styringsmålet ikke har tatt høyde for.

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 Kjøsnesfjorden, E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra, rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, E39 Lønset–Hjelset, E136 Breivika–Lerstad og rv. 4 Roa–Gran grense er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsrammer for prosjektene. Prosjektene E6 Sjoa–Otta, E6 Kvæangsfjellet, E136 Flatmark–Monge–Marstein, 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

En totalvurdering av etatens samlede risiko per andre tertial vurderes som moderat. Etaten har satt i gang en rekke prosjekter som en del av operasjonaliseringen av Nasjonal transportplan. Dette vil sørge for en rød tråd gjennom å tydeliggjøre de enkeltes divisjonenes bidrag til etatens toppmål. Planen vil også inkludere en virksomhetsstrategi og kompetanseplan. Det er mange pågående, overlappende og parallelle prosesser, disse oppgavene kan gå på bekostning av daglig drift. Vi mener imidlertid at arbeidet er nødvendig. Utarbeidelsen og den ferdige planen vil gi etaten en økt kontroll over flere av de mest kritiske risikoelementene og sikre at vi kan levere i henhold til samfunnsoppdraget.

Risikoen samlet sett for området *Tildelingsbrev, resultatavtaler og økonomistyring* vurderes som høy per andre tertial som følge av det økte mindreforbruket fra første til andre tertial i år. Vi mener likevel at det er en lav sannsynlighet for ikke å levere på mål og prioriteringer i tildelingsbrevet. Det pågår dialog med Samferdselsdepartementet om forståelse og praksis knyttet til rollen som fagorgan og myndighet. Det er identifisert kompetanse- og ressursutfordringer innenfor begge disse rollene. Det pågår også et kartleggingsarbeid i etaten for å avdekke kompetansegap og sette inn tiltak.

På post 01 forventes et mindreforbruk som følge av lavere behov for omstillingskostnader enn tidligere forutsatt og reduserte driftsutgifter som følge av koronaepidemien. 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 betydelig mindreforbruk på investeringspostene. For å redusere risikoen for mindreforbruk i kommende budsjettår 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. 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. Nytt prosjektøkonomistyringssystem og mer standardisert rapportering vil gi bedre styring i 2022.

Risikoen samlet sett for området *omstilling, digitalisering og effektivisering* vurderes som lav til moderat per andre tertial. Vi er i rute med å følge opp kravene til effektiv ressursbruk. 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. Det er avgjørende at Statens vegvesen blir mer datadrevet og får bedre analyse- og beslutningsgrunnlag for retningsvalg som er nødvendige for å nå toppmålene våre. Det krever både omstilling av kompetanse og endring i arbeidsformer. Etaten har siden første tertial ansatt CDO (Chief Data Officer) i ny enhet for datainnsikt, som skal bygge opp å utvikle Vegvesenets forvaltning og eierstyring av data, bruk og analyse. Statens vegvesen følger en plan for nyttestyring og reduksjon i interne

kostnader. Nyttstyringsprosjektet som ble startet opp i T1 er rigget om, og fortsetter i ny form. Det er ikke noen endringer i risikobildet knyttet til å nå det langsiktige målet for reduksjon frem til 2024. For at Statens Vegvesen skal kunne møte alle forventningene er det viktig med gode rammebetingelser som setter oss i stand til å løse oppgavene på mest effektiv måte.

Statens vegvesen vurderer den samlede risikoen for området *internkontroll, kvalitet og etterlevelse* som moderat, hvilket er uforandret sammenlignet med første tertial. Risiko for manglende etterlevelse av interne krav opprettholdes. Arbeidet med kontinuerlig forbedring og organisatorisk læring fortsetter å styrke etaten, men risikobildet opprettholdes grunnet fortsatt mangler i prosessutviklingen. Videre er indikator for lukketid ved avvik etter tilsyn og revisjoner etablert og gir datagrunnlag for tiltak slik at lukketider kan reduseres. Den årlige gjennomføring av ledelsens gjennomgåelse evaluerer etatens internkontroll og kvalitetsstyring med tilhørende tiltak som inngår i lærings- og forbedringsarbeidet.

Risikoen samlet sett for området *helse, miljø, sikkerhet og beredskap* vurderes som moderat per andre tertial. 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. Policy for beredskap og hendelseshåndtering skal revideres høsten 2021. Det pågår videre et arbeid med gjennomføring av en modenhetsanalyse for informasjonssikkerhet som grunnlag for revisjon av policy og system for ivaretagelse av informasjonssikkerhet. Dette skjer med ekstern bistand og policy for informasjonssikkerhet og sikring revideres og prosessen revideres årlig som en del av det årlige revisjonsarbeidet. På personvernområdet er utfordringen at etaten har mange kompliserte systemer hvor tekniske svakheter og mangelfull 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* vurderes som lav til moderat per andre tertial. Pandemien har også i andre tertial krevd mye ressurser for de divisjonene med ansatte i fremste linje. Tross dette er det gjennomført et høyere antall praktiske førerprøver og teoriprøver sammenlignet med 2019 som var siste normalår før pandemien. Etterspørselen etter prøver er økende. Det fører til at etterslepet etter nedstengningen av trafikkstasjonene i 2020 med antall avlyste prøver ikke har latt seg hente inn, selv med høy bruk av overtid hele perioden. Nyansatte sensorer vil ikke få effekt på ventetiden før neste år da utdanningen som kreves tar ca. 6 mnd. fra de kommer til Statens vegvesen.

Statens vegvesens risikomatrix følger i vedlegg 3.

5.2 Samfunnssikkerhet

Samferdselsdepartementets tildelingsbrev, Statens vegvesens instruks og departementets Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren (2020) ligger til grunn for etatens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen har utarbeidet interne styrende dokumenter, planer og tiltak, basert på anerkjente standarder og metoder.

Etaten har utviklet beredskapsorganisasjonen for Covid-19. Gode kontinuitetsplaner kombinert med et bra internt smittevernregime videreføres som del av den nye normalen.

Statens vegvesen har i andre tertial bidratt i videreutviklingen av totalforsvaret, bl.a. i prosesser knyttet til ansvarsavklaringer, regelverksutvikling og beredskapsplanlegging. Blant annet har etaten deltatt i planleggingen av øvelse Polaris Gram 2021 og Cold Response 2022. Videre gjennomføres det regelmessige koordineringsmøter mellom fylkeskommuner, statsforvalter og vegvesenets geografiske transportavdelinger.

Statens vegvesen har etablert et aktivt samarbeid med Nye Veier AS og fylkeskommunene om klimatilpasning. Fremtidige klimapåkjenninger hensyntas i drift og vedlikehold av eget riksveinett og ved etablering planlegging og prosjektering av ny infrastruktur. Internasjonale samarbeidsnettverk, som CEDR og PIARC, er aktive. CEDR har startet en ny runde med utlysninger av FoU midler. PIARC er midt i arbeidssyklusen 2019–2022, hvor etaten leder arbeidet med revisjon av et rammeverk for klimatilpasning.

Statens vegvesen har i andre tertial arbeidet aktivt med å få oversikt over sine informasjonsverdier og hvilken risiko disse verdiene står overfor, samt ivareta personvern og behandle personopplysninger i henhold til kravene i personvernforordningen. Blant annet har etaten videreført arbeidet med å følge opp mulige konsekvenser av Schrems II-dommen. Videre har det i andre tertial også være fokus på tilgangskontroll og hvem som har tilgang til etatens informasjonsverdier og –systemer. Tilgangsstyring er foreløpig ikke fullstendig automatisert, noe som gjør at Statens vegvesen for en del systemer må endre tilganger manuelt. Etaten jobber aktivt med oppfølging av tilgangssyring i grensesnitt opp mot fylkeskommune både gjennom utvikling og utfasing av fellessystemer.

Se vedlegg 4 for utfyllende informasjon.

Vedlegg

Vedlegg 1	Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen
Vedlegg 2	Status for prosjekter med fastsatt styringsmål
Vedlegg 3	Risikomatrise
Vedlegg 4	Samfunnssikkerhet