



Statens vegvesen

**Tertialrapport pr. 31. august 2020 til
Samferdselsdepartementet**

Innholdsfortegnelse

1	Leders beretning	3
2	Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029	5
2.1	Hovedmål framkommelighet.....	5
2.2	Hovedmål transportsikkerhet	7
2.3	Hovedmål miljø	8
3	Økonomi og ressursbruk.....	9
3.1	Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	10
3.2	Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	16
	Kap. 4322, post 90 og kap. 5624, post 80 – Svinesundsforbindelsen AS	17
	Postvis omtale av kap.1330 Særskilte transporttiltak	18
3.3	Fullmakter	18
3.4	Oppdaterte bestemmelser om økonomistyring i staten trer i kraft 1. januar 2020. 20	
3.5	Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem	20
4	Effektiv ressursbruk	21
4.1	Administrasjon	21
4.2	Effektiv ressursbruk i Statens vegvesen	22
4.3	Tiltak for å følge opp ABE-reformen og redusere interne kostnader.....	24
4.4	Prosjektstyring	26
4.5	Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten ..	31
4.6	Samfunnssikkerhet.....	34
	Vedlegg	35

1 Leders beretning

Statens vegvesen bruker dette året til å etablere den nye organisasjonen og avvikle sams vegadministrasjon. Vi begynner å få god oversikt over alle deler av virksomheten, og gjør nødvendige forberedelser for å kunne levere bedre i 2021.

I 2020 forventer Statens vegvesen et mindreforbruk på til sammen om lag 1 450 mill. kr på investeringspostene. Post 30 Riksveiiinvesteringer har et mindreforbruk på om lag 1 250 mill. kr, men det er imidlertid betydelig grad av variasjoner mellom underpostene. Det forventes mindreforbruk innenfor bymiljø- og byvekstavtaler, flere av programområdene, fornying samt planlegging. Statens vegvesen har i 2020 ikke hatt tilstrekkelige fullmakter til å iverksette tiltak for å kompensere for manglende framdrift på allerede igangsatte prosjekter under 500 mill. kr, og dette fremstår som en av hovedårsakene til det store mindreforbruket. Prognosen for store prosjekter er omtrent i balanse.

Statens vegvesen forventer at ny organisasjonsstruktur i løpet av kort tid vil bidra til bedre gjennomføringsevne. Statens vegvesen har styrket arbeidet med månedlig porteføljestyring og kvaliteten i prognosene. Disse tiltakene, kombinert med en forventning om at Statens vegvesen fremover vil kunne ha tilstrekkelige fullmakter til å sette inn tiltak for å redusere avvikene, vil på sikt gi bedre gjennomføringsevne.

Etatens samlede risiko ved andre tertial vurderes som moderat. Dette er noe lavere enn ved første tertial. Ubalansen i kapasitet og kompetanse innad i organisasjonen som følge av avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering oppleves fortsatt som krevende, men som følge av målrettet arbeid med risikoreduserende tiltak opplever etaten å ha god kontroll på den samlede risikoen.

Koronapandemien preger leveransene i liten grad på utadrettet virksomhet. Takket være gode digitale løsninger har vi klart å opprettholde god tjenesteyting i en periode med nedstengte trafikkstasjoner, og etter den gradvise gjenåpningen av trafikant- og kjøretøytjenestene skjedde fra mai, har aktivitetsnivået vært jevnt høyt gjennom sommeren. Det har vært lagt vekt på å tilrettelegge for mest mulig normal aktivitet, men med nødvendig smittevern hensyn. Anleggsvirksomheten til Statens vegvesen har hatt tilnærmet full produksjon i andre tertial, og driften av vegnettet samt samarbeidet med fylkeskommunene på felleskontraktene fungerer bra.

For femte år på rad er Norge best på trafiksikkerhet i Europa. European Traffic Safety Council (ETSC) presenterte dette i sin årlige rapport i Brussel i juni. Rapporten peker på Norge som det landet i Europa med lavest antall drepte i forhold til folketall. Norge kom også nærmest EUs mål om å halvere antallet drepte fra 2010 til 2019 (-49 %). Hele organisasjonen har arbeidet målrettet med trafiksikkerhet over mange år, og det gir resultater. Vi er imidlertid ikke i mål: foreløpige tall viser at det var 69 drepte i vegtrafikken de åtte første månedene i 2020. Dette er fire flere enn i tilsvarende periode i 2019, og det høyeste antallet for månedene januar–august siden 2016.

Statens vegvesen arbeider med å redusere klimagassutslippene på en rekke fronter. Blant annet gjør vi nå forsøk med geogjerder som kan gjøre hybrider til elbiler i samarbeid med bilnæringen. Forsøket viser hvordan definerte farts- eller lavutslippssoner kan styre moderne biler, og vil kunne være et viktig bidrag til redusert støy, svevestøv og utslipp av klimagasser.

Som en del av arbeidet med å nå klimamålene og møte utviklingen i nullutslippskjøretøy, vil Statens vegvesen legge til rette for ladestasjoner på for eksempel raste- og døgnhvileplasser. Statens vegvesen vil samarbeide og bidra til utvikling, så langt som mulig konkurranse- og teknologinøytralt. Behovet for tilrettelegging for ladepunkter vil bli vurdert i forhold til det øvrige kommersielle tilbudet, energiforbruket på strekninger og prognoser for trafikkmengder og -sammensetning, for å møte økningen i elbiler og forventet utvikling i næringstransport og anleggs- og spesialkjøretøy.

Statens vegvesen har betydelige datamengder som hver for seg gir deler av et sammensatt bilde, men som satt sammen kan visualisere hvor oppmerksomheten innen drift og vedlikehold bør rettes. En visuell fremstilling av ulike kildedata kan være et operativ oppetidsverktøy, slik at en bedre kan forstå årsakene til stengninger og treffe riktige kontraktuelle og operative tiltak sammen med entreprenøren. Den visuelle fremstillingen som er tatt frem kan på sikt utvides med andre kilder for mer treffsikker kunnskap om årsak og virkning.

Statens vegvesen er opptatt av å legge til rette for tilgjengeliggjøring og bruk av offentlige data og arbeider med dette på flere områder. Etaten forvalter i dag flere datakilder som er grunnleggende for digitalisering av vegnett og vegtrafikk. Staten vegvesen er også ansvarlig for det nasjonale tilgangspunktet for veg-, transport- og mobilitetsdata som heter Transportportal.no. Disse dataene kan brukes til å lage egne tjenester. Det arbeides også for å se på nytte og gevinster av en felles plattform for analyse av stordata.

I årets andre tertial har Statens vegvesen åpnet flere nye vegstrekninger. Blant annet leverte OPS-prosjektet Rv3/25 godt før tiden, med en besparelse på 1,4 mrd. kroner. Åpningen av ny strekning på E6 Helgeland tidlig i september viser at vi er helt i front i våre leveranser. Prosjektet har jobbet med svært god framdrift etter en ny kontraktsform. Strekningen åpnet ett år tidligere enn planlagt etter byggestart i 15. mai 2017. Entreprenøren har bygd to kilometer veg i måneden, og 25 kilometer veg i året.

Fokus på trafikanten og brukernes behov pågår i alt vi gjør og i alle deler av virksomheten. De ansatte viser stor omstillingsevne og -vilje, og holder produksjonen oppe. Nye roller, oppgaver, ledere og geografisk plassering faller på plass uten stor uro.

Oslo, 9. oktober 2020

Ingrid Dahl Hovland

Vegdirektør

Statens vegvesen

2 Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029

2.1 Hovedmål framkommelighet

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

Status for byvekstavtaler

Fram til nå har målformuleringen for byområdene vært at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Regjeringen har nå fastsatt et videreutviklet nullvekstmål som er tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men som samtidig viderefører målet om nullvekst i persontransport med bil. Det skal legges til grunn følgende mål: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

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

Ny byvekstavtale for Trondheimsområdet trådte i kraft i juni 2019. Avtalen er inngått mellom Staten og Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune. Avtalen gjelder perioden 2019–2029 og erstatter bymiljøavtalen fra 2016. Det er gitt lokalpolitisk tilslutning til en fremforhandlet tilleggsavtale om oppfølging av regjeringens bompenggeavtale for Trondheimsområdet. Tilleggsavtalen er regjeringsbehandlet, og vil etter planen signeres 16. oktober.

Ny byvekstavtale for Nord-Jæren trådte i kraft i august 2020. Avtalen er inngått mellom Staten og Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner. Regjeringen har forutsatt at lokale parter kommer til enighet om effektiviseringstiltak for å få balanse mellom inntekter i Bymiljøpakken og prosjektporteføljens kostnader innen utgangen av 2020. Dette er i tråd med den fremdriften som styringsgruppen for byvekstavtalen legger opp til. Dersom det ikke foreligger konkrete innsparinger av tilstrekkelig omfang innen fristen, legges det til grunn at de lavest prioriterte prosjektene i prioriteringslisten utgår fra byvekstavtalen, slik at det blir balanse mellom inntekter og kostnader.

Ny byvekstavtale for Bergensområdet trådte i kraft i september 2020, og er inngått mellom Staten og Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden.

Viken fylkeskommune (tidligere Akershus fylkeskommune) og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm (tidligere Skedsmo) og Nordre Follo (tidligere Oppegård) har gitt lokalpolitisk tilslutning til fremforhandlet forslag til avtale for Oslo og Viken. Forslaget til byvekstavtale er ikke regjeringsbehandlet. Det er foreløpig ikke fremforhandlet en tilleggsavtale om oppfølging av regjeringens bompengavtale.

I tabellen nedenfor gis en oversikt over det statlige bidraget i gjeldende byvekstavtale og tilleggsavtale for Trondheimsområdet, gjeldende byvekstavtale for Bergensområdet og Nord-Jæren og forslag til byvekstavtale for Oslo og Viken. 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. Det statlige tilskuddet til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing og til reduserte priser på kollektivtrafikk i Oslo og Viken forutsetter inngåelse av tilleggsavtale i 2020.

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

	Oslo og Viken	Bergensområdet	Nord-Jæren	Trondheimsområdet	Totalt
Programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak og tiltak gående og syklende langs riksveg (kap 1320 post 30))	4 882	4 492	2 514	3 778	15 666
Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjekter) (kap 1330 post 63)	8106 ¹	3 532	5 190	1 754	18 582
Belønningsmidler tilskuddsordningen i byområder (kap. 1330 post 66)					
Belønningsmidler til byvekstavgifter	3 619	3 454	2 442	2 816	12 331
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	5626 ²	1 130	1 660	560	8 976
Tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk	500 ²	500	500	500	2 000
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren			500		500
Totalt	22 733	13 108	12 806	9 408	58 055

¹Beløpet vil justeres etter fastsettelse av det statlige bidraget til t-banetunnel gjennom sentrum.

² Forutsetter inngåelse av tilleggsavtale i 2020.

Status for tunnelutbedringsprogrammet

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

På grunn av kostnadsøkningene vil gjennomføringen av tiltak i tunneler på TEN-T-vegnettet prioriteres. Dette innebærer at utbedringer av tunneler på det øvrige riksvegnettet i all hovedsak ikke vil kunne gjennomføres innen 2022/2023 som tidligere forutsatt, men vil bli

utsatt til etter 2023. Prioriteringen av tiltak vil derfor måtte vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033.

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

2.2 Hovedmål transportsikkerhet

- *Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen.*

Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker

Foreløpige tall viser at det var 69 drepte i vegtrafikken de åtte første månedene i 2020. Dette er fire flere enn i tilsvarende periode i 2019, og det høyeste antallet for månedene januar–august siden 2016. Sommermånedene har vært preget av et høyt antall dødsulykker med MC.

Foreløpige tall for hardt skadde foreligger fire måneder på etterskudd. Det foreligger derfor kun tall for antall hardt skadde de fire første månedene i 2020. Disse viser at antall hardt skadde ligger omtrent på samme nivå som for tilsvarende måneder i 2019. Det må imidlertid presiseres at usikkerheten knyttet til de foreløpige tallene for hardt skadde er svært stor.

Styrket og målrettet utekontrollinnsats

	Antall kontroller 2019 ved T2 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2020 ved T2 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	52 356 (45 pst.)	48 843 (47 pst.)
Lette kjøretøy	33 669 (50 pst.)	32 355 (48 pst.)

Det jobbes godt med å innrette kontrollvirksomheten etter de føringer som er gitt. Utekontrollavdelingen har vært underbemannet store deler av året, men har nå flere stillinger i rekrutteringsprosess. Opplæring av nytilsatte vil ta noe tid, dette vil derfor få betydning for muligheten til å opprettholde kontrollvolumene ut året.

Starten av året var preget av høy aktivitet frem til koronasituasjonen inntraff. Kontroller av vinterutrustning inngår i alle tekniske kontroller i vinterperioden. Vinterperioden avsluttes i april og status for vinterkontroller er ikke endret siden første kvartal.

Da koronautbruddet inntraff fikk Statens vegvesen raskt på plass risikovurderinger og tiltak for smittevern, for å sikre både kontrollører og sjåførere mot smitte. Dette har gjort at det i hele perioden er gjennomført kontroller. Tiltakene som ble iverksatt medfører imidlertid at kontrollene tar mer tid. Kontroller som medfører behov for å gå inn i førerhytten på tungbiler ble minimert. Dette førte til at spesielt kontroll av kjøre- og hviletid og fullverdige bremsekontroller ble betydelig redusert. Aktiviteten er nå imidlertid på veg opp. Kontroller av kjøre- og hviletid i bedrifter gjennomføres som tidligere, men unntakene i koronaperioden gjør det mer utfordrende både å kontrollere og vurdere om det er brudd på regelverket.

Samarbeidet med andre tilsyns- og kontrollorganer fortsetter, selv om koronasituasjonen har medført at noen av de planlagte samarbeidskontrollene har måtte utgå. Deltagelse i treparts bransjeprogram for transport fortsetter. Utekontrollvirksomheten samarbeider med Krimseksjonen i Statens vegvesen om innsats mot transportkriminalitet. Dette innebærer bl.a. støtte til politiet.

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

CO₂-utslippene fra trafikken rapporteres årlig fra SSB. Foreløpige tall for 2019, publisert 19. juni 2020, viser en nedgang i klimagassutslipp fra vegtrafikk på 7,7 pst. fra 2018, til 8,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Årsaken er en nedgang i salget av bensin og autodiesel, i tillegg til at andelen biodrivstoff i drivstoffblandingen økte.

3 Økonomi og ressursbruk

Kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Overført fra 2019	Tildelt 2020	Anslag Merinntekter	Til disp. 2020	Prognose 2020	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 31/8
						(Mill. kr)	(pst.)	
01 Driftsutgifter	42,380	3 903,7	184,0	4 130,1	4 230	100	2,4	2 635
22 Drift og vedlikehold av riksveier	168,081	7 411,8	-50,3	7 529,6	7 380	-150	-2,0	3 800
28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	17,671	2 204,6	20,0	2 242,3	2 190	-52	-2,3	1 335
29 OPS-prosjekter	54,421	1 322,0		1 376,4	1 322	-54	-3,9	388
30 Riksveiinvesteringer	417,638	13 436,4	40	13 894,0	12 630	-1 264	-9,1	7 948
31 Skredsikring riksveier	-	1 080,0		1 080,0	1 021	-59	-5,4	587
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	12,756	-		12,8	9	-4	-28,8	9
36 E16 over Filefjell		50,0		50,0	45	-5	-10,8	24
37 E6 vest for Alta	77,572	-		77,6	17	-61	-78,3	4
72 Kjøp av riksveiferjetjenester	60,202	1 772,9		1 833,1	1 798	-35	-1,9	1 094
SUM statlige midler til riksvegformål	850,721	31 181,4	193,7	32 225,8	30 642	-1 584	-4,9	17 823

Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveier

Mill. kr

Post	Overført fra 2019	Tildelt 2020	Til disp. 2020	Prognose 2020	Avvik til disp./prognose		Regnskap hittil i år pr. 31/8
					(Mill. kr)	(pst.)	
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		254,3	254,3	254,3	-	-	-
62 Skredsikring fylkesveier	534,731	-	534,7	475,0	-59,7	-11,2	97
63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	1 111,924	-	1 111,9	1,9	-110,0	-98,3	1
64 Utbedring på fylkesveger for tømmertransport		34,3	34,3	11,0	-23,3	-67,9	2
65 Tilskudd til fylkesveier		91,5	91,5	10,0	-81,5	-89,1	-
73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene		2 140,0	2 140,0	2 144,3	4,3	0,2	1 531
SUM tilskudd	646,655	2 520,1	3 166,8	2 896,5	-270,3	-8,5	1 630

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Tildelt 2020	Prognose 2020	Avvik tildelt vs. prognose	Mill. kr	
				Regnskap hittil i år pr. 31/8	Pst. inntekt av tildelt pr. 31/8
01 Salgsinntekter m.m.	247,0	471,0	224	281,7	114,0
02 Diverse gebyrer	438,4	458,4	20	289,1	65,9
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	115,3	65,0	-50,3	42,9	37,2
SUM	800,7	994,4	193,7	613,7	76,6

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Post	Overført fra 2019	Tildelt 2020	Til disp. 2020	Prognose 2020	Avvik til disp./Prognose		Regnskap hittil i år pr. 31/8
					(Mill. kr)	(pst.)	
					Mill. kr		
63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	24,869	1 870,0	1 894,9	1 644,9	-250	-13,2	438
Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder	38,250	2 712,5	2 750,8	2 140,8	-610	-22,2	836
SUM	63,119	4 582,5	4 645,6	3 785,6	-860	-18,5	1 274

3.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

Post 01 Driftsutgifter

Statens vegvesen forventer brutto merforbruk på 284 mill. kr på post 01 Driftsutgifter. Statens vegvesen har fullmakt til å overskride kap. 1320, post 01 mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320, post 01 Salgsinntekter. Det forventes merinntekter på 224 mill. kr i 2020. Av disse merinntektene henføres 184 mill. kr til post 01 slik at forventet netto merforbruk på post 01 Driftsutgifter blir 100 mill. kr.

Brutto merforbruk på 284 mill. kr er knyttet til følgende:

- 150 mill. kr til feriepenger inkl. sosiale utgifter for ansatte som er overført til fylkeskommunene
- 54 mill. kr som følge av økte utgifter og tilsvarende økte inntekter fra Autopass, jf. nærmere omtale i første tertialrapportering. Statens vegvesen har bedt Skatteetaten om en vurdering av om viderefakturering av utstederkostnader fra Statens vegvesen til utstederne kan anses som avgiftspliktig omsetning. I den forbindelse er det innhentet en vurdering fra Ernst & Young Advokatfirma AS hvor advokatselskapet konkluderer med at viderefakturering av utstederkostnader fra Statens vegvesen til utstederne kan anses som avgiftspliktig omsetning.

- 30 mill. kr knyttet til økte utgifter i forbindelse med fremleie/salg av eiendom og merutgifter innenfor forvaltning, transportområdet, IKT mv.
- 10 mill. kr i forbindelse med at fylkeskommunene skal benytte deler av Statens vegvesens IT-systemportefølje i forbindelse med overføring av sams vegadministrasjon
- 60 mill. kr som følge av økte inntekter og økte utgifter knyttet til salg til fylkeskommunene av byggherrefunksjoner og laboratorier- og grunnboringstjenester
- 20 mill. kr i mindreforbruk knyttet til sluttvederlag hvor et vesentlig lavere antall enn forventet har akseptert tilbud om sluttvederlag utbetalt som en engangsutbetaling, men heller ønsker å få utbetalt sluttvederlaget i månedlige rater. Utgiftene vil komme til utbetaling i 2021

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

Hensyntatt overskridelsesfullmakt knyttet til feriepenger for ansatte som overføres til fylkeskommunene, forventes et mindreforbruk på 20 mill. kr på den ordinære driften på posten. Mindreforbruket er knyttet til sluttvederlag. Som følge av noe redusert aktivitet som følge av koronasituasjonen er det en risiko et ytterligere mindreforbruk på den ordinære driften i 2020.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveger

Post 22	Til disp. 2020	Prognose 2020	Mill. kr	
			Avvik til disp./prognose	Avvik (pst.)
Drift	3 916,0	4 016	100	2,6
Vedlikehold	3 613,6	3 364	-250	-6,9
SUM	7 529,6	7 380	-150	-2,0

Det forventes et mindreforbruk på 150 mill. kr på post 22.

Drift av riksveger

Underposten viser et merforbruk på 100 mill. kr. Merforbruket skyldes i stor grad krevende vintervær i store deler av landet. I tillegg bidrar høye priser på de nye driftskontraktene for 2020 og behov for smitteverntiltak knyttet til korona til å øke kostnadene.

Vedlikehold av riksveger

Underposten viser et mindreforbruk på 250 mill. kr. Underposten ble gjennom revidert nasjonalbudsjett og supplerende tildelingsbrev tilføyd midler. Tiltakene er i gang, men det er en risiko for at noe sen oppstart på enkelte av tiltakene kan medføre fare for forskjøvet fakturering og kostnadsføring i neste regnskapsår. Det er usikkerhet knyttet til prognosen.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 50 mill. kr. Mindreforbruket skyldes lavere bemanning enn stillingsrammen. I tillegg har virusutbruddet medført lavere og forsinket produksjon/aktivitet og mindre kjøp av varer og tjenester samt færre reiser.

I nysalderingen for 2020 foreslår Statens vegvesen å øke inntektskravet på kap. 4320, post 02 diverse gebyrer med 20 mill. kr som følge av økt aktivitet etter gjenåpning av trafikkstasjoner og publikumstjenester. Justert for dette blir forventet mindreforbruk om lag 30 mill. kr.

Kostnadene pr 31. august på Autosys-prosjektet er 137 mill. kr. Prognosen er lik bevilgningen på 216,6 mill. kr i Prop. 1 S (2019–2020)

Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 50 mill. kr. Avviket skyldes bl.a. utsatte utbetalinger av forutsatt vederlag til OPS-selskapet knyttet til tunneloppgradering på strekningen E39 Klett–Bårdshaug.

Investeringspostene 30, 31, 34, 36 og 37

Post 30 Riksveiinvesteringer

Mill. kr

Post 30	Til disp. 2020	Prognose 2020	Avvik til disp./prognose	Avvik (pst.)
Store prosjekter	6 375,8	6 288	-87,8	-1,4
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 151,0	853	-298,0	-25,9
<i>Programområder:</i>				
–utbedringstiltak	1 610,8	1 350	-260,8	-16,2
–tiltak for gående og syklende	427,5	416	-11,5	-2,7
–trafiksikkerhetstiltak	846,7	717	-129,7	-15,3
–miljø- og servicetiltak	152,2	93	-59,2	-38,9
–kollektivtrafikktiltak og universell utforming	29,1	30	0,9	2,9
Sum programområder	3 066,3	2 606	-460,3	-15,0
Fornyning av riksveg	2 006,3	1 676	-330,3	-16,5
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 079,8	992	-87,8	-8,1
Nasjonale turistveger	214,8	215	0,2	0,1
Sum post 30	13 894,0	12 630	-1 264,0	-9,1

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 1 260 mill. kr.

Det er betydelig grad av variasjon mellom underpostene. De underliggende prognosene viser imidlertid at mindreforbruket først og fremst er knyttet til bymiljø- og byvekstavtaler, flere av programområdene, fornying samt planlegging og grunnerverv.

Det er i løpet av 2020 foretatt en rekke omdisponeringer mellom underposter, bl.a. som et tiltak for å redusere avvikene innenfor post 30 mest mulig.

Statens vegvesen har i 2020 ikke hatt tilstrekkelige fullmakter til å iverksette tiltak for å kompensere for manglende framdrift på allerede igangsatte prosjekter, og dette fremstår som en av hovedårsakene til det store mindreforbruket.

Store prosjekter

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

Bymiljø- og byvekstavtaler

Det forventes et mindreforbruk på om lag 300 mill. kr. Avviket skyldes lavere behov knyttet til enkelte prosjekter i Bergen, bl. a på grunn av forsinkelser for prosjektet E39 Kristianborg–Bergen sentrum. Prosjektet gjennomføres av Bybanen AS, i forbindelse med fase 4 av byggingen av Bybanen til Fyllingsdalen. I tillegg er det forsinkelser i framdriften for delstrekningene Nesttun–Skjold og Sandvikstorget–Glassknag, bl.a. som følge av utfordringer knyttet til grunnervervet.

Programområdene

Samlet sett forventes det et mindreforbruk på om lag 450 mill. kr for programområdene. Dette kan knyttes til underpostene Utbedringstiltak og Trafikksikkerhetstiltak. Avviket skyldes bl.a. forsinket utlysning og forsinkelser på grunn av uforutsette grunnforhold på flere ferjekaiutbedringer på Sunnmøre. I tillegg er forberedelsene til utlysning av et delprosjekt på utbedringsstrekningen på rv. 52 forsinket. Framdriften for etableringen av forsterket midtoppmerking på flere strekninger er også dårligere enn forutsatt. Det er også kostnadsreduksjoner på enkelte prosjekter, bl.a. E6 Vassmarka–Ronglan.

Fornyng

De underliggende prognosene viser et mindreforbruk på om lag 330 mill. kr. Avviket er bl.a. knyttet utsatt utbetaling av sluttoppgjør for E6 Helgeland sør, og som delfinansieres med midler over Fornyng. I tillegg er det forsinkelser i prosjekteringsarbeidene for tunnelprosjektene E16 Jernfjell– og Skrikeberg tunnelene samt E16 Arnanipa–, Bjørkhaug– og Særetunnelene. Det er også forsinkelser i gjennomføringen av enkelte sikkerhetstiltak i Sørfoldtunnelene.

Planlegging og grunnerv

De underliggende prognosene viser et mindreforbruk på om lag 100 mill. kr, som skyldes forsinkelser i flere planaktiviteter. Avviket er bl.a. knyttet til forsinkelser i planarbeidet for E18 Ramstadsletta–Slependen.

Eksterne midler

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 1 700 mill. kr. Avviket skyldes bl.a. at all rekvirering av bompenger på prosjektet E39 Rogfast er utsatt inntil videre, i påvente av avklaringer knyttet til kostnader og finansiering.

Post 31 Skredsikring riksveier

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr, som bl.a. skyldes redusert framdrift i anleggsarbeidene for prosjektet E69 Skarvberg tunnelen som følge av dårlig fjellkvalitet.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

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

Post 36 E16 over Filefjell

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

Post 37 E6 vest for Alta

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Avviket skyldes først og fremst kostnadsreduksjoner og dermed varige innsparinger på prosjektet E6 Storsandnes–Langnesbukta.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

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

Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesveinettet

Tilskuddsposten skal avvikles og har fra og med 2020 kun overførte midler. Tilskuddsposten er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene og Statens vegvesen forvalter ordningen. Utbetaling skjer i henhold til fremdrift i prosjektene. Prognosen viser et mindreforbruk på 60 mill. kroner. Mindreforbruket kan knyttes til ett skredsikringsprosjekt i Akershus, Fv. 33 Byrudberga. Prosjektet må avklares med hensyn til videre fremdrift og det jobbes med endringer i prosjektet som vil kreve reguleringsendring. Resterende mindreforbruk er knyttet til prosjekter i Troms og Finnmark.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier

Tilskuddsposten skal avvikles og har fra og med 2020 kun overførte midler. Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 110 mill. kr. Av disse er om lag 25 mill. kr knyttet til prosjekter som tilskuddsmottakerne rapporterer om at likevel ikke realiseres. Siden tilskuddsposten opphører, vil disse midlene dermed ikke bli benyttet. Øvrig mindreforbruk på om lag 85 mill. kr kan knyttes til forsinkelser i prosjekter. Dette har ulike årsaker. Selv om det stilles krav til at prosjektene skal kunne gjennomføres i løpet av et år, har det vist seg å være vanskelig i praksis. Det har derfor bygget seg opp en forsinkelse som har medført overføringer til kommende budsjettår.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Prognosen viser et mindreforbruk på 23 mill. kr. Det er i 2020 ikke knyttet tilsagnsfullmakt til posten. Dette innebærer at prosjektene skal ha en realistisk plan om å kunne gjennomføres innenfor budsjettåret. Det har foreløpig ikke lyktes tilskuddsmottakerne å finne slike prosjekter med så rask gjennomføringstid. Utbetalinger i 2020 knyttes til

prosjekter som fikk tildeling i 2019, men som ikke ble ferdigstilt. Gjenværende midler ved årets slutt søkes overført til 2021.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Posten viser et mindreforbruk på 81,5 mill. kr. 2020 er første år med tilskuddsordningen og det er stor usikkerhet knyttet til om det er mulig å omsette midler på posten i løpet av året. Posten har en tilsagnsfullmakt på 50 mill. kr noe som innebærer at det kan være mulig å starte opp prosjekter i år, som kan ferdigstilles i 2021. Invitasjon til fylkeskommunene ble sendt ut før ferien med søknadsfrist 15. september. Det legges opp til å gi tilsagn i løpet av oktober.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 35 mill. kr.

Mindreforbruket kan ses i sammenheng med endret trafikkmønster som følge av koronasituasjonen og oppfordringene til nordmenn om å feriere i eget land. Dette har gitt høyere trafikkinntekter enn det som tidligere er lagt til grunn. Statens vegvesen har kommet lengre i vurderingen av hvordan eventuell kompensasjon for inntektsbortfall i nettokontrakter (pga. koronasituasjonen) bør innrettes. I dette arbeidet har det blitt tydeligere at deler av kompensasjonen ikke bør utbetales før i 2021. Det er fortsatt usikkerhet knyttet til prognosen.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

For 2020 er det bevilget 2 140 mill. kr på kap. 1320 post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Prognosen viser et merforbruk på om lag 5 mill. kr.

Innenfor rammen er det forutsatt om lag 550 mill. kr til den opprinnelige tilskuddsordningen. Disse midlene er i sin helhet forutsatt fordelt på prosjekter i drift som omfattes av ordningen.

I tillegg er det lagt til grunn om lag 850 mill. kr til reduserte bompenger i følgende prosjekter:

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

For E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen er det forutsatt at innkrevingen i bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen skal opphøre. For de øvrige prosjektene skal tilskuddet gå til nedbetaling av gjeld slik at takstene kan settes ned med minst 20 pst. Pr. 31. august er det utbetalt 175 mill. kr til avvikling av bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen og 216,6 mill. kr til takstreduksjon i prosjektet E18 Arendal-Tvedestrand. Tilskuddet til rv. 13 Hardangerbrua på 270 mill. kr er utbetalt i september

2020. Tilskuddet E6 Hålogalandsbrua på 190 mill. kr forventes å bli utbetalt i løpet av oktober.

I revidert nasjonalbudsjett 2020 ble det vedtatt sletting av gjeld og avvikling av følgende fem bompengeprojekt:

- Rv. 80 Røvika–Strømsnes (Fauske–Bodø, Nordland)
- Fv. 64 Atlanterhavstunnelen (Møre og Romsdal)
- Fv. 107 Jondalstunnelen (Vestland)
- Fv. 48 Årsnes ferjekai (Vestland)
- Fv. 33 Skreifjella–Totenvika

Utgiftene knyttet til avviklingen av prosjektet fv. 107 Jondalstunnelen ble om lag 5 mill. kr høyere enn opprinnelig forutsatt, slik at samlede utgifter knyttet til avviklingen av disse fem prosjektene ble om lag 745 mill. kr.

3.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for posten forventes å utgjøre 471 mill. kr, noe som gir en merinntekt på 224 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Forventet merinntekt på 224 mill. kr er knyttet til følgende:

- 60 mill. kr knyttet til salg til fylkeskommunene. Statens vegvesen samarbeider med fylkeskommunene for å sikre at avviklingen av sams vegadministrasjon skal gjennomføres på en god måte. I den forbindelse selger Statens vegvesen tjenester til fylkeskommunene, blant annet innenfor laboratorietjenester, grunnboring. Posten ble økt med 50 mill. kr til i 2020 som et estimat for inntekter fra salg til fylkeskommunene, jf. Prop. 1 S Tillegg nr. 1 (2019–2020). Prognoser viser at inntektene fra salget vil utgjøre 110 mill. kr i 2020.
- 10 mill. kr i forbindelse med at fylkeskommunene skal benytte deler av Statens vegvesens IT-systemportefølje i forbindelse med overføring av sams vegadministrasjon
- 54 mill. kr som følge av økte utgifter og tilsvarende økte inntekter fra Autopass, jf. nærmere omtale i første tertialrapportering
- 30 mill. kr knyttet til økte utgifter i forbindelse med fremleie/salg av eiendom og merutgifter innenfor forvaltning, transportområdet, IKT mv.
- 30 mill. kr knyttet til at økte inntekter som følge av at inntekter likevel ikke ble redusert som følge av koronasituasjonen
- 40 mill. kr knyttet til samarbeidsprosjekter

Bevilgningen på posten ble redusert med 30 mill. kr i Prop. 117 S (2019–2020) som følge av risiko for at virusutbruddet ville medføre redusert aktivitet innenfor tjenester som krever

personlig oppmøte. Inntektsutviklingen hittil i år viser at inntektene knyttet til disse inntektene ikke har blitt vesentlig redusert i 2020.

Post 02 Diverse gebyrer

Inntekten for post 02 er pr. august 289 mill. kr mens det var 355 mill. kr i inntekter pr. august 2019, noe som utgjør en reduksjon med 66 mill. kr. Teori- og førerprøver er redusert med 50 mill. kr pr. august 2020 sammenlignet med samme periode i 2019. For tjenestene dagprøvekjennermerker, påskiltingsgebyr, transportlisenser og myndighetskontroller er det en samlet reduksjon i inntektene med 16 mill. kr pr. august 2020 sammenlignet med samme tidsrom i fjor.

Det har vært økt aktivitet knyttet til gebyrbelagte tjenester etter gjenåpning av trafikkstasjoner og publikumstjenester. Dette har ført til høy produksjon i perioden juni– august. På bakgrunn av dette forventes inntektene for post 02 å utgjøre om lag 460 mill. kr for 2020 eller 20 mill. kr høyere enn inntektskravet på 438,4 mill. kr. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene på posten dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer påfører blant annet vegutstyr og som belastes forsikringsselskapene. Pr. august 2020 er det inntektsført 43 mill. kr, mens det til sammenligning var 82 mill. kr i inntekter pr. august 2019.

En fremskrivning av inntektene pr. august 2020 gir en forventet inntekt for 2020 på i underkant av 65 mill. kr. eller om lag 50 mill. kr lavere enn inntektskravet på 115,3 mill. kr. Reduksjonen i refusjoner antas å henge sammen med færre forsikringsskader grunnet redusert biltrafikk og transport på veg som følge av koronautbruddet. På dette grunnlag legges det til grunn en mindreinntekt på om lag 50 mill. kr for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

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

Kap./post	Til disp. 2020 (mill. kr)	Prognose 2020 (mill. kr)	Avvik til disp./ resultat (mill. kr)
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	104	50	-54
Kap. 5624, post 80 Renter	2	1,1	-0,9

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

Postvis omtale av kap.1330 Særskilte transporttiltak

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 250 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at det på grunn av forsinket framdrift ikke vil være behov for utbetaling av tilskuddsmidler til Bussveien i Rogaland i 2020. Hovedårsaken til forsinket framdrift for Bussveien er en pågående prosess med effektiviseringstiltak, for å oppnå balanse mellom utgifter og inntekter i porteføljen i Bymiljøpakken.

Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 600 mill. kr. Avviket er i sin helhet knyttet til forsinkelser i prosessen med inngåelse av en tilleggsavtale for oppfølging av regjeringens bompenggeavtale for Oslo og Viken.

3.3 Fullmakter

Fullmakt til forskuttering

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

Fullmakten gitt i Prop. 1 S (2019–2020) er på 2 000 mill. kr. Oversikten viser at Statens vegvesen ikke overskrider fullmakten.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

	Mill. 2020-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019	4 000
+ Nye forpliktelser som pådras i 2020	7 000
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2020	4 500
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2020	6 500

Oversikten er ikke sammenliknbar med tilsvarende oversikter fra tidligere år, da definisjonen av fullmakten er endret fra å omfatte kontraktsforpliktelser til prosjektrelaterte bindinger. Dette øker de samlede forpliktelsene pr. 2019 til dels vesentlig. Fullmakten gitt i Prop. 1 S (2019–2020) er på 6 000 mill. kr og er senere økt til 6 500 mill. kr gjennom behandlingen Revidert nasjonalbudsjett. Oversikten viser at fullmakten overholdes.

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

	Mill. 2020-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019	7 630
+ Nye forpliktelser som pådras i 2020	4 160
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2020	3 230
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2020	8 560

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 12 500 mill. kr og ramme for forpliktelser som forfaller hvert år er på 4 000 mill. kr. Statens vegvesen holder seg innenfor fullmaktene for drifts- og vedlikeholdsarbeider i 2020.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

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

Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er på 13 700 mill. kr og ramme for forpliktelser som forfaller hvert år er på 1 800 mill. kr. Statens vegvesen holder seg innenfor rammen for fullmaktene for riksvegferjedriften i 2020.

Fullmakt til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren

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

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

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

Statens vegvesen forventer å utbetale om lag 150 mill. kr til feriepenge, inkludert arbeidsgiveravgift, for ansatte som overføres til fylkeskommunene i 2020. Alle utgifter blir belastet kap. 1320, post 01.

3.4 Oppdaterte bestemmelser om økonomistyring i staten trer i kraft 1. januar 2020.

Statens vegvesen har gjennomgått endringene i økonomiregelverket, som ble innført fra 1. januar 2020 og vurdert hvilke som er aktuelle for Statens vegvesen. Statens vegvesens interne rutiner er oppdatert i henhold til dette og regnskapet føres i henhold til bestemmelsene i økonomiregelverket.

3.5 Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem

Statens vegvesen har gjennomført store endringer som følge av ny organisering med divisjoner og overføring av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene. Endringene har gjort at det i 2020 har vært behov for å tilpasse og videreutvikle styringssystemene og etablere nye styringsmodeller for divisjonene. Divisjonene styres gjennom resultatavtaler med mål- og resultatkrav, budsjetttrammer og fullmakter.

Toppdokumentet har blitt revidert og tilpasset ny organisasjonsstruktur. Toppdokumentet er det øverste interne kravdokumentet i Statens vegvesen og beskriver og fastsetter prinsipper for etatens styringssystem når det gjelder myndighet, roller og ansvar.

Månedlige styringsmøter og tertialrapportmøter gjennomføres med divisjonene og enhetene. Etaten har utarbeidet en månedsrapport tilpasset den nye organisasjonen som behandles av vegdirektøren i ledermøtene. Rapporten skal sikre god styring og oppfølging av forbruket på alle poster. I tillegg er rapporten viktig for jevnlig å følge opp utviklingen på kostnadsarter som inngår i interne kostnader som bemanning og konsulentbruk. Det arbeides videre med standardisering og forenkling av økonomistyringen for å forenkle og effektivisere rapporteringen.

Statens vegvesen har, og vil framover ha, et stort fokus på etatens prognoser til bruk både i rapportering og innmelding av årlig budsjettbehov. Med ny organisering av Statens vegvesen vil dette arbeidet få fornyet styrke, men resultatene fra dette arbeidet vil få effekt etter 2020.

Statens vegvesen har inngått kontrakt om å ta i bruk et nytt system for prosjektøkonomi, og arbeidet med å forberede organisasjonen til systemet pågår for fullt. Systemet skal gi systemstøtte til prosjektledere, planleggingsledere og byggeledere for økonomistyring i vegprosjekter og i oppfølging av kontrakter. Løsningen skal bidra til bedre kontroll og en mer forutsigbar, effektiv og oversiktlig økonomistyring. Det vil også bidra til bedre økonomisk samordning mellom roller i prosjektet og en enhetlig måte å jobbe på i Statens vegvesen. Systemet vil tas i bruk mot slutten av 2020.

Statens vegvesen arbeider for at midler som stilles til rådighet utnyttes best mulig innenfor de til enhver tid gjeldende rammebetingelser og fullmakter som er gitt av Stortinget. Statens vegvesen mener at videre fullmakter i 2020 ville i større grad gjort det mulig å iverksette tiltak for å kompensere for manglende framdrift på allerede igangsatte prosjekter.

4 Effektiv ressursbruk

Statens vegvesen rapporterer på indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. I tabellen vises utviklingen for de tre siste årene. Statens vegvesen har gjennomgått store endringer både gjennom avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering med divisjoner. Dette reflekteres i tallene under ved at et markert fall i årsverk og totale utgifter i 2020.

4.1 Administrasjon

	T2 2018	T2 2019	T2 2020
Antall årsverk	6 878	6 535	4 677
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	3 653	3 707	2 872
Sum totale utgifter (mill. kr)	31 137	29 882	19 495
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	1 272	1 506	1 526

	T1 2018	T1 2019	T1 2020
KPI1 , Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	531	567	614
KPI2 , Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	4 527	4 573	4 168
KPI3 , Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	10,4%	12,4%	14,7%
KPI4 , Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	4,1 %	5,0 %	7,8 %
KPI5 , Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	185	230	326

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

Utviklingen i totalutgift pr. årsverk, andelen administrative utgifter og administrative utgifter pr. årsverk må ses i sammenheng med overføring av administrasjon av fylkesveger fra Statens vegvesen til fylkeskommunene i 2020. I forbindelse med reformen ble det overført et stort antall ansatte til fylkeskommunene. Utviklingen i indikatorene er et resultat av at bemanningen er redusert raskere enn reduksjonen i administrative utgifter. Utgifter knyttet til eiendom inngår i administrative utgifter, og er et eksempel på en utgift det tar tid å redusere. Statens vegvesen har et langsiktig arbeid med å redusere interne kostnader, noe som også vil føre til at administrative utgifter vil reduseres på sikt.

4.2 Effektiv ressursbruk i Statens vegvesen

Oppfølging av Autosysprosjektet

Autosysprosjektets aktiviteter ved andre tertial er gjennomført i henhold til planer for samtlige leveranser. Covid-19 situasjonen har medført utvikling fra hjemmekontor. Dette påvirker samhandlingen som effektiv utvikling krever, derfor har produktiviteten gått noe ned, beregnet til 10-12 pst.

Leveranse 4.4 som blant annet omfatter sanering av det gamle motorvognregisteret (AMV), en prøvekjennemerkemodul, systemgenerert dokumentasjon og datadistribusjon til interessenter ble produksjonssatt 16. april som planlagt. Produksjonssettingen ble foretatt i «remote» modus på grunn av koronasituasjonen, og ble svært vellykket.

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

Leveranse 4.5 er i godkjenningsfasen, og er i rute for den neste produksjonssettingen 26. oktober. Leveranse 4.5 ble delt i delleveranser og den første ble levert 8. juni og omfattet en pilotløsning for selvbetjent datautlevering med tilgang til informasjon om kjøretøy og eier på [vegvesen.no/din side](http://vegvesen.no/din-side). Full tilgjengelighet blir lansert i begynnelsen av september. Leveransen 26. oktober inneholder ytterligere tilgang til informasjon om historikk på kjøretøy og eier. Det blir lansert en ny løsning for kjennemerke logistikk. Det betyr at gamle Autoreg i sin helhet blir erstattet.

Leveranse 4.6 som er den siste leveransen i henhold til Sentralt styringsdokument er i konstruksjonsfasen og skal etter planen produksjonssettes før 1. halvår 2021. Det har i perioden også vært arbeidet med en plan for utvikling av en ny eCOC løsning for å tilpasse løsningen for godkjenning av kjøretøy til nye EU-direktiver.

Rapportleveranse 4.4 ble lansert 16. juni. Leveransen var en beriking av tekniske data i datavarehuset med statistikk og analyser på kjøretøy, forespørsler på kjøretøy med gitte data fra godkjenning samt faste uttrekk på kjøretøy. Løsningene tilfredsstiller lovpålagte krav samt analyse, planlegging og prioritering. Rapportleveranse 4.5 er påbegynt i perioden.

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

Systemløsning for bompengerevisjon

Å anskaffe et nytt IT-system til bompengerevisjonen har vært et omfattende arbeid over flere år. Ansvaret for å anskaffe de ulike komponentene er delt mellom Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapene (RBPS'ene). Komponentene i Nasjonal Kjerneløsning er

ferdig utviklet. Prosjektets opprinnelige omfang ble levert 3 måneder etter plan, og prosjektet ble avsluttet 8 måneder etter opprinnelig plan, med et utvidet omfang. Det utvidede omfanget innebar driftsplattform til bruk for Statens vegvesen og RBPS'ene samt behov for utvidet funksjonalitet som en følge av nye bompengeprojekter og nye prisregler. Delprosjekt utrulling er påstartet, dette handler om hvordan RBPS'ene skal koble seg på sentralløsningen. Her er det god dialog mellom Statens vegvesen og selskapene. Samarbeidet sikres gjennom Autopass forum, som ledes av Statens vegvesen

Heving av kontrakt med Tecsidel om vegkantutstyr Ryfast

Statens vegvesen hever kontrakten på grunn av vesentlige forsinkelser fra leverandørens side. Årsakene til forsinkelsene er at Tecsidels leveranser har holdt for dårlig kvalitet. De tekniske utfordringene har blant annet bestått i at kameraene ikke har vært nøyaktige nok i avlesning av bilskilt, det er problemer med programvareoppdateringer i systemet, og kamerablitsene har også vist seg å ikke være vanntette. Statens vegvesen og bompengeselskapet Ferde har tett samhandling i denne saken med ressurser fra begge sider.

Statens vegvesen og Ferde setter ned en tverrfaglig arbeidsgruppe som skal iverksette ny anskaffelse for å få på plass ny leverandør.

Utstederløsning (teknisk)

En utsteder for lettbilmarkedet er ennå ikke etablert, det bidrar til usikkerhet i verdikjeden. For å redusere denne usikkerheten, jobbes det med forlengelse av dagens løsning (CS Norge) og overvåking av RBPS'enes anskaffelse av utstederløsninger. To områder har fokus for å sikre teknisk løsning.

1. Forlengelse av dagens kontrakt på CS Norge

SVV har sendt ut intensjonskunngjøring som har svarfrist på 10 dager om forlengelse med Q-Free til 15. januar 2021. Det kom ingen innspill fra markedet på kunngjøringen som betyr at SVV går videre med Q-Free. Forlengelsen gjennomføres for å sikre overføring av alle bompengeprojektene til de nye systemløsningene.

2. Overvåking av RBPSenes anskaffelser av utstederløsninger

Skille ut utstedervirksomheten

Som en del av bompengereformen ble det besluttet å skille ut utstedervirksomheten fra bompengeselskapene. De regionale bompengeselskapene har gjennom hele 2020 jobbet aktivt med å skille ut den integrerte utstedervirksomheten. Selskapene har valgt litt forskjellig strategi, der den ene hovedretningen legger opp til å etablere en separat utstederorganisasjon og selge denne som en egen juridisk virksomhet, mens den andre hovedretningen legger opp til kun å selge kundeporteføljen til en ekstern utsteder. Bompengeselskapene har vurdert at det vil være enklere å avhende utstedervirksomheten dersom man har et ferdig utstederselskap å selge og at dette vil gi en bedre salgspris for utstedervirksomheten. Samtidig er den første strategien forbundet med høyere kostnader,

og derfor vil volumet av AutoPASS-avtaler være en avgjørende faktor for hvilken strategi som legges. Fjellinjen AS er det selskapet som har kommet lengst i dette arbeidet, og de har rapportert at de har lagt en plan for å selge utstedervirksomheten innen månedsskiftet november–desember. For de andre selskapene er planen å avhende utstedervirksomheten i løpet av første halvår 2021.

En profesjonell tilrettelagt salgsprosess er den beste måten å oppnå en korrekt markedspris for et utstederselskap, og dette sikrer samtidig at alle de juridiske aspektene ved en slik transaksjon blir ivaretatt. Det er også viktig å notere at kostnadene som er forbundet med drift av en utstederløsning i overgangsperioden, kommer istedenfor kostnader vi ville hatt med det eksisterende systemet (CS Norge) og ikke som en tilleggskostnad. Statens vegvesen legger til grunn at bompengeselskapenes pengebruk er forsvarlig.

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

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

Statens vegvesen finner inndekning for ABE-kuttet ved å redusere interne kostnader. Målet for reduksjon i interne kostnader er justert fra 2020 som følge av overføring av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene og en regnskapsmessig endring i hvordan strømutfgifter føres i Statens vegvesen, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020). Målet er videre justert i 2020 som følge av at det er vedtatt en tjenestestruktur på trafikant- og kjøretøyområdet som er justert i forhold til Statens vegvesens opprinnelige forslag. Dette medfører reduserte gevinster med om lag 100 mill. kr. Kravet er etter disse endringene at de interne kostnadene skal reduseres fra 10,1 mrd. i 2017 til 8,8 mrd. kroner i 2024.

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

Det vil også påløpe utgifter på inntil 150 mill. kr til feriepenger, inkludert arbeidsgiveravgift for ansatte som er overført til fylkeskommunene. I tillegg vil det påløpe utgifter til overtallighet og tiltak for å redusere overtallighet. Det vil også utbetales sluttoppgjør for ansatte som overføres til fylkeskommunene (gjenstående feriedager, overtid og reisetid). I tillegg har Statens vegvesen i 2020 økte lønnsutgifter som følge av salg til fylkeskommunene. Dette vil føre til en økning i interne kostnader i 2020.

Interne kostnader var ved utgangen av 2019 9,5 mrd. 2020-kroner. Statens vegvesen forventer at de interne kostnadene vil øke noe i 2020 sammenlignet med nivået i 2019 som følge av utgifter til omstilling og engangsutgifter i forbindelse med avvikling av sams

vegadministrasjon og omorganisering av Statens vegvesen. Prognosen tilsier at de interne kostnadene vil utgjøre om lag 9,6 mill. kr i 2020. Prognosen er imidlertid usikker siden nivået på omstillingsutgifter og engangsutgifter er usikkert. I tillegg er det usikkert hvordan koronasituasjonen vil påvirke de interne kostnadene i 2020. Koronasituasjonen fører til en reduksjon i noen interne kostnader, blant annet som følge av at lavere reiseutgifter enn budsjettert.

Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og konsulentkjøp

Ny organisasjonsstruktur i Statens vegvesen ble iverksatt 1. januar 2020. Fra samme dato ble ansatte overført til fylkeskommunene som følge av avvikling av sams vegadministrasjon.

Ved utgangen av andre tertial 2020 hadde Statens vegvesen 4 848 ansatte, fordelt på 4 667 årsverk. Bemanningen har blitt redusert med 1 719 årsverk siden årsskiftet, tilsvarende en reduksjon på om lag 27 pst.

Tabell: Bemanning i Statens vegvesen

	2017 (pr. 31.12)	2018 (pr. 31.12)	2019 (pr. 31.12)	2020 (pr. 31.08)	Endring fra årsskiftet *
Antall ansatte	7 296	7 085	6 619	4 848	-1 771
Antall årsverk	7 019	6 806	6 396	677	-1 719

* Endring fra årsskiftet er inkludert avganger til fylkeskommunene

Ny organisering og oppgaveoverføring til fylkeskommunene har medført at det har oppstått en ubalanse i bemanningen mellom kapasitet, kompetanse og behov. Det var forventet i gjennomsnitt 300 overtallige og 200 ubesatte stillinger i 2020, tilsvarende en netto overtallighet på 100 årsverk. Overtalligheten gjelder primært ansatte som finansieres på post 01 Driftsutgifter.

Det er høy turnover i etaten, men det er likevel behov for å erstatte en betydelig andel av avgangene for å opprettholde kritisk kapasitet og kompetanse for oppgavegjennomføring. Naturlig avgang løser dermed ikke alene utfordringene knyttet til netto overtallighet.

Statens vegvesen har startet opp og planlegger ulike tiltak for å avhjelpe situasjonen med netto overtallighet og skjevhet i bemanning og kompetanse. Bruk av det indre arbeidsmarkedet, sluttoppgjør og kompetansetiltak er tiltak som er viktig for å redusere omfanget av overtallighet og for å etablere riktig kapasitet og kompetanse på ulike fagområder.

Kjøp av konsulent tjenester og andre fremmede tjenester

Bemanningen i Statens vegvesen er i 2020 betydelig redusert blant annet som følge av overføring av oppgaver til fylkeskommunene. Kjøp av konsulent tjenester vil være nødvendig for å sikre kapasitet og kompetanse til å gjennomføre de oppgaver Statens vegvesen skal utføre. Utgiftene hittil i år er reelt litt lavere enn på samme tid i 2019.

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

Tabell: Kjøp av tjenester konsulenttenester og andre fremmede tjenester

Nominelle mill.kr

Kjøp av tjenester	2018	2019	2020
Tjenestekjøp – pr. 31.08	1 682	1 896	1 919
Tjenestekjøp – pr. 31.12	2 886	3 103	

4.4 Prosjektstyring

Endringer i kostnader og framdrift for investeringsprosjekter

Det er fremdeles avvik mellom prognoser for sluttkostnad og styringsrammer/styringsmål samlet sett for porteføljen av prosjekter som følges opp spesielt. Statens vegvesen forventer spesielt at strammere kostnadsstyring i planfasen vil gi betydelige effekter, og tett oppfølging av fastsatte styringsmål vil være en bidragsyter til dette. Statens vegvesen har utarbeidet nye rutiner for oppfølging av kostnader på prosjekter i gjennomføringsfasen, og rutinene er en viktig del av etatens interne styring.

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

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsøkning på 8 339 mill. kr (6,9 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk, er kostnadsøkningen på 3 445 mill. kr (6,2 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 4 895 mill. kr (7,5 pst.).

Statens vegvesen vil, når det er fastsatt styringsrammer for samtlige 50/50-prosjekter, inkludere disse i porteføljen av prosjekter som følges opp særskilt.

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

Prosjekter i anleggsfasen:

- E39 Rogfast i Rogaland: Innkommet tilbud på den første hovedentreprisen var vesentlig høyere enn forventet, noe som innebar at det ikke ville være mulig å gjennomføre prosjektet innenfor fastsatte økonomiske rammer. Konkurransen ble derfor avlyst, og prosjektets prognose, gjennomføringsstrategi og kutt-/optimaliseringsmuligheter blir nå gjennomgått på nytt. I brev 29. april 2020 til Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen redegjort for prosessen med å avdekke potensialet for kostnadskutt. Foreløpig vurderes prognosen for sluttkostnad til om lag 20,6 mrd. kr, eller om lag 2,0 mrd. kr

over styringsrammen. Arbeidet med å vurdere potensialet for ytterligere kutt vil imidlertid bli videreført.

- E39 Sveгатjörn–Rådal i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 9 100 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 1 459 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen og 816 mill. kr (9,9 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak uforutsette kostnader på tetting av steindeponi, håndtering av store mengder forurensede bunnrenskmasser i tunnelene og store mengder infiserte jordmasser.
- E16 Gudvanga– og Flenjatunnelene i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 786 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på om lag 340 mill. kr (75,8 pst.) i forhold til styringsrammen. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden.
- E134 Vågslis–, Haukeli– og Svandalsflonattunnelene: Prognosen for sluttkostnad er 617 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på om lag 70 mill. kr (13,2 pst.) i forhold til styringsrammen. Kostnadsøkningen skyldes bl.a. økte kostnader knyttet til trafikkavvikling i anleggsperioden, økt behov for strossing i Vågslittunnelen, samt økt behov for brannsikring av PE-skum.
- Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag: Prognosen for sluttkostnad er 1 390 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på om lag 144 mill. kr (11,6 pst.) i forhold til styringsrammen og 64 mill. kr i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser ved anbudsåpningen enn forutsatt.
- E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 5 480 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 952 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 448 mill. kr (8,9 pst.) i forhold til kostnadsrammen. Prognosen for sluttkostnad er nå om lag 420 mill. kr over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det på grunn av særlige utfordringer med grunnforholdene på strekningen Svenningselv–Lien, har vært nødvendig å gjennomføre en revisjon av reguleringsplanen, der veglinjen er flyttet bort fra områdene med mest usikre grunnforhold. Det er ventet at reguleringsplanen ble vedtatt i juni 2020.
- E6 Tømmernes–, Forså–, Fagernes–, Larsberg–, Skardal– og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms: Prognosen for sluttkostnad er 784 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 303 mill. kr (62,9 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 283 mill. kr (56,5 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad tilsvarer nå gjeldende kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 110 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for sikringstiltak i tunnelene, samt at en rekke elementer var underestimert i prosjekteringen.

- E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark: Prognosen for sluttkostnad er 1 384 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 474 mill. kr (58,2 pst.) i forhold til styringsrammen og 474 mill. kr (52,1 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er 400 mill. kr (40,6 pst.) over revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak fjell av en mer arbeidskrevende kvalitet enn det som kom fram i den geologiske rapporten, og som konkurransegrunnlaget og kontrakten bygger på. Kvaliteten på fjellet har ført til at sprengningsarbeidet har blitt utført med reduserte salvelengder for å unngå å skade fjellet. De dårlige fjellforholdene vil medføre økte kostnader ved injisering, driving og sikring av tunnel samt også økte følgekostnader på grunn av dette som økt byggetid, byggherrekostnader og riggekostnader.

Prosjekter som er åpnet for trafikk:

- Rv. 110 Simo–Ørebekk i Viken: Prognosen for sluttkostnad er 1 045 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 253 mill. kr (32,0 pst.) i forhold til styringsrammen og 224 mill. kr (27,3 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er 101 mill. kr (10,7 pst.) over revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua.
- E18 Bommestad–Sky i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 5 270 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 202 mill. kr (4,0 pst.) i forhold til styringsrammen og 35 mill. kr (0,7 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. merutgifter som følge av at elektroentreprenøren er slått konkurs samt dårligere grunnforhold enn forutsatt på deler av strekningen.
- E39 Eiganestunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 3 686 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på om lag 654 mill. kr (21,6 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 588 mill. kr (19 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 40 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 97 S (2013–2014).
- Rv. 13 Deildo i Vestland: Prognosen for sluttkostnad er 589 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 242 mill. kr (69,6 pst.) i forhold til styringsrammen og 224 mill. kr (61,4 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 30 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mer omfattende behov for bergsikring og mer omfattende arbeid med trafikkavvikling i anleggsfasen enn opprinnelig forutsatt.
- Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 761 mill. 2020-kr. Dette innebærer en økning på 116 mill. kr (18,0 pst.) i forhold til styringsrammen og 95 mill. kr (14,2 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget.

- Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 8 450 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 930 mill. kr (12,4 pst.) i forhold til styringsrammen og 400 mill. kr (5,0 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen.
- E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 432 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 453 mill. kr (23 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 375 mill. kr (18,2 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 30 mill. kr under revidert kostnadsramme, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere kontraktspris enn opprinnelig forutsatt, samt enkelte mangler i konkurransegrunnlaget, endrede håndbokskrav og endringer som følger av nye reguleringsplaner.
- Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 650 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 212 mill. kr (8,7 pst.) i forhold til styringsrammen, og 114 mill. kr (4,5 pst.) i forhold til P65.
- Rv. 77 Kjernfjellet i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 658 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 92 mill. kr (16,3 pst.) i forhold til styringsrammen og 70 mill. kr (12,0 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er 15 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 1 S (2017–2018). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for injeksjoner i tunnelen som følge av vanninntrengning.
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 4 375 mill. 2020–kr. Dette innebærer en økning på 761 mill. kr (21 pst.) i forhold til styringsrammen og 616 mill. kr (16,4 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. som følge av at det er avdekket behov for å skifte ut en rekke bolter etter at det ble avdekket avvik i kvaliteten på enkelte bolter i 2019.

Prosjekter i planfasen

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

Samlet for denne porteføljen er det en forventet kostnadsreduksjon på om lag 850 mill. kr (1,4 pst.) i forhold til fastsatte styringsmål.

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

- Rv. 282 Holmenbrua i Buskerud: Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme etter gjennomført KS2.

- Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Oppland: Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme etter gjennomført KS2.
- E136 Flatmark–Monge–Marstein i Møre og Romsdal: Samferdselsdepartementet har foreløpig godkjent et revidert styringsmål på 1 350 mill. 2019–kr i juni 2020 som grunnlag for videre planlegging.
- E136 Breivika–Lerstad: Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme etter gjennomført KS2.
- Rv. 862 Tverrforbindelsen i Troms: I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det gjennomført særskilt prosjektoptimaliserende analyse (SPA) av prosjektet. Selv om det er avdekket flere kostnadsreducerende tiltak, er prognosen for sluttkostnad økt med om lag 150 mill. kr i forhold til fastsatt styringsmål.

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

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

For prosjektet rv. 509 Transportkorridor vest er det vesentlig usikkerhet rundt prosjektavgrensningen. I 2021 er det lagt opp til anleggsstart for delstrekningen Sør–Tjora–Kontinentalvegen, og det vil bli fastsatt styrings- og kostnadsramme for prosjektet i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021). Det er knyttet vesentlig usikkerhet rundt videre framdrift for tiltak på rv. 509 nord for Risavika havn. Lokalt er det som en følge av kostnadsøkninger i Bymiljøpakken, lagt til grunn at det foreløpig ikke vil bli gjennomført utbygging av Bussveien på denne strekningen. Dette innebærer at det heller ikke anses som aktuelt å gjennomføre forutsatte tiltak på rv. 509 på denne delen av strekningen. Statens vegvesen legger til grunn at prosjektet fra og med årsrapporten for 2020 tas ut av oversikten over prosjekter med fastsatt styringsmål.

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 og rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsrammer for prosjektene. Prosjektene E6 Sjøa–Otta og E6 Kvæangsfjellet er tatt ut av oversikten, som følge av at disse prosjektene er overført til Nye Veier AS.

Statens vegvesen har sendt forslag om KVVU–estimat og styringsmål for flere nye prosjekter til Samferdselsdepartementet. For enkelte prosjekter har Samferdselsdepartementet fastsatt

KVU-estimat. Under følger en oversikt over nye prosjekter som Statens vegvesen har fremmet forslag om KVU-estimat og styringsmål for, og statusen for disse. Fra og med 2021 vil oppfølgingen av prosjekter i planfasen i forbindelse med Statens vegvesens rapportering også omfatte prosjekter med fastsatt KVU-estimat. Da vil også nye prosjekter med fastsatt styringsmål inkluderes i oversikten.

- E6 Åsen–Steinkjer: Forslag til KVU-estimat sendt til Samferdselsdepartementet i september 2020
- E39 Ørskogfjellet–Molde: Forslag til styringsmål og KVU-estimat for hele strekningen ble sendt til Samferdselsdepartementet i august 2020. Strekningen er delt i tre planer, Ørskogfjellet–Vik, Vik–Julbøen og Julbøen–Molde.
- E134 Dagslett–E18: KVU-estimat på 3 800 mill. 2020-kr er fastsatt av Samferdselsdepartementet i august 2020
- E134 Saggrenda–Elgsjø: Styringsmål på 2 120 mill. 2019-kr er foreløpig fastsatt av Samferdselsdepartementet i juni 2020, som grunnlag for videre planlegging
- Rv. 22 Kryssing av Glomma: Forslag til KVU-estimat på 2 872 mill. 2020-kr er sendt Samferdselsdepartementet. KVU-estimatet er foreløpig godkjent av Samferdselsdepartementet i juni 2020, som grunnlag for videre planlegging.
- Rv. 36 Kryss E18–Skyggestein: Samferdselsdepartementet har fastsatt KVU-estimat på 5 120 mill. 2020-kr.
- Rv. 19 Moss: Forslag til KVU-estimat ble sendt Samferdselsdepartementet i desember 2019. Det pågår et arbeid med en nedskalert ekstern kvalitetssikring (KS1).

4.5 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten

Etatens samlede risiko ved andre tertial vurderes som moderat. Dette er noe lavere enn ved første tertial. Ubalansen i kapasitet og kompetanse innad i organisasjonen som følge av avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering oppleves fortsatt som krevende, men som følge av målrettet arbeid med risikoreduserende tiltak opplever etaten å ha god kontroll på den samlede risikoen.

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

Høyere bemanning på post 01 Driftsutgifter i forhold til bemanningsplan gav risiko for merforbruk. Statens vegvesen har gjennomført innsparingstiltak og andre tiltak som blant annet sluttpakker, kompetansetiltak og aktiv bruk av det interne arbeidsmarkedet i etaten. Dette har redusert denne risikoen fra første tertialrapportering, og vi forventer derfor ikke merforbruk på post 01 Driftsutgifter i 2020.

Risikoen har økt for mindreforbruk på post 30 Riksveiinvesteringer, og dette gjelder spesielt programområdene. Risikoen for mindreforbruk på post 22 Drift og vedlikehold har også økt. Bevilgningen til vedlikehold er økt betydelig i løpet av året for å stimulere til økt aktivitet som følge av koronasituasjonen. Statens vegvesen stiller store ressurser til rådighet for å sikre at vedlikeholdstiltak skal gjennomføres så raskt som mulig. Det vil likevel bli krevende å utbetale hele tilleggsbevilgningen i sin helhet i løpet av året, og risikoen for mindreforbruk har derfor økt fra første tertialrapportering.

På post 22 Drift og vedlikehold forventes det et merforbruk på drift, som må dekkes inn fra vedlikehold. I 2019 og 2020 har det vært større prisøkning i tilbud på driftskontrakter enn i årene før. Det jobbes aktivt for å forbedre kontraktsstrategi slik at risikoen for økt kostnadsnivå på driftskontrakter går ned.

Etaten arbeider aktivt med risikoreduserende tiltak for økt kostnadskontroll i store investeringsprosjekter. Vegdirektøren har tett oppfølging av prosjektporteføljen i månedlige styringsmøter. Det gjennomføres opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen og det innføres nytt prosjektøkonomistyringssystem i løpet av 2020. Risikoen for at Statens vegvesen går ut over sine fullmakter vurderes som lav. Et eget oppfølgingssystem som skal sørge for at etaten ikke binder opp midler som vi ikke har fullmakter til å omsette for de kommende årene er på plass.

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

Avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering følger plan, og risikoen knyttet til dette vurderes som lav ved andre tertial. Det kommer til å ta noe tid å få deler av organisasjonen i balanse igjen, når det gjelder kapasitet og kompetanse, men situasjonen var forventet og planlagte risikoreduserende tiltak pågår. Det arbeides med å tilpasse etatens styringsmodell til ny organisasjon, lederutvikling samt at det er gjennomført en ny gjennomgang av fin bemanningsplan.

Risikoen for området *internkontroll, kvalitet og etterlevelse* vurderes som moderat pr. andre tertial. Implementering av ny organisering i Statens vegvesen gir fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav, og knapphet på ressurser til å gjennomføre tiltak for å re-designe prosesser, samt rydde og forenkle krav- og hjelpedokumenter. Bedre prosesser

og forenklinger i krav til arbeidsutførelsen vil på sikt bidra til økt etterlevelse av interne krav og redusert risiko.

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

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

Risikoen samlet sett for området *helse, miljø, sikkerhet og beredskap* vurderes som moderat ved andre tertial, hvilket er noe lavere sammenlignet med første tertial. Mange ansatte i etaten har vært under et stort press over lang tid. Ledelsen har hatt fokus på å følge med på sykefravær og timebruk, og legge til rett for at arbeidsmengden ikke skal øke faren for ulykker og helseproblemer. Etaten skal også gjennomgå hvordan HMS rapporteres i prosjektene med hensikt å forenkle rapportering og sikre god dataflyt.

Risikoen knyttet til sikkerhet og beredskap vurderes som uforandret, selv om en rekke prosesser er startet for å få ned risikoen. Etaten arbeider fortsatt med oppfølgingen av erfaringene etter Covid-19 våren 2020, herunder oppdatering av policydokument og å få på plass en felles struktur for beredskapsplanverk i etaten. Som en del av dette arbeidet vil vi se nærmere på vår utførelse av myndighetsoppgaver samt overlappinger/interne grensesnitt. Det siste begynner å komme på plass.

Det forekommer fortsatt avvik som kan forårsake at personopplysninger kommer på avveie. Etaten arbeider konsekvent og systematisk med å melde alle brudd/potensielle brudd på personvernlovgivningen til Datatilsynet og følger opp sakene gjennom hele forløpet. Brudd og mulige brudd undersøkes for å finne årsakene, begrense skader og omfang, iverksette adekvate tiltak og sørge for organisatorisk læring. I august mottok Statens vegvesen et vedtak om overtredelsesgebyr på kr. 400.000–, for brudd på personvernlovgivningen (bruk av opplysninger til andre formål) i forbindelse med oppfølging av driftskontrakt. Statens vegvesen tilkjenner at vi i denne saken ikke har vært gode nok til å overholde kravet om formålsbegrensning. Overtredelsen skjedde tilbake i 2018, men vedtak om overtredelsesgebyr ble fattet i august 2020.

Risikoen samlet for området *omdømme og brukerperspektiv* har økt noe sammenlignet med første tertial. Som konsekvens av Covid-19 ble alle etatens publikumstjenester stengt i vår og etaten har etter oppstart opplevd forsinkelser i noen av våre leveranser på grunn av etterslep fra i vår. Det arbeides med å prioritere inn ressurser der risikoen er høyest og etatens proffkunder (forhandlere, importører, trafikkstasjoner, trafikkskoler) har prioritet og i praksis ingen ventetid. Tjenestene der det er ønskelig at brukeren skal benytte digitale løsninger, er de som har hatt noe ventetid under pandemien. Forsinkelser i leveranser som

følge av nedstengingen har også hatt som konsekvens at det ved andre tertial er en økende risiko for at offentlig journal ikke blir ajourholdt. Dette medfører manglede mulighet for publikum å få innsyn i etatens saksbehandling, herunder klagesaker.

Se også Statens vegvesens risikomatrise i Vedlegg 3.

4.6 Samfunnssikkerhet

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

Covid19 og håndteringen av denne har gitt Statens vegvesen god erfaring i hvordan håndtere nasjonale kriser. Etaten definerte i forbindelse med Covid19 en rekke samfunnskritiske funksjoner, og det ble utarbeidet kontinuitetsplaner og smitteverntiltak, som vil bli videreført i det ordinære planverket.

Statens vegvesen har gjennomført en evaluering av virksomhetens håndtering av Covid19 hendelsen. Tiltak og læringspunkter er identifisert og vil når gjennomført styrke etaten som beredskapsorganisasjon.

Vegdirektørens ledergruppe gjennomførte i juni en halvdags table-top øvelse hvor etatens evaluering av Covid19-håndteringen ble gjennomgått og hvor det i tillegg ble gjennomført et par øvelsesscenarier med utgangspunkt i funn fra evalueringen, herunder cyber.

I alle geografiske områder er det opprett kontakt med alle vegeiere for samhandling og koordinering. Dette ble blant annet testet ut under situasjonsrapporteringen i den første fasen av Covid-19. Statens vegvesen opplevde at dette fungerte bra.

Vegtrafikksentralene har videreført ekstraordinære smitteverntiltak etablert under starten av Covid-19 hendelsen. Redundante kontrollrom for ivaretagelse av kritiske funksjoner, i tilfelle behov for smittevask, er også videreført. Det har i perioden vært tilnærmet normal drift.

Samarbeidsavtale om øvelser mellom Forsvaret og Statens vegvesen er revidert og undertegnet av sjef FOH og vegdirektøren. Det er påbegynt forberedelser til neste års storøvelser i mars, samt flere mindre brigadeøvelser.

Statens vegvesen har tatt initiativ til samarbeid om klimatilpasning ved å invitere fylkeskommunene og Nye veier AS til diskusjonsmøte om problemstillinger og mulig samordning.

Samfunnssikkerhet har fått økt fokus ved planlegging og prosjektering av store utbyggingsprosjekter, hvor man ser på fremkommelighet (robusthet og redundans) på vegnettet, og da særlig for nødetatene.

Statens vegvesen har etablert enhetlig helårs byggherreberedskap, som følge av ny divisjonsmodell. Helårs byggherreberedskap reduserer sårbarheten og sikrer best mulig fremkommelighet for brukeren.

Nye driftskontrakter er utarbeidet og naturfarekart og naturfareplaner blir utarbeidet. I tillegg blir ROS-analyser utført etter rapport 632 ROS-analyser i planlegging.

I henhold til etatens gjeldende policyer innenfor informasjonssikkerhet og personvern arbeides det systematisk med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet. Statens vegvesen har etablert en ny IT-løsning for å identifisere sårbarheter i infrastrukturen.

Statens vegvesen har fokus på informasjonssikkerhet i ledertrening. Det arbeides med rutiner rundt tema sikkerhet i ansettelser for å bedre ansettelsesrutinene ved rekruttering til stillinger som håndterer eller hvor det gis tilgang til særskilt sensitiv informasjon.

Se også vedlegg 4.

Vedlegg

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

Statsbudsjettet 2020

Budsjett 2020 - større prosjekter som følges opp spesielt

Region/rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig		Ny		Prognose for slutt-kostnad T1 2020		Prognose for slutt-kostnad T2 2020		Prognose for sluttkostnad - avvik				Trafikkåpning	
	Styringsramme		Kostnadsramme		Kostnadsramme		Kostnadsramme		ift SR Mill. kr	ift gjeldende KR Mill. kr	%	Oppr	Avtale 2020	Rev
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr						
	2 891	3 226	3 226	2 891	2 891	2 891	2 891	2 891	0	-335	-10,4	21xx	21xx	2208
2b E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum														
3 E18 Lysaker-Ramstadsletta	16 708	17 835	17 835	16 708	16 708	16 708	15 888	-820	-1 947	-10,9	27xx	27xx		
3 E39 Sykkeltamvegen, Sørmarka-Smeaheia	1 007	1 189	1 189	1 007	1 007	1 007	1 007	0	-182	-15,3	21xx	21xx	2312	
4a E39 Rogfåst	18 564	20 828	20 828	22 000	22 000	22 000	20 600	2 036	-228	-1,1	25xx	26xx	3001	
4a E39 Svegetjørn - Rådal	7 626	8 269	8 269	9 001	9 001	9 001	9 085	1 459	816	9,9	22xx	2206	2209	
4a E39 Kristianborg-Bergen sentrum	922	1 044	1 044	922	922	922	922	0	-122	-11,7	22xx	22xx		
4b E39 Betha-Vinjøra-Stormyra	2 202	2 517	2 517	2 202	2 202	2 202	2 202	0	-315	-12,5		24xx	2407	
5a E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	545	603	603	545	545	545	617	72	13,2	2,3	22xx	22xx	2211	
5a Bø-Seljord	283	312	312	283	283	283	283	0	-0,1	-9,2	2106	2106		
5c E16 Bjørnum - Skaret	4 681	5 091	5 091	4 681	4 681	4 681	4 681	0	-410	-8,1	22xx	23xx	2502	
5c E16 Kvamskleiva	666	733	733	666	666	666	666	0	-67	-9,1	22xx	22xx	2210	
5c E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene	447	492	492	786	786	786	786	339	75,8	0		20xx	2106	
5c Rv. 5 Kjøsnestfjorden	1 216	1 363	1 363	1 118	1 118	1 118	1 118	-98	-245	-18,0		2203	2208	
6a Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1 246	1 407	1 407	1 390	1 390	1 390	1 390	144	11,6	-1,2		23xx	2406	
7 E6 Helgeland sør	4 528	5 032	5 032	5 451	5 451	5 451	5 480	952	448	8,9	xxxx	22xx	2010/ 2410	
8a E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjell-tunnelene	481	718	718	784	784	784	784	303	62,9	0,0	1912	1912	2103	
8b E69 Skarvbergtunnelen ⁶⁾	875	962	962	1 340	1 340	1 340	1 384	509	400	40,6	21xx	2108	2205	
	64 889	71 621	72 004	71 775	71 775	71 775	69 784	4 895	7,5	-2 220	-3,1			

2020-kr

Vedlegg

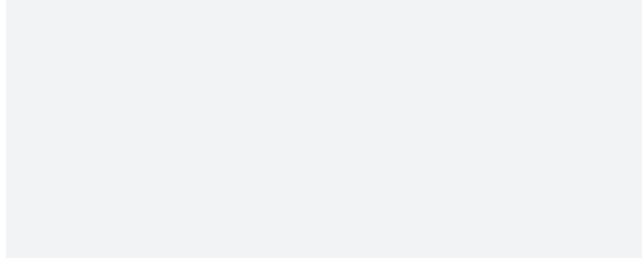
Region/rute/prosjekt åpnet for trafikk	Opprinnelig		Ny		Prognose for slutt-kostnad T1 2020		Prognose for slutt-kostnad T2 2020		Prognose for sluttkostnad - avvik				Trafikkåpning		
	Styringsramme		Kostnadsramme		Kostnadsramme		Kostnadsramme		ift gjeldende SR		ift gjeldende KR		Oppr	Avtale	Rev
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%	2019	2019	19xx
1 Rv. 110 Ørebekk - Simo ⁶⁾	792	874	944	1 045	253	32,0	101	10,7	17xx	19xx	1911				
3 E18 Bommedal - Sky	5 068	5 933	5 270	5 270	202	4,0	-663	-11,2	1712	1805					
3 E18 Varoddbrua	1 014	1 152	1 059	1 059	45	4,4	-93	-8,1	1906	2004	2010				
3 E39 Eiganestunnelen ⁶⁾	3 032	3 156	3 686	3 686	654	21,6	-38	-1,0	17xx	1912	2004				
3 Rv. 509 Sørmevågen - Sola skole	283	311	196	196	-87	-30,7	-115	-37,0	1707	1804					
4a E39 Bjørset - Skei	866	934	816	816	-50	-5,8	-118	-12,6	1811	1906	1908				
4c Rv. 13 Deildo ⁶⁾	347	382	589	589	242	69,6	-30	-4,8	1712	1810					
4c Rv. 13 Vik - Vangnes	665	668	580	580	-85	-12,8	-88	-13,2	21xx	2010	2006				
5a E134 Damåsen - Saggrenda	4 856	5 513	4 934	4 934	78	1,6	-579	-10,5	1910	1910	2007				
5a E134 Gvammen - Århus	2 378	2 571	2 312	2 312	-66	-2,8	-259	-10,1	17xx	1912					
5a Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	645	892	820	761	116	18,0	-131	-14,7	1811	1811					
5a Rv. 36 Slatteskås - Arnes	441	485	330	330	-111	-25,2	-155	-32,0	1811	1809					
5a Rv. 13 Ryfast	7 520	8 565	8 273	8 450	930	12,4	-115	-1,3	18xx	1912	2004				
5c E16 Sandvika - Wøyen	4 374	4 784	4 378	4 378	4	0,1	-406	-8,5	1910	1912					
5c E16 Bagn - Bjørgo	1 642	1 824	1 542	1 542	-100	-6,1	-282	-15,5	2005	1910					
5c E16 Øye - Eidsbru	779	857	772	772	-7	-0,9	-85	-9,9	1812	1903	2009				
6a E6 Jaktøya - Kleit - Sentervegen	3 027	3 279	2 881	2 841	-186	-6,1	-438	-13,4	1811	1902					
6a E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1 855	2 017	1 855	1 762	-93	-5,0	-255	-12,6	xxxx	2012	2009				
6a E6 Ekeberg- og Svartdals tunnelene	853	941	853	834	-19	-2,2	-107	-11,3	19xx	1906					
6d E136 Dølstefonna og Fantebrauta	226	249	233	233	6	2,8	-16	-6,6	1805	1808					
6e Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	536	590	460	460	-76	-14,2	-130	-22,0	1809	1905	1908				
7 E6 Helgeland nord	1 978	2 460	2 432	2 432	456	23,0	-28	-1,1	18xx	1910	1911				
7 E6 Helgeland nord, Krokstrand-Bolna	293	323	315	315	22	7,5	-8	-2,4	19xx	2010	1910				
7 Rv. 77 Kierrefjellet ⁶⁾	566	622	662	658	92	16,3	-15	-2,2	1810	1910					
7 Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	2 438	2 811	2 650	2 650	212	8,7	-161	-5,7	1906	1906	1904				
8a E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring ⁶⁾	3 614	4 137	4 375	4 375	761	21,0	0	0,0	1610/1410	1812/1509					
8b E6 Indre Nordnes - Skardalen	1 317	1 422	1 173	1 173	-144	-10,9	-249	-17,5	1712	1811					
8b E8 Tana bru	649	714	649	649	0	0,0	-65	-9,1	18xx	1908	2009				
8b E6 Storsandnes - Langnesbukta	680	748	594	584	-96	-14,2	-164	-22,0	1712	1811					
8b E8 Sørkjosfjellet	1 063	1 137	1 102	1 102	39	3,7	-35	-3,1	1608	1801					
Sum alle prosjekt (i anleggfase og avsluttede)	53 799	60 352	61 513	57 244	3 445	6,2	-4 726	-7,7							
	118 688	131 973	128 509	127 028	8 339	6,9	-6 945	-5,2							

MERKNAD:

Vedlegg

- 1) Fastsatt styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2017-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjetindeks fra 2017 til 2018. Merverdiavviktsilleødet i kostnadsrammen er korrigert ved at det er lagt til grunn samme prosenttillegg som for styringsrammen. if. omtale i forbindelse
- 2) Revidert styrings- og kostnadsramme
- 3) Opprinnelig styrings- og kostnadsramme omregnet til "gjennomsnittlig" 2004-prisnivå.
- 4) Opprinnelig styrings- og kostnadsramme er omregnet med "betongindeksen" fra 2004- til 2017-kr og med Vegdirektoratets planindekser fra 2017- til 2018-kr.
- 5) Prognose for sluttkostnad regnet om med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2016 til 2017 (gml) og med SSBs anleggsindeks fra 2016 til 2017 (rev) (SSBs anleggsindeks 2016-
- 6) Revidert kostnadsramme

"Grunnlag - SR, Prop/avtale" = Prognose for sluttkostnad/styringsramme i Prop 1 S (2017-2018), eller i proposisjoner som er lagt fram etter den tid.



Statsbudsjettet 2020 Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt		Plan- grunnlag (SM)		Plan- grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2020				Tertial 2 2020					
	Styrings- mål (SM)		P65			Avvik		Prognose T1 2020		Prognose T2 2020		Avvik		Avvik	
	mill kr (20-kr)	mill kr (20-kr)	mill kr (20-kr)	mill kr (20-kr)		ift SM (20-kr)	ift P65 (20-kr)	mill kr (20-kr)	ift P65 (20-kr)	mill kr (20-kr)	ift SM (20-kr)	mill kr (20-kr)	ift P65 (20-kr)	mill kr (20-kr)	ift P65 (20-kr)
	%	%	%	%		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1a E18 Retvet-Vinterbro	7 874	8 222	KP	KP	RP	-736	-9,4	-1 084	-13,2	7 474	-400	-5,1	-748	-9,1	
3a E18 Ramstadsleifta-Sjependen	8 968	9 433	KP	KP	RP	0	0,0	-525	-5,5	8 968	0	0,0	-525	-5,5	
3a Rv. 282 Holmenbrua	831	912	-	-	RP	0	0,0	-81	-8,9	831	0	0,0	-81	-8,9	
3a E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	3 281	3 431	RP	RP	RP	0	0,0	-150	-4,4	3 281	0	0,0	-150	-4,4	
3a E39 Algård-Hove	3 883	4 077	KP	KP	RP	0	0,0	-194	-4,7	3 883	0	0,0	-194	-4,7	
3a E39 Smiene-Harestad	3 609	3 790	KP	KP	RP	0	0,0	-181	-4,8	3 609	0	0,0	-181	-4,8	
3a Rv. 509 Transportkorridor vest (inkl. fellesrekning med 3a E39 Smiene-Harestad)	3 500	3 675	RP	RP	RP	-200	-5,7	-375	-10,2	3 300	200	-5,7	-375	-10,2	
4a E39 Volda-Furene	984	1 098	KP	KP	RP	0	0,0	-114	-10,4	984	0	0,0	-114	-10,4	
4b E39 Lønset-Hjelset	1 476	1 533	-	-	RP	-184	-12,4	-240	-15,7	1 293	183	-12,4	-240	-15,7	
5a Rv. 13 Lovræidet-Rødsiane	875	919	RP	RP	RP	0	0,0	-44	-4,8	875	0	0,0	-44	-4,8	
5a E134 Røldal-Seljestad	3 172	3 330	KP	KP	RP	0	0,0	-158	-4,8	3 172	0	0,0	-158	-4,8	
5c E16 Nærøydalen (Hylland-Sleen)	1 859	1 952	RP	RP	RP	-362	-19,5	-455	-23,3	1 497	363	-19,5	-456	-23,3	
6a Rv. 4 Roa-Gran grense (inkl. Jaren-Amundrud)	1 914	2 012	RP	RP	RP	68	3,5	-31	-1,5	1 982	68	3,5	-30	-1,5	
6d E136 Flatmark-Monge-Mårstein 1	1 384	1 453	KP	KP	RP	0	0,0	-69	-4,8	1 384	-	0,0	-69	-4,8	
6d E136 Breivika-Lerstad	1 969	2 027	RP	RP	RP	0	0,0	-58	-2,8	2 059	91	4,6	33	1,6	
7a E6 Megården-Mørsvikbotn	9 296	9 701	RP	RP	RP	0	0,0	-405	-4,2	9 296	0	0,0	-405	-4,2	
8a E8 Sørbotn-Laukslett 1	1 937	2 034	KP	KP	RP	0	0,0	-97	-4,8	1 937	0	0,0	-97	-4,8	
8a Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø)	1 750	1 826	KP	KP	RP	146	8,4	70	3,8	1 896	146	8,4	70	3,8	
8b Rv. 94 Hammerfest sentrum	1 148	1 203	RP	RP	RP	0	0,0	-55	-4,6	1 148	0	0,0	-55	-4,6	
Sum alle prosjekter	59 710	62 687				-1 267,9	-2,1	-4 245,0	-6,8	58 869	842	-1,4	-3819	-6,1	

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

Sammendrag T2 2020

Etatens samlede risiko ved andre tertial vurderes som moderat. Dette er noe lavere enn ved første tertial. Ubalansen i kapasitet og kompetanse innad i organisasjonen som følge av avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering oppleves fortsatt som krevende, men som følge av målrettet arbeid med risikoreducerende tiltak opplever etaten å ha god kontroll på den samlede risikoen.

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 2020		Risikoreducerende tiltak	Status	
		Sum	S	K			Sum
Ikke levere i henhold til mål og prioriteringer i tildelingsbrevet	- Mangel på kapasitet og kompetanse pga. omstilling til ny organisasjon kontra mengden oppgaver som skal løses kan påvirke leveranseevnen. - Kapasitetsutfordringer som følge av Covid-19 kan påvirke enkelte av leveransene.	8	2	4	8	Følge med på og prioritere ressursbruken slik at vi klarer å levere på oppdrag i tildelingsbrevet Oppdrag i tildelingsbrevet fordeles ut i direktorens styringsavtaler med Vegdirektøren og følges opp i styringsdialogen Økt bruk av overtid for å øke kapasiteten på enkelte områder (NY)	Pågår Pågår Pågår
Vesentlige mer- eller mindreforbruk ved gjennomføring av budsjett	- For høy bemanning på post 01 Driftsutgifter i forhold til fin bemanningsplan og forutsetninger for bemanning i revidert nasjonalbudsjett dermed for høy timebelastning og merforbruk på post 01. - Mindreforbruk på post 30 Riksveinvesteringer bl.a. som følge av kostnadsreduksjoner, forsinkelser i forberedelser til oppstart og dårligere framdrift i anleggsfasen - Mindreforbruk på tilskuddspostene som følge av manglende prosjekter/søknader fra fylkeskommunenene.	12	4	3	12	Tettere oppfølging av økonomi og status i alle ledermøtene Standardisering av økonomirapportering Fortløpende gjennomføre korrektive tiltak for å unngå mer- og mindreforbruk Aktiv bruk av internt arbeidsmarked Tilby sluttpakker eller kompetansetiltak Vurdere tidlig utlysning av investeringsprosjekter (NY)	Pågår Gjmf Pågår Pågår Planlagt/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	4	4	16	Forbedre intern styringsdialog Gjennomføre tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter Forbedre grunnlaget for innmelding av budsjettbehov, blant annet mer realistisk budsjettering Forsterket fokus på kvaliteten i prognosesetting i forbindelse med budsjettarbeidet (NY) Gjennomgang av prosjektstruktur for prosjekter < 200 millioner (NY)	Pågår Pågår Pågår Planlagt
Risiko for å gå ut over delegerte fullmakter	Etaten binder opp midler for de kommende årene som vi ikke har fullmakt til å omsette.	8	1	4	4	Eget oppfølgingssystem Tett oppfølging mot divisjonene og tydeliggjøring av fullmaktene	Pågår Pågår
Økt kostnadsnivå og manglende kostnadskontroll i store investeringsprosjekter	Kostnadsoverskridelse på prosjekter, prosjekter må stoppes eller utsettes mv.	12	2	4	8	Innføring av nytt prosjektøkonomistyringssystem i løpet av 2020 Månedlige styringsmøter med Divisjon Utbygging hvor porteføljen av prosjekter i plan- og gjennomføringsfase gjennomgås Tett og løpende oppfølging av prosjektporteføljen Opplæring i prosjekteier- og prosjektlederrollen via prosjektskolen	Pågår Pågår Pågår
Økt kostnadsnivå i driftskontrakter	- Opphør av sams veiadministrasjon medfører økte kostnader i driftskontraktene.	12	4	3	12	Jobbe kontinuerlig med kontraktsstrategi for å gjøre kontraktene mest mulig attraktive Merforbruk på drift må balanseres ut med redusert vedlikehold	Pågår Planlagt

Beskrivelse av risiko under risikoområde 1:

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

Høyere bemanning på post 01 Driftsutgifter i forhold til bemanningsplan gav risiko for merforbruk. Statens vegvesen har gjennomført innsparingstiltak og andre tiltak som blant annet sluttpakker, kompetansetiltak og aktiv bruk av det interne arbeidsmarkedet i etaten. Dette har redusert denne risikoen fra første tertialrapportering, og vi forventer derfor ikke merforbruk på post 01 Driftsutgifter i 2020.

Risikoen har økt for mindreforbruk på post 30 Riksveinvesteringer, og dette gjelder spesielt programområdene. Risikoen for mindreforbruk på post 22 Drift og vedlikehold har også økt. Bevilgningen til vedlikehold er økt betydelig i løpet av året for å stimulere til økt aktivitet som følge av korona-situasjonen. Statens vegvesen stiller store ressurser til rådighet for å sikre at vedlikeholdstiltak skal gjennomføres så raskt som mulig. Det vil likevel bli krevende å utbetale hele tilleggsbevilgningen i sin helhet i løpet av året, og risikoen for mindreforbruk har derfor økt fra første tertialrapportering.

På post 22 Drift og vedlikehold forventes det et merforbruk på drift, som må dekkes inn fra vedlikehold. I 2019 og 2020 har det vært større prisøkning i tilbud på driftskontrakter enn i årene før. Det jobbes aktivt for å forbedre kontraktsstrategi slik at risikoen for økt kostnadsnivå på driftskontrakter går ned.

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 i løpet av 2020. Risikoen for at Statens vegvesen går ut over sine fullmakter vurderes som lav. Et eget oppfølgingssystem som skal sørge for at etaten ikke binder opp midler som vi ikke har fullmakter til å omsette for de kommende årene er på plass.

Risikoområde 2: Omstilling, digitalisering og effektivisering							
Området dekker risiko knyttet til enhetens manglende evne til å omstille, digitalisere og hente ut effektiviseringsgevinster. I overgangen til ny organisasjon dekker den også manglende implementering av ny organisasjonsstruktur og omstilling etter avviklingen av sams vegadministrasjon.							
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1 Sum	T2 2020 S K Sum		Risikoreducerende tiltak	Status	
Ikke klare å følge opp kravene til effektiv ressursbruk	- Budsjettene overskrides. - Manglende evne til å bruke digitalisering til å effektivisere arbeidsformer.	9	2	3	6	Oppfølging av timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene.	Pågår
						Etablere ny, mindre ressursintensiv arbeidsform (intern sky) knyttet til utvikling.	Pågår
						Gjennomgang av oppgaver og grensdragning med målsetning om å utføre oppgaver mer effektivt.	Pågår
Avvik i avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering	Avgangen til fylkene ble lavere enn forventet og bemanningen er i ubalanse.	6	1	3	3	Tilpasse etatens styringsmodell til ny organisasjon.	Pågår
						Lederutvikling i form av et FRAM-prosjektet.	Pågår
						Ny gjennomgang av fin bemanningsplan.	Pågår
						Tilby sluttpakker og kompetansetiltak.	Pågår
						Dialog med SD om nasjonale oppgaver og oppgaver knyttet til fylkeskommunene.	Pågår
Manglende evne til å omstille på grunn av oppgavemengden	Opprettholde daglig drift går på bekostning av utviklingsoppgavene.	9	3	3	9	Spisse sammensetningen av utviklingstiltak mot framtidige strategiske mål	Pågår
						Standardisering gjennom prosesser i kvalitetssystemet.	Pågår
Videreføring av gammel arbeidsmetode inn i ny organisasjon (NY)	- 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		4	3	12	Bygge inn regelstøtte i systemene for å eliminere feil i saksbehandlingen.	Pågår
						Økt digitalisering.	Pågår
						Økt bruk av digitale verktøy for analyse og oppfølging.	Pågår
						Digitalisere arbeidsintensive områder som kan standardiseres.	Pågår

Beskrivelse av risiko under risikoområde 2:
Risikoen samlet sett for området omstilling, digitalisering og effektivisering vurderes som moderat per andre tertial, dvs. på det samme nivået som ved første tertial. Det er krevende å holde ønsket framdrift på forbedringsarbeidet og situasjonen med underbemanning på enkelte områder påvirker etatens evne til å ta ut gevinster av effektiviseringsarbeid, som for eksempel mer effektive arbeidsformer. Det er satt i verk flere tiltak for å redusere risikoen. Blant annet oppfølging på timebruk og nøkkeltall i månedsrapporter til ledermøtene og etablering av ny, mindre ressursintensiv arbeidsform (intern sky) knyttet til utvikling.

Avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering følger plan, og risikoen knyttet til dette vurderes som lav ved andre tertial. Det kommer til å ta noe tid å få deler av organisasjonen i balanse igjen, når det gjelder kapasitet og kompetanse, men situasjonen var forventet og planlagte risikoreducerende tiltak pågår. Det arbeides med å tilpasse etatens styringsmodell til ny organisasjon, lederutvikling samt at det er gjennomført en ny gjennomgang av fin bemanningsplan.

Risikoområde 3: Internkontroll, kvalitet og etterlevelse							
Området dekker enhetens 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 Sum	T2 2020 S K Sum		Risikoreducerende tiltak	Status	
Områder i etaten drives ikke i samsvar med gjeldende lover og regler	- Manglende etterlevelse kan påvirke leveranser til bruker og samfunn. - Manglende etterlevelse av interne krav grunnet ny organisering.	9	3	3	9	Forenkling og opprydding av prosesser og styrende dokumenter (krav- og hjelpedokumenter).	Pågår
						Implementere ny organisasjon med prosesser, roller, fullmakter mv.	Pågår
Ikke tilstrekkelig læring og forbedring	- Manglende læring og forbedring kan bety at vi ikke korrigerer tilstrekkelig ved avvik og at vi ikke har tilstrekkelig kontroll på om besluttede tiltak gir ønsket resultat eller effekt.	9	3	3	9	Etablert prosessorganisasjonen, blant annet med kvalitetsansvarlige i divisjonene.	Gjnn
						Gjennomføre ledelsens gjennomgåelse.	Planlagt
						Analysere hvilke feil som gjentar seg og forbedre prosessene (NY)	Planlagt/Pågår
						Systematisk oppfølging og styring av tiltak for å lukke avvik fra eksterne og interne tilsyn og revisjoner.	Gjnn

Beskrivelse av risiko under risikoområde 3:
Risikoen for området internkontroll, kvalitet og etterlevelse vurderes som moderat per andre tertial. Implementering av ny organisering i Statens vegvesen gir fortsatt risiko for manglende etterlevelse av interne krav, og knapphet på ressurser til å gjennomføre tiltak for å re-designe prosesser, samt rydde og forenkle krav- og hjelpedokumenter. Bedre prosesser og forenklinger i krav til arbeidsutførelsen vil på sikt bidra til økt etterlevelse av interne krav og redusert risiko.

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

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

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 samfunnsikkerhet og beredskap, inklusive informasjonssikkerhet og personvern, ikke fungerer.							
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T1	T2 2020			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	S	K	Sum		
Høy belastningen på enkeltområder pga. redusert kapasitet	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	3	3	9	Gjennomgang og justering av bemanningsplan. Tettere oppfølging av timebruken til ansatte. Tett oppfølging av nestenulykker i organisasjon.	Pågår Pågår Pågår
Policy for beredskap og hendelseshåndtering og informasjonssikkerhet og sikring fungerer ikke i henhold til plan	Manglende sammenheng mellom styrende dokument og praksis ute i organisasjonen, som vil ha innvirkning på hvor effektivt etaten håndterer hendelser i hele krisespekteret.	9	3	3	9	Policy for beredskap og hendelseshåndtering revideres etter Covid-19 erfaringene. Etatens beredskapsplaner må standardiseres på alle nivå og det må etableres en tydeligere beredskapsstruktur gjennomgående i hele linjen. VegCIM - ny versjon og oppsett av system for krisehåndtering.	Pågår Pågår
Skkerhetsbrudd og -avvik, spesielt personvernsvik	Persondata eller annen sensitiv informasjon kommer på avveie.	9	3	3	9	Videreføre arbeidet med behandlingsoversikter og verdvurderinger for å bevisstgjøre og ansvarliggjøre prosessiere. Fortsatt høyt fokus på tilgangsstyring og kontroll gjennom å etablere gode prosesser i systemene og ha jevnlig etterlevelseskontroller.	Pågår Pågår
Økt skadefrekvens (NY)	Manglende avklaring i grensesnitt kan lede til økt skadeomfang.		2	4	8	Økt ledelsesfokus på HMS ute i prosjektene forenkle rapportering.	Planlagt
Beskrivelse av risiko under risikoområde 4:							
Risikoen samlet sett for området helse, miljø, sikkerhet og beredskap vurderes som moderat ved andre tertial, hvilket er noe lavere sammenlignet med første tertial. Mange ansatte i etaten har vært under et stort press over lang tid. Ledelsen har hatt fokus på å følge med på sykefravær og timebruk, og legge til rett for at arbeidsmengden ikke skal øke faren for ulykker og helseproblemer. Etaten skal også gjennomgå hvordan HMS rapporteres i prosjektene med hensikt å forenkle rapportering og sikre god dataflyt.							
Risikoen knyttet til sikkerhet og beredskap vurderes som uforandret, selv om en rekke prosesser er startet for å få ned risikoen. Etaten arbeider fortsatt med oppfølgingen av erfaringene etter Covid-19 våren 2020, herunder oppdatering av policydokument og å få på plass en felles struktur for beredskapsplanverk i etaten. Som en del av dette arbeidet vil vi se nærmere på vår utførelse av myndighetsoppgaver samt overlappinger/interne grensesnitt. Det siste begynner å komme på plass.							
Det forekommer fortsatt avvik som kan forårsake at personopplysninger kommer på avveie. Etaten arbeider konsekvent og systematisk med å melde alle brudd/potensielle brudd på personvernlovgivningen til Datatilsynet og følger opp sakene gjennom hele forløpet. Brudd og mulige brudd undersøkes for å finne årsakene, begrense skader og omfang, iverksette adekvate tiltak og sørge for organisatorisk læring. I august mottok Statens vegvesen et vedtak om overtredelsesgebyr på kr. 400.000-, for brudd på personvernlovgivningen (bruk av opplysninger til andre formål) i forbindelse med oppfølging av driftskontrakt. Statens vegvesen tilkjennegir at vi i denne saken ikke har vært gode nok til å overholde kravet om formålsbegrensning Overtredelsen skjedde tilbake i 2018, men vedtak om overtredelsesgebyr ble fattet i august 2020.							

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	T2 2020			Risikoreducerende tiltak	Status
		Sum	S	K	Sum		
Publikum får ikke den tjenesten de har behov for til rett tid og sted	- Lang svartid på henvendelser, eksempelvis på trafikant- og kjøretøytenester på telefon, som følge av koronanedstengingen. - Etaten klarer ikke overholde tidsfrister for klagesaker.	9	3	3	9	Chatbot er introdusert og bør kunne ta unna flere spørsmål. Tiltak for å dekke opp underbemanning på området. Øke aktivitet på digitale tjenester og selvbetjeningsløsninger.	Pågår Planlagt Pågår
Uavklarte roller og ansvar i utføringen av pålagte myndighetsoppgavene hemmer oppgaveutførelsen og skader omdømme	Etaten får ikke utført oppgavene med ønsket kvalitet.	9	2	3	6	Økt bruk av måltrett overtid (NY) Skape felles forståelse for innholdet i SVVs nye myndighetsrolle og avklare ansvar og oppgaver internt mellom divisjonene ved kriser, spesielt på geografisk nivå.	Pågår
Etaten overholder ikke offentlighetsloven (NY)	- Forsinkelser i innleggelse i offentlig journal. - Manglende mulighet for innsyn i etatens saksbehandling		3	3	9	Midlertidig øke kapasiteten. Automatisere arbeidsprossene gjennom økt digitalisering og etablering av kontaktskjema.	Pågår Pågår
Beskrivelse av risiko under risikoområde 5:							
Risikoen samlet for området omdømme og brukerperspektiv har økt noe sammenlignet med første tertial. Som konsekvens av Covid-19 ble alle etatens publikumstjenester stengt i vår og etaten har etter oppstart opplevd forsinkelser i noen av våre leveranser på grunn av etterslep fra i vår. Det arbeides med å prioritere inn ressurser der risikoen er høyest og etatens proffkunder (forhandlere, importører, trafikkstasjoner, trafikkskoler) har prioritet og i praksis ingen ventetid. Tjenestene der det er ønskelig at brukeren skal benytte digitale løsninger, er de som har hatt noe ventetid under pandemien. Forsinkelser i leveranser som følge av nedstengingen har også hatt som konsekvens at det ved andre tertial er en økende risiko for at offentlig journal ikke blir ajourholdt. Dette medfører manglede mulighet for publikum å få innsyn i etatens saksbehandling, herunder klagesaker.							

Vedlegg 4 – Samfunnssikkerhet i T2

1 Innledning

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

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

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

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

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

Generelt kan bemerkes at Covid19 og håndteringen av denne har gitt Statens vegvesen erfaringer i hvordan håndtere nasjonale kriser, som det nå arbeides med å integrere i vårt planverk.

2 Rapporteringspunkter:

Nedenfor følger omtale av tema utledet av vårt overordnede oppdrag og interne målsettinger slik disse fremgår av styrende dokumenter nevnt innledningsvis.

2.1 Samfunnssikkerhet

2.1.1 Tiltak i perioden for å kartlegge risiko-, trussel- og sårbarhetsbildet innenfor eget ansvarsområde.

Statens vegvesen definerte i forbindelse med Covid19 en rekke samfunnskritiske funksjoner, og det ble utarbeidet kontinuitetsplaner og smitteverntiltak, som vil bli videreført i det ordinære planverket.

Det er innenfor flere ansvarsområder gjennomført tiltak for å kartlegge risiko-, trussel- og sårbarhetsbildet som følge av den pågående korona-situasjonen. Blant annet arbeides det med beredskapsanalyser for samfunnskritiske funksjoner.

Det er gjennomført 3R vurderinger ifm. NTP-arbeidet.

Statens vegvesen har innen trafikant og kjøretøy hatt stort fokus på å kartlegge risiko, trussel og sårbarhet på våre medarbeidere og brukere i forhold til å hindre smitte av Covid-19 viruset. Tertiale har vært preget av samfunnets nedstengning på tjenester med personlig oppmøte på trafikkstasjonene. Statens vegvesen har i nedstengingsperioden opprettholdt samfunnskritiske oppgaver og tjenester innen trafikant og kjøretøy.

I den siste tiden har det oppstått lokale tiltak ved høye smitteutbrudd. Statens vegvesen har da umiddelbart risikovurdert situasjonen og utført tiltak som er lojale mot de lokale tiltakene kommunene har vedtatt.

2.1.2 Tiltak i perioden for å styrke egen beredskapsevne ved større hendelser, herunder sikre minst mulig nedetid på tjenestene.

Statens vegvesen har gjennomført en evaluering av virksomhetens håndtering av Covid19 hendelsen. Tiltak og læringspunkter er identifisert og vil når gjennomført styrke etaten som beredskapsorganisasjon.

Styrende dokumenter vil revideres og det vil utarbeides et enhetlig felles system for planverk på alle nivå i etaten, med standardisert prosedyrer for håndtering av krisehendelser. Vaktordninger evalueres og fremtidig behov knyttet til disse vurderes for å sikre tilstrekkelig og samordnet beredskap.

Statens vegvesen har innen drift og vedlikehold etablert enhetlig helårs byggherreberedskap, som vil styrke egen beredskapsevne og sikre minst mulig nedetid.

Utbyggingsområdene med tilhørende prosjekter vurderer risiko, trussel og sårbarhetsbildet i sine SHA – planer. I tillegg har hvert enkelt prosjekt sin egen beredskapsorganisasjon.

Statens vegvesen har i samarbeid med BNL (Byggenæringens landsforening) utarbeidet retningslinjer for arbeid og drift på bygg - og anleggsplasser for å begrense smitte. Retningslinjer er implementert i etatens krise- og beredskapsplan og tiltak er gjennomført og implementert i perioden.

Implementering av «Nye VegCIM nasjonal» er i gang. Dette vil bidra til å styrke beredskapevnen ved at vi har ett IKT beredskapssystem istedenfor 7 som Statens vegvesen hadde under regionmodellen.

Statens vegvesen har startet et arbeid med å gjennomgå etatens beredskapskommunikasjon, herunder nødnett, satellittelefoner, prioritert mobilabonnement, TopSEC og NBN-klienter. Innen drift og vedlikehold vil dette øke beredskapevne bl.a. med fullverdig implementering av nødnett.

Retningslinjer for arbeid og drift på bygg- og anleggsplasser for å begrense smitte er tiltak i perioden som har sikret minst mulig nedetid i prosjektene.

Statens vegvesen har etablert et nytt overvåkningssystem for intern IT-infrastruktur. Dette vil øke sikkerheten ytterligere da hendelser kan bli oppdaget raskere og nødvendige tiltak kan iverksettes tidlig. Etaten arbeider kontinuerlig med å redusere teknisk gjeld og å etablere sikkerhetsoppdateringer fra leverandører av programvare og maskinvare.

Nødstrømsaggregat for datahall testes med faste intervaller.

VPN hjemmekontorløsning er konfigurert og bygget opp med ekstra kapasitet, for å sikre stabil tilgang til virksomhetens systemer for de ansatte i Statens vegvesen i forbindelse med Covid19 og endring i arbeidsmønster med stort bruk av hjemmekontor.

2.1.3 Tiltak i perioden for gjennomføring av øvelser og evalueringer.

Vegdirektørens ledergruppe gjennomførte i juni en halvdags table-top øvelse med relevante scenarier, blant annet innen cyber. Under øvelsen ble det også en gjennomgang av etatens evaluering av Covid19 håndteringen som ble gjennomført i forkant av øvelsen. Hendelsen har gitt betydelig læring i organisasjonen.

Statens vegvesen har startet planlegging av en teknisk øvelse som tar for seg verifisering av backup og gjenopprettingsrutine for sentral IT-infrastruktur komponent. Øvelsen skal gjennomføres i T3.

2.1.4 Tiltak i perioden for å sikre best mulig samvirke i en beredskapssituasjon mellom veimyndighetene (tildelingsbrevet).

Statens vegvesen har startet et arbeid med å revidere håndbok R611 trafikkberedskap og håndbok R612 vegmeldingstjenesten for å identifisere krav som eventuelt skal gjelde alle veieiere. Videre skal disse kravene operasjonaliseres og vurderes forskriftsfestes (forskrift til vegloven §10).

I alle geografiske områder er det opprett kontakt med alle veieiere for samhandling og koordinering. Dette ble blant annet testet ut under situasjonsrapporteringen i den første fasen av Covid-19. Statens vegvesen opplevde at dette fungerte bra.

2.1.5 Tiltak i perioden for å ivareta trafikkstyring og trafikkinformasjon ved ekstraordinære hendelser og beredskap, herunder samordnet rapportering på veisiden (tildelingsbrevet).

VTS har videreført ekstraordinære smitteverntiltak etablert under Covid-19 hendelsen. Redundante kontrollrom for ivaretagelse av kritiske funksjoner, i tilfelle behov for smittevask, er også videreført. Det har i perioden vært tilnærmet normal drift.

VU-prosjektet VTS 2020 som utvikler "Hendelsesbasert toppsystem (HBT)" jobber iht. fremdriftsplan.

Ett samordnet IKT beredskapssystem «Nye VegCIM nasjonal» vil bidra til enhetlig og samordnet rapportering både i samordningskanal og i fagkanal.

2.1.6 Tiltak i perioden for å støtte Forsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig, herunder delta i beredskapsplanlegging og øvelser (tildelingsbrevet).

Samarbeidsavtale om øvelser med vedlegg mellom Forsvaret og Statens vegvesen er revidert og undertegnet av sjef FOH og vegdirektøren. Utover våren har FOH mottatt ukentlige statusrapporteringer om virkninger av koronasituasjonen på Statens vegvesen sitt ansvarsområde, samt flom- og skredrapporter.

Det er påbegynt forberedelser til neste års storøvelser i mars, samt flere mindre brigadeøvelser.

På grunn av koronasituasjon har det vært noe begrenset møteaktivitet mellom Forsvaret og Statens vegvesen. Flere planlagte møter/konferanser innen totalforsvarsarbeidet har blitt utsatt eller avlyst. Per nå planlegger man å gjennomføre en nedskalert versjon den sivil/mil øvelsen Polaris/Gram i november, og Statens vegvesen vil delta med liaisons på øvelsen.

Det innrulleres tre nye Statens vegvesen- liaisons til FOH i september, og etaten vil da ha totalt fem liaisons.

Det pågår en del skaderegistreringer, reparasjoner og sluttoppgjør etter militærøvelsen Cold Response 2020 som ble avlyst like før start. Tungt materiell var allerede kjørt ut i felt, og vegnettet ble påført en del skader. Skadeomfanget er begrenset sammenlignet med tidligere øvelser.

2.2 Klima og naturfare

2.2.1 Tiltak i perioden for å videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen (tildelingsbrevet) Statens vegvesen har tatt initiativ til samarbeid om klimatilpasning ved å invitere fylkeskommunene og Nye veier AS til diskusjonsmøte om problemstillinger og mulig samordning.

I tillegg jobbes det med en søknad til Forskningsrådet for et FoU-prosjekt om samfunnsøkonomi i klimatilpasning, der Statens vegvesen søker sammen med Nye veier og i samarbeid med tre fylkeskommuner.

Etaten støtter seg på pågående samarbeid: Naturfareforum (NVE, Bane NOR, DSB med flere) og varslingsjeneste varsom.no (med NVE og Meteorologisk institutt).

2.2.2 Tiltak i perioden for å begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger ved å ta hensyn til klimaendringer ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur.

Samfunnssikkerhet har fått økt fokus ved planlegging og prosjektering av store utbyggingsprosjekter. Samfunnssikkerhet er inkludert i planlegging av nye veier, hvor man ser på fremkommelighet (robusthet og redundans) på vegnettet, og da særlig for nødetatene.

I 2020 er rapport nr. 632 «ROS-analyser i vegplanlegging» publisert, hvor samfunnssikkerhet inngår som et eget kapittel. Størst fokus er knyttet til tidligfase ved bruk av 3R-metoden, men samfunnssikkerhet belyses i alle planfaser. Aktsomhetskart/faresonekart integreres, samt fagrapporter fra geologi/geoteknikk, for å vurdere best egnede trasé med hensyn på å ha et robust vegnett. I så måte er naturfare, og hvordan dette kan påvirke fremtidig vegnett, integrert i planleggingen.

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

Statens vegvesen har etablert enhetlig helårs byggherreberedskap, som følge av ny divisjonsmodell. Klimautfordringene skaper ras og flomrelaterte utfordringer på helårsbasis. Helårs byggherreberedskap reduserer sårbarheten og sikrer best mulig fremkommelighet for brukeren.

Tunneloppgraderingsprosjektene

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

2.2.3 Tiltak i perioden for å sikre at klimahensyn er en del av beslutningsgrunnlaget ved prioritering av innsats for drift, vedlikehold og forvaltning av vegnettet og vegobjekter. Nye driftskontrakter er utarbeidet og naturfarekart og naturfareplaner blir utarbeidet. I tillegg blir ROS analyser utført etter rapport 632 ROS - analyser i planlegging.

Ekstra tildelte «koronamidler» er benyttet til bl.a. drenering av grøfter, torvkanter, stikkrenner, kulverter langs hele riksvegnettet.

Statens vegvesen har sammen med NVE, hatt arbeid etter større uværshendelser med sikring av bekker/vassdrag

Økt samarbeid med NVE og bruk av varslingsrutiner fra meteorologisk institutt og andre plattformer bidrar til at etaten er bedre forberedt på større hendinger. Det er generelt stor oppmerksomhet i driftskontraktene på grøfter/stikkrenner og fokus på at det kan oppstå situasjoner.

Statens vegvesen har i drift og vedlikehold øst satt i gang et pilotprosjekt for å teste ut sensorteknologi for å overvåke stikkrenner/kulverter som er sårbare i en flomsituasjon. Ved bruk av koronamidler bygges det opp et radarvarslingsanlegg på rv. 15 ved Lom som varsler biler ved snøras over veien.

2.3 IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet

2.3.1 Tiltak i perioden for å støtte opp under vårt systematisk arbeid med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet (ansvarlig IT).

I henhold til Statens vegvesens gjeldende policyer innenfor informasjonssikkerhet og personvern arbeides det systematisk med IT-sikkerhet og informasjonssikkerhet.

Etaten har etablert en ny IT-løsning for å identifisere sårbarheter i infrastrukturen. Det jobbes nå med å gjennomgå og analysere rapportene for å kunne identifisere kritikaliteten på funnene som er gjort. Denne løsningen vil gi ekstra god sikkerhet og dermed minimere angrepsflaten. Statens vegvesen har i perioden gjennomført flere inntrengningstester for å sjekke om det er mulig å hacke etatens systemer fra internett.

I T1 rapporten er det beskrevet at flere operativsystemer fra januar ikke lenger har support fra leverandørene, dette går under begrepet teknisk gjeld. I T2 har Statens vegvesen jobbet med å få oppdatert disse systemene for å kunne ha kontroll på sikkerhetsutfordringene med gamle systemer.

2.3.2 Tiltak i perioden for å ivareta informasjonssikkerhet, herunder tilgangskontroll, rutiner ved ansettelser, opplæring og sikkerhetskultur generelt.

I henhold til Statens vegvesens gjeldende policyer innenfor informasjonssikkerhet og personvern kartlegges det kontinuerlig risiko, trusler og sårbarheter i våre IT-løsninger og persondatabehandlinger. Her benyttes blant annet verdivurderinger, risikovurdering og behandlingsoversikt.

Det har i T2 blitt utført 12 risikovurderinger, 10 verdivurderinger og det er lagt inn to nye behandlinger i behandlingsoversikten. Fire sikkerhetsrapporter er utarbeidet. Sikkerhetsrapportene omtaler trusselnivået i etaten innen avvik, GDPR, antivirus, overvåkning, spam, ekstern varsling og samfunnets risikovurderinger. Statens vegvesen følger kontinuerlig med på trusselbildet og trusselnivået internt for våre IT-systemer og i vår informasjonsbehandling. Statens vegvesen har et eget IT-sikkerhetsforum som følger opp trussel og sårhetsbildet for å være i forkant av potensielle hendelser.

Statens vegvesen har i perioden gjennomført en spørreundersøkelse om tilgangskontroll. Undersøkelsen har til formål å undersøke etatens kunnskap om informasjonssikkerhet, og særlig tilgangsstyring. Resultatet er under behandling og er planlagt presentert under sikkerhetsmåneden 2020.

Månedlige nanoleksjoner er sendt ut til alle ansatte og konsulenter, planlegging av sikkerhetsmåneden i oktober har startet. De to siste ukene i oktober planlegges det å sette ekstra fokus på informasjons-/cybersikkerhet gjennom ulike aktiviteter rettet mot de ansatte i Statens vegvesen.

Statens vegvesen har fokus på informasjonssikkerhet i ledertrening. Lederprogrammet som var planlagt med oppstart i T2 er utsatt til høsten. Det arbeides også med rutiner rundt tema sikkerhet i ansettelser for å bedre ansettelsesrutinene ved rekruttering til stillinger som håndterer eller hvor det gis tilgang til særskilt sensitiv informasjon.

Statens vegvesen har besluttet å utarbeide retningslinjer for håndtering av personvern og sletting av personopplysninger knyttet til store utbyggingsprosjekter. Det er også besluttet å utarbeide retningslinjer og rutiner knyttet til informasjonssikkerhet i anbud, prosjekt og rigg.