



Statens vegvesen

Tertialrapport pr. 31. august 2019 til Samferdselsdepartementet

Innholdsfortegnelse

1	Leders beretning	3
2	Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029	5
2.1	Hovedmål Framkommelighet	5
2.2	Hovedmål Transportsikkerhet.....	5
2.3	Hovedmål Miljø.....	5
3	Økonomi og ressursbruk.....	6
3.1	Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen	6
3.2	Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen	12
3.3	Fullmakter	13
3.4	Kap. 4322 og kap. 5624 Svinesundsforbindelsen AS	15
3.5	Postvis omtale av kap.1330 Særskilte transporttiltak.....	15
3.6	Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem	15
4	Risikovurderinger	17
5	Effektiv ressursbruk	19
5.1	Drifts- og administrasjonseffektivitet	19
5.2	Tiltak for å følge opp ABE-reformen	21
5.3	Interne kostnader	22
5.4	Prosjektstyring	23
6	Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet.....	28
6.1	Samfunnssikkerhet	28
6.2	Status for byvekstvtaler	28
6.3	Oppfølging av Autosysprosjektet.....	33
6.4	Systemløsning for bompengeneinnkreving.....	34
6.5	Skille ut utstedervirksomheten	34
6.6	Status for tunnelutbedringsprogrammet.....	35
6.7	Styrket og målrettet utekontrollinnsats	35
6.8	Oppfølging tidligere rapporter fra Riksrevisjonen 2015–2017.....	36
7	Vedlegg.....	37

1 Leders beretning

Norge er et av de første landene i Europa til å lansere en løsning for digitale førerkort. 2,2 millioner av Norges 3,4 millioner førerkortinnehavere har digitalt bilde i Statens vegvesen sitt register, og kan derfor laste ned digitalt førerkort til sin mobil. Den raske utviklingen skyldes at Norge har et moderne og funksjonelt førerkortregister, og et tett og godt samarbeid mellom fag/utviklere/kommunikasjon og IKT. Innføringen av digitalt førerkort har gått over all forventning, og nærmer seg én million nedlastninger. På sikt gir digitalt førerkort gevinster til samfunnet i form av færre oppmøter på trafikkstasjonene og reduserte kostnader til å produsere fysiske førerkort. Det digitale førerkortet er p.t. bare gyldig i Norge og bare som dokumentasjon på førerett.

Ved inngangen til oktober er det et betydelig avvik mellom de 1 850 tilsatte vi har forutsatt skal overføres til fylkeskommunene, og de som faktisk har meldt overgang ved å si opp sin stilling i Vegvesenet. Fylkeskommunene risikerer å stå uten nok kompetente folk til å utføre oppgavene sine fra nyttår. Selv om alle vil bli innplassert i Vegvesenets nye og slankere organisasjon, risikerer Statens vegvesen at det ikke er nok oppgaver til alle ansatte og kan dermed ende i en situasjon med overtallighet. Det er en krevende øvelse å balansere disse hensynene mot hverandre. Suksessfaktorer er tett dialog og samarbeid mellom Statens vegvesen og KS/fylkeskommunene, og at vi har en enhetlig tilnærming til våre felles utfordringer.

Hittil i 2019 har Statens vegvesen hatt en høy turnover, og den er økende. Pr. 31. august var den på 8,06 pst., og 9,10 pst. pr. 4. oktober. Den er forventet å øke til rundt ti pst. ved årets slutt, ikke medregnet avgangen av personell til fylkeskommunene. Til sammenligning var turnover i 2015 på 5,04 pst. Avgangen er størst der det er en kombinasjon av stor etterspørsel etter vår kompetanse i det eksterne markedet, en opplevd usikkerhet om oppdragsmengde i ny organisasjon, og der det ligger an til endret geografisk plassering av oppgaver. Avgangen er størst innen vegområdet.

På grunn av usikkerhet i organisasjonen knyttet til regionreform og omorganisering vurderes den samlede risikoen for etaten ved andre tertial som høy. Etaten opprettholder den samme, overordnede risikovurderingen som ble rapportert ved første tertial. Risikoen for å ikke ha riktig kompetanse innenfor visse områder er nå kritisk høy som følge av økt turnover og usikkerhet knyttet til fremtidig sammensetning av ansatte.

Statens vegvesens regnskap for kapittel 1320 viser pr. 31. august et forbruk på 18,6 mrd. kr. Statens vegvesens prognose for året viser et samlet mindreforbruk på om lag 270 mill. kr på kapittel 1320 eksklusiv tilskuddspostene 61–64 og 73. Mindreforbruket er i all hovedsak knyttet til postene 29, 30 og 37 med et prognostisert mindreforbruk på til sammen 240 mill. kr.

Ny poststruktur ble innført i 2019 med stor usikkerhet knyttet til kostnadsfordelingen mellom de nye postene 01 Driftsutgifter og 22 Drift og vedlikehold. I Revidert nasjonalbudsjett ble det følgelig ompostert 250 mill. kr fra post 22 til post 01. Prognose og regnskapstall pr. august 2019 har avdekket behov for ytterligere justering i fordelingen av

midler mellom postene. Statens vegvesen har foreslått overføring av ytterligere 160 mill. kr fra post 22 til post 01 i 2019.

Foreløpige tall viser at 63 personer omkom i vegtrafikkulykker i årets åtte første måneder. Dette er omtrent som i 2018. Foreløpige tall for perioden januar 2019 – mai 2019 viser 174 hardt skadde, mens det i perioden januar 2018–mai 2018 var 200 hardt skadde. Vi ligger etter målkurven for å nå etappemålet i NTP på maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. En fortsatt og økt takt på nedgang i antall drepte og hardt skadde i trafikken krever at vi styrker det målrettede, systematiske og helhetlige trafikksikkerhetsarbeidet. Med et økt antall aktører (nye fylkeskommuner og Nye Veier AS) vil behovet for Statens vegvesens sentrale og koordinerende rolle bli forsterket.

Vi så en økning i klimagassutslippet fra vegtrafikken i 2018 og vi følger utviklingen tett. Mye av økningen i fjor skyldes redusert salg av biodrivstoff. Salget av bensin til transportformål i andre tertial er redusert i forhold til samme periode i fjor, mens salget av autodiesel har økt. I 2018 så vi at kjørelengden for utslippsfrie kjøretøyer økte betydelig. Hittil i 2019 har det blitt solgt i underkant av 50 000 utslippsfrie kjøretøyer, hvorav 48 292 er personbiler og 1 470 er varebiler. CO₂-tall for 2019 vil foreligge i mai 2020.

Transportområdet er under stor utvikling, ikke minst sett i lys av de muligheter som kommer av ny teknologi og tilgang på data. Sentrale aktiviteter for Statens vegvesen er utvikling og forvaltning av et sammenhengende digitalt vegnett, fremkommelighet og trafikkstyring gjennom Vegtrafikksentralene og trafikantinformasjon. Vi styrker Vegtrafikksentralene og tilrettelegger for økende grad av proaktiv trafikkstyring gjennom utnyttelse av teknologi og tilgang på data. NVDB ferdigstiller nytt vegreferansesystem.

Innenfor vegområdet benyttes digitale modeller i stadig større grad både i planlegging, prosjektgjennomføring og godkjenninger av brukonstruksjoner. Det jobbes med å digitalisere vegnormalene og å innføre mer digitale løsninger innenfor drift og vedlikehold. Prosjektet Autopass ferje ble avsluttet i T2 2019 og vi innfører nå Autopass brikkebetaling på alle riksvegsambandene. Allerede i dag betaler de fleste av de reisende på riksvegferjesambandene med AutoPASS brikker.

Jeg er stolt av etatens dyktige ansatte og deres innsats for å løse Statens vegvesens samfunnsoppdrag. I tillegg til å opprettholde produksjonen i et år preget av mye usikkerhet, arbeides det godt med krevende omstillinger som vil gjøre oss i stand til å hente ut gevinster som ny organisering legger til rette for.

Oslo, 9. oktober 2019

Bjørne Grimsrud

Konstituert vegdirektør

Statens vegvesen

2 Mål fra Nasjonal transportplan 2018–2029

2.1 Hovedmål framkommelighet

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

Statens vegvesen registrerer kontinuerlig trafikken på om lag 800 punkt valgt ut for å gi et godt bilde av utviklingen i trafikkarbeidet. Foreløpige tall fra Vegtrafikkindeksen viser at trafikken har økt med 0,3 pst. hittil i år, og utviklingen for lette og tunge kjøretøy er beregnet til hhv. 0,2 og 1,2 pst. Mens det har vært en økning i trafikken på riksveger inkl. Europaveger på 0,6 pst., har det vært en nedgang i trafikken på 0,1 pst. på fylkesveger.

2.2 Hovedmål transportsikkerhet

- *Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen.*

Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker

Foreløpige tall viser at 63 personer mistet livet i vegtrafikken de åtte første månedene i 2019. Tilsvarende tall for 2018 var 62.

- Ingen store endringer i dødsulykker med MC
- Færre dødsulykker med personbil
- Ingen barn under 16 år er drept hittil i 2019
- Færre møteulykker i 2019 enn 2018

Foreløpige tall for hardt skadde foreligger fire måneder på etterskudd. Foreløpige tall for perioden januar 2019 – mai 2019 viser 174 hardt skadde, mens det i perioden januar 2018 – mai 2018 var 200 hardt skadde. Tallet for 2019 vil øke frem til endelige tall foreligger.

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

SSB har ansvaret for klimagassrapporteringen samt rapportering av drivstoffomsetning og kjørelengder for veggående kjøretøyer. Statens vegvesen tar derfor utgangspunkt i den langsiktige utviklingen fra SSB, supplert med salgsdata for utslippsfrie kjøretøyer for å beskrive faktorer som påvirker klimagassutslipp fra transportsektoren.

I T1 2019 kom statistikk (SSB tabell 12578) som viste at i 2018 økte kjørelengden for den samlede bilparken med 717 mill. kilometer. Økningen i kjørelengde for utslippsfrie kjøretøyer var 769 mill. kilometer. Økningen for ladbare hybrider var 631 mill. kilometer.

CO₂-utslippene fra trafikken rapporteres årlig fra SSB. I T2 2019 kom statistikk som viste at i 2018 var utslippene fra vegtrafikken 9 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er en økning på 2,8 pst. fra 2017, hovedsakelig på grunn av lavere omsetning av palmeoljebasert biodrivstoff. Bruken av mer klimavennlig avansert biodrivstoff gikk opp fra 138 mill. liter i 2017 til 190 mill. liter i 2018, dvs. en økning på 37 pst. Mengden norsk råstoff til biodrivstoff ble doblet i 2018, men er fortsatt kun rundt 1 pst. av total mengde.

Det direkte utslippet av CO₂ fra vegtrafikken er proporsjonalt med drivstoffbruken. Utviklingen i drivstoffomsetningen i Norge i 2018 viste en nedgang på 2 pst. i 2018. I T2 2019 var utviklingen i drivstoffsalg til transportformål slik (tall for 2018 i parentes), jf. SSB-tabell 11174:

	Mai	Juni	Juli	August
Bensin (transport)	86 (93)	91 (94)	97 (100)	91 (91)
Autodiesel (transport)	225 (216)	227 (230)	218 (215)	229 (228)

Tallene inkluderer biodrivstoff. Salget av bilbensin og autodiesel til alle formål er noe høyere.

Salget av utslippsfrie kjøretøyer har hatt en svakere utvikling i T2 2019 enn i T1 2019. I T1 ble det solgt 25 640 nullutslipps personbiler (inkludert bruktimport), mens tallet for T2 var 22 652. I T2 2018 var salget 17641. For varebiler var tallene for T1 og T2 2019 hhv. 730 og 740. Med innføringen av den nye støtteordningen for nullutslippsvarebiler fra ENOVA er det grunn til å tro at varebilsalget vil øke.

3 Økonomi og ressursbruk

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2018	Tildelt 2019*	Anslag merinntekt er post 01, 02 og 03	Til disp. 2019	Prognose 2019	Awik mill. kr	Awik pst.	Regnskap hittil i år, pr. 31/8
01	18,305	4 625,4	20,0	4 663,7	4 830	166,3	3,6	3 054
22	228,000	6 275,3	10,0	6 513,3	6 320	-193,3	-3,0	3 593
28		2 069,5	50,0	2 119,5	2 120	0,5	0,0	1 353
29	29,758	1 201,4		1 231,2	1 170	-61,2	-5,0	418
30		13 465,2		13 465,2	13 360	-105,2	-0,8	8 785
31		863,4		863,4	860	-3,4	-0,4	401
34	162,674	18,3		181,0	180	-1,0	-0,5	174
36	18,220	85,7		103,9	100	-3,9	-3,8	73
37	91,297	-		91,3	20	-71,3	-78,1	7
72	58,658	1 277,3		1 336,0	1 340	4,0	0,3	785
SUM	606,912	29 881,5	80,0	30 568,4	30 300	-268,4	-0,9	18 643

* Inkl. Revidert nasjonalbudsjett 2019, jf. Prop. 114 S (2018–2019)

Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveger

Post	Overført fra 2018	Tildelt 2019*	Til disp. 2019	Prognose 2019	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, pr. 31/8
61		264,5	264,5	265	0,5	0,2	-
62	461,383	776,9	1 238,3	810	-428,3	-34,6	361
63	147,156	78,5	225,7	160	-65,7	-29,1	24
64		25,0	25,0	22	-3,0	-12,0	-
73		731,4	731,4	730	-1,4	-0,2	394
SUM	608,539	1 876,3	2 484,8	1 987	-497,	-20,0	779

* Inkl. Revidert nasjonalbudsjett 2019, jf. Prop. 114 S (2018–2019)

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Forutsatt 2019	Inntekter pr. 31/8	Forventede inntekter 2019	Pst. inntekt pr. 31/8 av forventet
01	220,0	206,2	280,0	73,6
02	500,0	355,5	520,0	68,4
03	111,7	81,5	111,7	73,0
SUM	831,7	643,2	911,7	70,5

3.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

Post 01 Driftsutgifter

Prognosen pr. 31. august viser et merforbruk på om lag 170 mill. kr sammenlignet med disponible midler. Merforbruket må sees i sammenheng med forventet mindreforbruk på om lag 190 mill. kr for post 22 Drift og vedlikehold av riksveger.

Ny poststruktur ble innført i 2019 med stor usikkerhet knyttet til kostnadsfordelingen mellom de nye postene 01 Driftsutgifter og 22 Drift og vedlikehold. Videre er det usikkerhet knyttet til størrelsen på omstillingskostnader i 2019. I Revidert nasjonalbudsjett ble det følgelig ompostert 250 mill. kr fra post 22 til post 01. Prognose og regnskapstall pr. august 2019 har avdekket behov for ytterligere justering i fordelingen av midler mellom postene.

Statens vegvesen har foreslått overføring av ytterligere 160 mill. kr fra post 22 til post 01 i 2019. Det forventes 60 mill. kr i merinntekter på kap. 4320 post 01. I forslaget er det lagt til grunn at 30 mill. kr av merinntektene på denne posten benyttes til å finansiere merutgiftene på kap. 1320, post 01.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveger

Post 22	Til disp. 2019 (mill. kr)	Prognose 2019 (mill. kr)	Avvik til disp./prognose (mill. kr)	Avvik (pst.)
Drift	3 332,9	3 445,0	112,1	3,4
Vedlikehold	3 180,4	2 875,0	-305,4	-9,6
SUM	6 513,3	6 320,0	-193,3	-3,0

Prognosen for posten viser et forventet mindreforbruk på 190 mill. kr. Bevilgningen på post 22 er foreslått redusert med 160 mill. kr mot en tilsvarende økning av post 01 Driftsutgifter i 2019. Forventet mindreforbruk etter dette utgjør 30 mill. kr.

Prognosen for drift av riksveger viser et forventet merforbruk på om lag 110 mill. kr. Merforbruket henger sammen med økte kostnader til strøm, krevende vintersesong, samt økte priser på driftskontrakter inngått i 2019.

Driftskontrakter med oppstart i 2019 har økt kraftig i pris sammenlignet med det som tidligere var forventet. I tillegg er det inngått en rekke kortvarige kontrakter som et ledd i overføring av fylkesvegadministrasjonen til fylkeskommunene. Kortvarige kontrakter gir økte årlige kostnader. Det styres stramt innenfor dagens driftskontrakter for i størst mulig grad å begrense merkostnadene.

Prognosen for vedlikehold av riksveger viser et forventet mindreforbruk på om lag 300 mill. kr. Korrigert for foreslått reduksjon av bevilgningen med 160 mill. kr er forventet mindreforbruk på om lag 140 mill. kr. Dette mindreforbruket må sees i sammenheng med økte utgifter for drift av riksveger.

For å dekke opp for forventet merforbruk på drift av riksveger og overføring til post 01 må aktivitetsnivået innenfor vedlikehold reduseres sammenlignet med forutsatt nivå i Prop. 1 S (2018–2019), hovedsakelig knyttet til tunneler og vegutstyr. Dette får konsekvenser for utviklingen i vedlikeholdsetterslepet.

På post 22 er det en avsetning til uforutsette hendelser på 50 mill. kr. I prognosen er det forutsatt at denne avsetningen benyttes i sin helhet. Det er knyttet usikkerhet til om hele avsetningen vil bli disponert i 2019, noe som kan medføre at mindreforbruket på posten blir noe høyere.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

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

For de gebyrbelagte tjenestene knytter det seg usikkerhet til hvordan bruksprosenten vil utvikle seg for de selvbetjente løsningene. Når det gjelder bruk av selvbetjente løsninger for førerkort er trenden økende. Økt bruk av selvbetjente løsninger medfører reduserte inntekter. Dette medfører usikkerhet knyttet til disponible midler på post 28.

Kostnadene pr. 31 august på Autosys-prosjektet er 127 mill. kr. Prognosen for Autosys-prosjektet er tilnærmet lik bevilgningen på 210,5 mill. kr i Prop. 1 S (2018–2019).

Post 29 OPS-prosjekter

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Avviket er i hovedsak knyttet til forsinket framdrift for arbeidene med utbedring av flere tunneler på strekningen Klett – Bårdshaug på E39 i Trøndelag.

Investeringspostene 30, 31, 34 og 36

Post 30 Riksveiinvesteringer

Post 30	Til disp. 2019 (mill. kr)	Prognose 2019 (mill. kr)	Avvik til disp./ prognose (mill. kr)	Avvik (pst.)
Store prosjekter	6 765,0	8 060	1 295,0	19,1
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 023,9	600	-423,9	-41,4
<i>Programområder:</i>				
<i>-utbedringstiltak</i>	<i>1 132,7</i>	<i>840</i>	<i>-292,7</i>	<i>-25,8</i>
<i>-tiltak for gående og syklende</i>	<i>563,4</i>	<i>340</i>	<i>-223,4</i>	<i>-39,7</i>
<i>-trafiksikkerhetstiltak</i>	<i>659,7</i>	<i>600</i>	<i>-59,7</i>	<i>-9,0</i>
<i>-miljø- og servicetiltak</i>	<i>246,9</i>	<i>120</i>	<i>-126,9</i>	<i>-51,4</i>
<i>-kollektivtrafikktiltak og universell utforming</i>	<i>61,3</i>	<i>70</i>	<i>8,7</i>	<i>14,2</i>
Sum programområder	2 664,0	1 970	-694,0	-26,1
Fornyning av riksveg	1 543,5	1 670	126,5	8,2
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 163,8	880	-283,8	-24,4
Sum rutefordelte midler	13 160,2	13 170	19,8	0,2
Nasjonale turistveger	185,0	180	-5,0	-2,7
Inntektskrav	120,0	-	-120,0	-
SUM post 30	13 465,2	13 360	-105,2	-0,8

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 100 mill. kr. Det er en betydelig grad av variasjon mellom underpostene, med et merforbruk på om lag 1 300 mill. kr innenfor store prosjekter. I tillegg forventes merforbruk innenfor fornying. Innenfor bymiljø- og byvekstavtaler, programområdene og planlegging og grunnerverv forventes mindreforbruk.

Statens vegvesen har i løpet av året iverksatt tiltak for å redusere avvikene, noe som har medført at avvikene er mindre enn uten tiltak. Tiltakene som er gjennomført er gjort innenfor gjeldende fullmakter.

Store prosjekter

Prognosen viser et merforbruk på om lag 1 300 mill. kr. Avviket er bl.a. knyttet til prosjektene E39 Svevatjørn – Rådal og E6 Helgeland sør. For prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal meldes det om et merforbruk på om lag 400 mill. kr på grunn av endret betalingsplan fra entreprenør. For prosjektet E6 Helgeland sør meldes det om et merforbruk på om lag 200 mill. kr som skyldes forsert framdrift. I tillegg er det varslet om kostnadsøkninger for begge prosjektene, jf. nærmere omtale i kap. 5.4.

Bymiljø- og byvekstavtaler

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 420 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinket anleggsstart for flere prosjekter. Det største avviket er knyttet til prosjektene E39 Sykkelstamveien, Sørmarka – Smeaheia og E18 Sykkelvei Professor Kohtsvei. For prosjektet E39 Sykkelstamvei, Sørmarka – Smeaheia skyldes avviket forsinket oppstart som følge av et

mer komplisert grunnverv enn tidligere forutsatt. For prosjektet E18 Sykkelvei, Professor Kohtsvei skyldes avviket forsinket oppstart samt at det har vært nødvendig å omprosjekttere deler av strekningen som tilpasning til prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta.

Programområdene

Samlet sett forventes det et mindreforbruk på om lag 700 mill. kr innenfor programområdene. Dette er en økning i mindreforbruket på om lag 250 mill. kr i forhold prognosene pr. 30. april. Det er i løpet av året iverksatt tiltak for å redusere mindreforbruket.

Mindreforbruket kan i hovedsak knyttes til:

- *Utbedringstiltak:* Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 300 mill. kr, som i hovedsak skyldes forsinkelser i forberedelser til anleggsstart og dårligere framdrift i anleggsarbeidene på flere prosjekter, bl.a. rv. 580 Sandslikrysset, rv. 13 ferjekaier Hella – Dragsvik – Vangnes samt utbedring av flere ferjekaier i Møre og Romsdal, bl.a. Solavågen – Festøy.
- *Tilrettelegging for gående og syklende:* Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 225 mill. kr, som i hovedsak skyldes forsinkelser i forberedelser til anleggsstart for flere prosjekter. Bl.a. er det forsinkelser for prosjektet E39 Minde allé – Fabrikkgaten da gjennomføringen av prosjektet ses i sammenheng med utbyggingen av Bybanen, fase 4. Arbeidene med Bybanen på denne aktuelle strekningen forventes startet opp i løpet av høsten 2019. I tillegg er det forsinkelser på grunn av behov for omreguleringer på prosjektet E6 Driva – Hevle. Anleggsarbeidene forventes startet opp i løpet av 2019. I tillegg fører kostnadsreduksjoner på flere prosjekter til mindreforbruk.
- *Trafikksikkerhetstiltak:* Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 70 mill. kr, som i hovedsak kommer av forsinkelser i forberedelser til anleggsstart for enkelte prosjekter, bl.a. som følge av manglende avklaringer fra andre involverte aktører i prosjektene. I tillegg fører kostnadsreduksjoner på enkelte prosjekter til mindreforbruk.

Fornyng

Prognosen viser et merforbruk på om lag 130 mill. kr. Avviket er bl.a. knyttet til allerede meldte kostnadsøkninger knyttet til prosjektet E6 Nordbytunnelen samt raskere framdrift for prosjektet E6 Ekeberg og Svartdalstunnelene.

Planlegging og grunnverv

Prognosene viser et mindreforbruk på om lag 300 mill. kr. Avviket skyldes forsinkelser i framdriften for flere planprosjekter, bl. a. E18 Ramstadsletta – Slepden og E18 Lysaker kollektivknutepunkt.

Eksterne midler

Prognosene pr. 31. august viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt i Prop. 1 S (2018–2019).

Post 31 Skredsikring riksveier

Prognosen pr. 31. august viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt. Statens vegvesen har i brev til Samferdselsdepartementet av 27. september 2019 anbefalt at forslag til forlikavtale knyttet til prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy blir akseptert. Dette vil innebære at det gjenstår å bevilge omlag 120 mill. kr. Det er ikke tatt hensyn til dette i prognosen.

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 70 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak utsatt slutttoppgjør samt varige innsparinger på prosjektet E6 Storsandnes – Langnesbukta. De varige innsparingene anslås til om lag 50 mill. kr.

Post 62 Skredsikring fylkesveier

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 430 mill. kr. Avviket skyldes forsinket framdrift for flere prosjekter, bl.a.:

- Fv. 33 Byrudberga i Akershus som følge av funn av alunskifer
- Fv. 42 Valevik–Tonstad i Vest–Agder, som følge av mer tidkrevende arbeid med prosjektering og konkurransegrunnlag
- Fv. 722 Flovegen i Sogn og Fjordane, som følge av forsinket oppstart
- Fv. 17 Liafjell – Olvikvatn i Nordland, som følge av forsinkelser i tunneldriften og tilfeller med skred i anleggsperioden

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 70 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser for flere prosjekter samt at flere prosjekter har blitt kansellert, og at tilskuddet derfor har blitt trukket inn.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på 3 mill. kr sammenlignet med bevilgning. Dette er knyttet til prosjektet fv 700 Resa bru i Trøndelag hvor gjennomføring er avhengig av ny kontrakt og entreprenørens kapasitet. Det forventes ferdigstillelse i 1. kvartal 2020, slik at tilskuddet først kan utbetales i 2020. I tillegg er det knyttet usikkerhet til framdriften for fv. 455 Homme bru i Vest–Agder.

Statens vegvesen har foreslått at stikkordsfullmakten «kan overføres» tas inn for posten slik at mindreforbruket kan overføres til 2020.

Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester

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

Det er knyttet usikkerhet til prognosen. Sak om kompensasjon til ferjerederiene for inntektstap grunnet endringer i rabattsats og struktur i riksregulativet for ferjetakster er ikke avsluttet. Det er også mottatt krav om kompensasjon grunnet forskrift nr. 1884/2016 om endring i forskrift om bygging av skip mv. Kravet knytter seg til forhold ved bunkring av LNG (flytende naturgass). I tillegg er det forbundet noe usikkerhet med at kompensasjonsbeløp for innføring av CO₂-avgift på LNG ikke er endelig fastsatt.

Det er også knyttet usikkerhet til håndtering av merverdiavgift i bruttokontrakter. Statens vegvesen mottok tilbakemelding fra Skattedirektoratet i september 2019, der Skattedirektoratet konkluderte med at det foreligger en merverdiavgiftspliktig omsetning i våre bruttokontrakter. Det pågår arbeid med å kartlegge om dette får betydning for post 72.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

For 2019 er det bevilget 731,4 mill. kr til videreføring av tilskuddsordningen og avvikling av bompengereinnkrevingen i prosjektene fv. 544 Halsnøysambandet i Hordaland, fv. 17 Tverlandet – Godøystraumen i Nordland og Listerpakken i Vest-Agder. Det er ventet at prosjektene E16 Bagn – Bjørgo, E18 Rugtvedt – Dørdal, deler av E6 Kolomoen – Moelv og deler av rv. 13 Ryfast vil starte innkreving i løpet av høsten/vinteren 2019. Innkreving i prosjektet E134 Damåsen – Saggrenda vil først starte i 2020 og ikke i 2019 som tidligere forutsatt. Dette betyr at tilskuddsbehovet i 2019 vil være på om lag 670 mill. kr. Siden midlene ikke kan overføres til neste år, legges det til grunn at overskytende midler i 2019 blir utbetalt som ekstraordinært tilskudd, på samme måte som i 2018.

3.2 Postvis omtale av inntektene på kap. 4320 Statens vegvesen

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre om lag 280 mill. kr, noe som gir en merinntekt på om lag 60 mill. kr sammenlignet med inntektskravet på posten. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Det er usikkerhet knyttet til inntektene som faller inn under post 01 Salgsinntekter. Inntekten fra personlige kjennemerker er pr. 31. august på om lag 8 mill. kr. Prognosen for året anslås til om lag 11 mill. kr.

For oppslag motorvognregistret, er inntekter pr. 31. august på om lag 8 mill. kr. Etterspørselen etter tjenester går ned etter hvert som flere selvbetjeningsløsninger blir tilgjengelig. Prognosen anslås til om lag 10 mill. kr.

Post 02 Diverse gebyrer

Det forutsettes at volum for tjenestene vil bli på omtrent på samme nivå som for 2018. Dette gjelder for alle tjenestene med unntak av førerkort.

Tallene for førerkortproduksjon de 8 første månedene i 2019 ligger noe høyere enn for tilsvarende periode i fjor. Produksjonsvolumet varierer gjennom året, og endringen i regelverket for helseattest der aldersfornyelse for personer over 75 år ble endret til 80 år eller eldre. Utfasing av N1 type førerkort (grønn bok, utstedt før 01.04.1979) antas å gi en økning i fornyelser. Basert på historiske tall og erfaringer anslås det i 2019 en økning i førerkortproduksjon på om lag 4 pst. i forhold til et normalår.

Inntektene for post 02 forventes å utgjøre om lag 520 mill. kr ved utgangen av året, noe som vil gi en merinntekt på 20 mill. kr. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 112 mill. kr som tilsvarer inntektskravet på posten. Det er knyttet usikkerhet til prognosen.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr og som belastes forsikringsselskapene. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. pkt. 3.

3.3 Fullmakter

Tilsagnsfullmakt- romertallsvedtak IV

Statens vegvesen vil ikke benytte seg av tilsagnsfullmakten i 2019, da tilskuddsposten er forutsatt lagt ned i 2020 som et resultat av regionreformen.

Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak V

	Mill. 2019-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018	1 170
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019	770
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2019	430
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019	1 510

Fullmakten til å inngå avtaler om forskuttering av midler ut over gitt bevilging til riksveginvesteringer er på 2 600 mill. kr. Dette er en fullmakt som skal gi rom for å inngå avtaler om ekstern finansiering når det er ønsket om å framskynde prosjekter som ellers ikke ville blitt startet opp/gjennomført før etter 2019. Det er derfor vanskelig å forutse hvor store forpliktelser som vil bli pådratt i løpet av 2019. Foreløpig er det lagt til grunn at det vil bli inngått nye avtaler om forskuttering på til sammen 770 mill. kr.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter – romertallsvedtak VI

	Mill. 2019-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018	3 000
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019	4 000
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2019	4 000
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019	3 000

Statens vegvesen vil ikke gå ut over fullmakten i 2019.

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

	Mill. 2019-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018	7 830
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019 (inkl. prognose)	2 290
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2019	2 890
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019	7 230

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2019 er 8 400 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 3 100 mill. kr. Statens vegvesen vil ikke gå ut over fullmakten i 2019.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften – romertallsvedtak VIII

	Mill. 2019-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018	7 950
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019	3 000
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2019	1 250
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019	9 700

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser i 2019 er 9 700 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 600 mill. kr. Statens vegvesen vil ikke gå ut over fullmakten i 2019.

Salg og bortfeste av fast eiendom – romertallsvedtak X

Statens vegvesen har ikke solgt eller bortfestet eiendommer til en verdi over kr 50 mill. kr pr. 31.08.2019, jfr. romertallsvedtak X i Prop. 1 S (2018–2019).

3.4 Kap. 4322 og kap. 5624 Svinesundsforbindelsen AS

Kap. Post	Budsjett 2019 (mill. kr)	Prognose 2019 (mill. kr)	Avvik (mill. kr)
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	80	150	70
Kap. 5624, post 80 Renter	3	3	
SUM Svinesundsforbindelsen	83	153	70

Det statlige lånet for Svinesundforbindelsen AS utgjorde 254 mill. kr ved utgangen av 2018. Saldert budsjett på kap. 4322, post 90 er 80 mill. kr. Svinesundforbindelsen AS har opparbeidet mer disponible midler enn tidligere antatt slik at selskapet vil nedbetale avdrag på selskapets lån til staten med til sammen 150 mill. kr i 2019. Det legges til grunn å nedbetale resterende lån og avvikle bompengeneinnkrevningen i 2020.

3.5 Postvis omtale av kap.1330 Særskilte transporttiltak

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

	Overført fra 2018	Bevilgning 2019	Totalt til disp. 2019	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Kap. 1330, post 63	479,437	1 532,0	2 011,4	1 520	-493	1 082

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 500 mill. kr. Avviket skyldes forsinkelser for Fornebubanen. I tillegg pågår det vurderinger av kostnadsreducerende tiltak for delprosjekter på Bussveien i Nord-Jæren, noe som har medført forsinket framdrift.

Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler

	Bevilgning 2019	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Kap. 1330, post 64	771,0	750	21	750

Prognosen pr. 31. august viser et mindreforbruk på om lag 20 mill. kr. Avviket skyldes at tildelte midler i 2019 er om lag 20 mill. kr høyere enn behovet ut fra inngåtte avtaler.

3.6 Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem

Statens vegvesen har i 2019 gjort organisatoriske endringer og forsterket oppfølgingen på en rekke områder for å forbedre etatens budsjett- og økonomistyringssystem og styrke kompetansen på budsjett- og økonomistyring. Den nye Økonomi- og virksomhetsstyringsavdelingen i Vegdirektoratet har vært operativ siden 1. mars 2019.

Avdelingen har vært viktig for å samle kompetansen i etaten på virksomhetsstyring. Erfaringen hittil er at avdelingen bidrar til å forsterke økonomistyringen i etaten. Som et ledd i omorganiseringen ble ny Økonomi- og budsjettstyringsseksjon opprettet på avdelingen og ny leder tiltrådte medio august. Vegavdelingen i Vegdirektoratet har også omprioritert ressurser for å få tettere oppfølging og bidra til økt kvalitet i økonomistyringen av vegprosjekter i etaten.

Etaten har i 2019 arbeidet med å øke bevisstheten om og etterlevelsen av fullmakter. Vi har tydeliggjort i organisasjonen at forberedende arbeider ikke tillates igangsatt og videreført utover gjeldende fullmakter. Vi har dessuten tatt opp med Samferdselsdepartementet behovet for en fullmakt knyttet til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider før et prosjekt tas opp til bevilgning (dvs. før fastsettelse av styrings- og kostnadsramme). Dette vil øke graden av handlingsrom for Statens vegvesen.

For nye driftskontrakter har de årlige kostnadene økt. Dette skyldes opphør av sams vegadministrasjon fra 2020 og at etaten i den forbindelse har inngått driftskontrakter med kortere varighet. Kostnadssituasjonen følges nøye, og vi har måttet utlyse driftskontrakter på nytt som følge av få tilbydere og høye priser. Vi har innført strengere rutiner for å avverge at vi ikke går utover gjeldende fullmakter.

Investeringsprosjekter følges tett opp blant annet på styringsmål og styringsrammer. Statens vegvesen har blant annet innført strenge rutiner for intern godkjenning av kostnadsøkninger ut over styringsmål og styringsrammer for alle prosjekter over 200 mill. kr. Dette skal føre til større kostnadsbevissthet og på sikt bidra til å redusere nivået på kostnadsøkninger. Etatens kompleksitet og et stort antall prosjekter gjør oppfølgingen tidkrevende, og vi søker derfor fortløpende å forenkle styrings- og rapporteringsrutiner.

Økonomi- og virksomhetsstyringsavdelingen har månedlig oppfølging av status på alle budsjettposter med tilhørende prognoser. Dette kommer i tillegg til grundig gjennomgang av økonomisk status i tertial- og årsrapportering. Kravet om å overholde økonomiske rammer er tema på etatens ledermøter og i styringsmøtene med regionene. Etter vår oppfatning har bevisstheten i regionene om økonomistyring blitt styrket i løpet av året blant annet som følge av forsterket sentral styring og oppfølging.

Uforutsette merbehov som følge av at entreprenørenes gjennomføringsstrategi avviker fra det som er lagt til grunn i budsjettprosessen, er imidlertid et risikoelement. Med større og færre prosjekter er dette blitt en større utfordring enn tidligere. Vi må derfor se nærmere på mulighetene for å redusere denne usikkerheten. Et annet risikoelement er at eksterne aktører, som for eksempel Vegtilsynet, kan gi Statens vegvesen pålegg om å utbedre svakheter utover det som det er tildelt midler til i tildelingsbrevet. Dette kan medføre en viss budsjettmessig usikkerhet.

Ny poststruktur ble innført i Statens vegvesen fra 2019, og vi legger vekt på at utgifter skal føres riktig ut fra føringer som er gitt i postomtale i Prop. 1 S (2018–2019) og økonomireglementet. Timeføring og ressursfordeling i etaten er justert slik at det er samsvar mellom ressursfordeling og poststruktur. Ved oppfølging av timeføring har det vist seg at ressursbruken på post 01 Driftsutgifter er noe høy, og at deler av ressursbruken burde vært

henført mot post 22 Drift og vedlikehold og investeringspostene. Dette jobber vi med å få mer korrekt mot 2020.

Samferdselsdepartementet avgjorde i juni hvor hovedkontorene for de nye divisjonene skal ligge, basert på Statens vegvesens forslag til lokalisering. Avklaringene gjør at vi nå er i en periode der vi kan intensivere og detaljere arbeidet med å tilrettelegge økonomi- og styringssystem til den nye divisjonsstrukturen. Sentralt i dette arbeidet vil være forenkling av rapportering og hente ut gevinster som ny organisering legger til rette for. Tiltak og forbedringer som er gjort i 2019 bidrar til å legge et grunnlag for budsjett- og økonomistyringssystemet som skal gjelde fra 2020. Arbeidet med å videreutvikle og forbedre etatens økonomistyring vil også ha høy prioritet i 2020.

4 Risikovurderinger

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.

På grunn av usikkerhet i organisasjonen knyttet til regionreform og omorganisering vurderes den samlede risikoen for etaten ved andre tertial som høy. Etaten opprettholder den samme, overordnede risikovurderingen som ble rapportert ved første tertial. Risikoen for å ikke ha riktig kompetanse innenfor visse områder er nå kritisk høy som følge av økt turnover og usikkerhet knyttet til fremtidig sammensetning av ansatte.

De fleste lederne er blitt innplassert i den nye organisasjonen, og det blir jevnlig informert om videre prosess for innplasseringen av ansatte. På tross av omfattende tiltak for å redusere usikkerheten i organisasjonen er det mange av de ansatte som velger å bytte arbeidsgiver. Det finnes eksempler på at hele fagmiljøer har blitt rekruttert til virksomhet utenfor etat og fylkeskommune. Den høye og økende turnoveren øker risikoen for at etaten ikke har rett kompetanse og kapasitet til å løse oppgavene på en god måte. Avgangen til andre stillinger innen privat og offentlig sektor er gjerne størst der etterspørselen er høyest, og den forventede avgangen til fylkeskommunene har betydelig innbyrdes variasjon. På noen områder må etaten etter overgangen til ny organisasjon forvente å ha betydelig underkapasitet, mens man på andre områder vil måtte forvente å ha overkapasitet.

Samtidig som mange velger å bli i etaten er det også mange ansatte sier opp sine stillinger. Dette påvirker risikoen ved andre tertial for ikke å gjennomføre oppgaver i Prop.1S og tildelingsbrev. Sannsynligheten for at dette skjer vurderes som liten til moderat, mens eventuelle konsekvenser er moderat til alvorlig. Ledelsen oppfordrer til intern deling av ressurser på områder der tapet av kompetanse påvirker oppgavegjennomføringen. Videre er det gitt tillatelse for økt bruk av innleid kompetanse. Leveranser iht. Prop. 1 S og tildelingsbrev blir prioritert. Prognoser og resultat ved andre tertial samt gjennomførte risikoreduserende tiltak tilsier at etaten vil klare å holde seg innenfor de økonomiske rammene.

Det er en risiko for uforutsette merbehov som følge av at entreprenørenes gjennomføringsstrategi avviker fra det som er lagt til grunn i budsjettprosessen. Med større og færre prosjekter er dette blitt en større utfordring enn tidligere. Uforutsette krav til gjennomføring av oppgaver fra myndigheter utenom Samferdselsdepartementet er krevende i omstillingsperioden da ressursene allerede er presset.

Risikoen for økte kostnader for driftskontrakter er å anse som høy. Forberedelser til opphør av sams vegadministrasjon har medført at etaten har inngått en rekke driftskontrakter med kortere varighet i 2019, noe som har ført til økte årlige kostnader. Usikkerhet knyttet til opphør av sams vegadministrasjon, fremtidig organisering av Statens vegvesen og fremtidig kontraktstrategi vises i høyere priser og lavere interesse fra entreprenørene og følgelig dårligere konkurranse. Dermed må etaten lyse ut kontrakter på nytt. For å få nok tilbydere til nye kontrakter i 2020 må kontraktene være av en viss varighet og omfang. Samtidig må etaten tilpasse varighet i kontraktene til utløp på eksisterende felleskontrakter i tilgrensende områder med tanke på fremtidig sammenslåing av riksvegområder. Begrensede økonomiske fullmakter vil i tillegg kunne innskrenke handlingsrommet til å velge den mest optimale kontraktslengden. Det er stor usikkerhet knyttet til et nytt marked bestående av mange nye byggherrer. Dette medfører at det er utfordrende å lage gode prognoser.

Samlet risiko for prosjektstyring er fortsatt høy, men har blitt redusert gjennom en tettere kostnadsstyring både i prosjektenes plan- og gjennomføringsfase.

Samferdselsdepartementet har innført endrede rutiner som krav om bl.a. endringslogg, bruk av ekspertgrupper ved kostnadsoptimalisering og endrede rutiner for rapportering og avklaring av kostnadsøkninger overfor Samferdselsdepartementet. Disse er implementert. I tillegg har Statens vegvesen bl.a. innført strenge rutiner for intern godkjenning av kostnadsøkninger ut over styringsmål (fastsatt av Statens vegvesen for planfasen) og styringsrammen for alle prosjekter over 200 mill. kr. Dette har medført en større bevissthet rundt kostnadsøkninger i Statens vegvesen, og har ført til et sterkere fokus på å se etter muligheter for kutt i de enkelte prosjektene. Etaten ser tydelige tegn på økt bevissthet rundt kostnadsstyring i organisasjonen, og bedømmer at dette vil gi gode effekter. Selv om effektene av disse tiltakene ikke nødvendigvis kommer til uttrykk i Statens vegvesens portefølje i 2019, har vi stor tro på at dette vil gi gode effekter på litt lengre sikt.

For å redusere mindreforbruk arbeider etaten med å sikre at prosjekter som er aktuelle for prioritering i budsjettssammenheng er tilstrekkelig modne. I dette ligger det at plangrunnlaget har god nok kvalitet, og at prosjekteringen har kommet langt nok til at anleggsarbeidene kan startes opp så raskt som mulig. En forutsetning for å kunne håndtere uforutsette forhold i prosjektene, er at Statens vegvesen har tilstrekkelige fullmakter til å kunne håndtere slike forhold. Det er i løpet av året iverksatt tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter for å redusere mindreforbruket. Avviket ville derfor vært noe høyere enn i en situasjon uten tiltak.

Risikoen for manglende effektivisering vurderes som moderat til lav. Statens vegvesen effektiviserer virksomheten blant annet gjennom å redusere sine interne kostnader. Det gjennomføres flere sentrale effektiviseringstiltak i etaten og ressursbruken følges opp gjennom styring av bemanning og tjenestekjøp. Som følge av regionreformen med

overføringen av stillinger til fylkeskommunene, samt omstrukturering fra regioner til divisjoner, reduseres bemanningen kraftig. Dette bidrar til å sikre at gevinstrealisering av tiltak i stor grad blir utført som planlagt og medfører dermed en redusert risiko innen dette risikoområdet.

Risikoen knyttet til omstilling vurderes som kritisk høy. Omstillingen preger etaten, og sammen med økt avgang øker risikoen for manglende kompetanse og kapasitet innenfor spesifikke områder. Det arbeides godt med gjennomføring av omstillingen og med informasjon til de involverte. Det er fokus på at ledere skal sikre god motivasjon og veiledning for ansatte. Etaten har videre ført en tydelig og stram prioritering slik at kapasiteten brukes på omstilling (regionreform og omorganisering) og kjerneoppgaver. Øvrige interne oppgaver prioriteres ned. Tjenestekjøp benyttes i økende grad for å sikre kompetanse og kapasitet til å gjennomføre både omstillingen og kjerneoppgavene.

Den høye turnoveren i etaten øker risikoen for at ikke har rett kompetanse og kapasitet til å løse oppgavene på en god måte. Avgangen til andre stillinger innen privat og offentlig sektor er gjerne størst der etterspørselen er høyest, og den forventede avgangen til fylkeskommunene har betydelig innbyrdes variasjon mellom samme type fagmiljø og forskjellige lokasjoner. På noen områder må etaten etter overgangen til ny organisasjon forvente å ha betydelig underkapasitet, mens man på andre områder vil måtte forvente å ha overkapasitet. Statens vegvesen forbereder målrettet rekruttering for å sikre kompetanse og kapasitet i ny organisasjon, samtidig som det vurderes å bruke virkemidler for å stimulere til frivillig avgang. Etaten forventer også en periode med økt tjenestekjøp for å dekke kompetanse- og kapasitetsgapet som oppstår.

Det er fremdeles en høy risiko for manglende etterlevelse av interne krav og føringer. Arbeidet med internkontroll er videreført i 2019 og har tydeliggjort viktigheten av kompetanse og kontinuerlig læring rundt bruk av kvalitetssystemet. Ledelsens gjennomgåelse har i år et enda sterkere fokus på å få fram bakenforliggende årsaker til manglende etterlevelse for å kunne indentifisere mer målrettede tiltak. Det er viktig å holde fokus på læring og forbedring. Ikke tilstrekkelig læring kan bety at etaten ikke korrigerer tilstrekkelig når avvik oppstår og derfor ikke har kontroll på om iverksatte tiltak har ønsket resultat eller effekt. Ikke tilstrekkelig læring kan også medføre at det kan foreligge risiko for at de risikoreduserende tiltakene ikke blir tilstrekkelig målrettet og effektive.

Etatens risikomatrix følger i Vedlegg 1.

5 Effektiv ressursbruk

5.1 Drifts- og administrasjonseffektivitet

Statens vegvesen jobber videre med å effektivisere organisasjon og prosesser for å redusere interne kostnader og produsere «mer veg for pengene».

Etaten gjennomfører en rekke tiltak som skal bidra til å nå målene som er satt, primært gjennom en portefølje av virksomhetsutviklingstiltak. Gevinster fra disse tiltakene sikres i

stor grad ved styring av bemanning og tjenestekjøp. For å følge utviklingen over tid rapporterer etaten pr. nå på fem i indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet.

Ved utgangen av andre tertial 2019 har Statens vegvesen fortsatt å effektivisere sin drift. Bemanningen er justert ned, men for å sikre kompetanse og kapasitet i det pågående omstillingsarbeidet er nivået på tjenestekjøp økt. Dette er bevisst, da det vil være enklere og raskere å redusere på tjenestekjøp enn bemanning i etterkant av omstillingsarbeidet.

(KAP 1320 og fylkesveg)	T2 2017	T2 2018	T2 2019
Antall årsverk	7 123	6 878	6 535
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	3 717	3 653	3 707
Sum totale utgifter (mill. kr)	30 320	31 137	29 882
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	1 347	1 308	2 895*

* Grunnet ny kontoplan er tallene for 2019 ikke sammenlignbare med tidligere år. Ref. omtale av KPI4.

	T2 2017	T2 2018	T2 2019
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	522	531	567
KPI2, Totalutgift pr. årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	4 257	4 527	4 573
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	12,26 pst.	11,73 pst.	12,41 pst.
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	4,44 pst.	4,20 pst.	9,69 pst.*
KPI5, Administrative utgifter pr. årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	189	188	443*

* Grunnet ny kontoplan er tallene for 2019 ikke sammenlignbare med tidligere år. Ref. omtale av KPI4.

KPI1 Årsverksutgift

Årsverksutgift har steget i 2019 sammenlignet med tilsvarende periode i 2018. Økningen fra 2018 til 2019 skyldes i stor grad økte lønnsutbetalinger som følge av årlig lønnsoppgjør og lønnsforhandlinger på særskilt grunnlag.

KPI2 Totalutgift pr. årsverk (omsetning pr. årsverk)

Totalutgift pr. årsverk har økt noe. Dette er å anse som positivt. Økningen skyldes i stor grad avgang av personell, samt omstrukturering fra regioner til divisjoner.

KPI3 Lønnsutgiftsandel

Lønnsutgiftandelen har steget i forhold til T2–2018. Stigningen skyldes en nedgang i totale utgifter så langt i 2019 sammenlignet med 2018. Sammenlignet med T1–2019 har lønnsutgiftandelen blitt redusert til T2–2019.

KPI4 Andel administrative utgifter

Grunnet ny kontoplan er tallene for 2019 ikke sammenlignbare med tidligere år, jf. DFØ rundskriv R–102 2018 med virkning fra 1. januar 2019 om endring av kontoplan. Statens vegvesens svar på oppdrag «Definering av effektivitets- og produktivitetsindikatorer» oversendt Samferdselsdepartementet i brev av 2. april 2019 utdyper disse endringene nærmere.

Administrasjonsutgiftene har økt fra 1 308 mill. kr i T2–2018 til 2 895 mill. kr i T2–2019, det vil si en økning på 1 587 mill. kr, jf. tabellen over. Av økningen skyldes om lag 1 400 mill. kr kostnadsartene 6732 og 6733 *Andre konsulenttjenester* og 6734 *Konsulenttjenester vegformål*. Disse kostnadsartene er med i beregningsgrunnlaget for administrative kostnader i 2019, men var ikke med i grunnlaget for 2018. Korrigert for disse kostnadsartene for å gjøre tallene sammenlignbare, var de interne kostnadene i T2–2019 1 495 mill. kr og andel administrative kostnader om lag 5 %. Økningen administrative kostnader fra 2018 til 2019 utover generell prisstigning skyldes blant annet økt lokalleie og økning i konsulenttjenester til blant annet utvikling av programvare. Økning i konsulentutgifter er en bevisst styring som må ses i lys av omstillingsprosess og behovet for å opprettholde kapasitet i en omstillingsperiode med høy turnover.

KPI5 Administrative utgifter pr. årsverk

Grunnet ny kontoplan er tallene for 2019 ikke sammenlignbare med tidligere år, ref. omtale i forrige indikator, «KPI4 Andel administrative utgifter».

Korrigert for kostnadsarter som er med i beregningsgrunnlaget for 2019, men som ikke var med i grunnlaget for 2018, blir administrative utgifter pr. årsverk i 2019 om lag 228 000 pr. årsverk. Økningen skyldes dels en økning i kostnadsartene som inngår i beregningsgrunnlaget for administrative utgifter, jf. omtale under KPI4. I tillegg har det vært en betydelig bemanningsreduksjon. Reduksjonen i antall årsverk har skjedd raskere enn det etaten har klart å redusere administrative utgifter. Statens vegvesen vil følge utviklingen i de administrative utgiftene nøye i 2019 og videre i den nye divisjonsstrukturen fra 2020.

5.2 Tiltak for å følge opp ABE-reformen

Tiltak som gjennomføres i 2019 for å etterleve ABE-reformens krav må ses i sammenheng med etatens arbeid for å redusere interne kostnader, og omtales mer detaljert i de etterfølgende kapitlene.

5.3 Interne kostnader

Status for interne kostnader og effektiviseringstiltak

Interne kostnader består i hovedsak av lønn, eiendomskostnader og tjenestekjøp. Av disse kostnadene er lønn og eiendom rimelig forutsigbare kostnader over tid, mens tjenestekjøp er mer variabelt.

I tildelingsbrevet for 2019 er det satt et mål om at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader fra 11 700 mill. 2017-kr i 2017 til 10 000 mill. 2017-kr i 2023. De interne kostnadene ble redusert fra 12 260 mill. 2019-kr i 2017 til 11 800 mill. 2019-kr i 2018. Prognosen ved T2 2019 tilsier at vi vil ende på omtrent samme nivå for interne kostnader i 2019 som i 2018. Prognosen er usikker, blant annet som følge av usikkerhet om nivået på omstillingskostnader i 2019.

Statens vegvesen styrer i 2019 mot ytterligere gevinster på omlag 140 mill. kroner, som følge av pågående effektiviseringstiltak. Effektiviseringsgevinsten skal brukes til digitalisering og gjennomføring av investeringsprosjekter, jf. Prop. 1 S (2018–2019). Etaten har jobbet godt og målrettet med å effektivisere organisasjon og prosesser, både gjennom rene organisasjonsendringer, ved digitalisering og forenkling av prosesser og ved sterkere styring og oppfølging av produksjonen, ressursbruk og realiseringen av gevinster. Tiltak som bidrar til effektivisering er blant annet selvbetjeningsløsninger og reduserte åpningstider på trafikkstasjoner, bruk av bygningsinformasjonsmodellering (BIM), strengere prioritering av oppgaver, mer effektiv drift og utnyttelse av eiendom og kjøretøy, omorganisering av HR-området og tett oppfølging av konsulentbruk. Samtidig som vi gjennomfører tiltak som bidrar til å kutte våre interne kostnader, gjennomgår etaten store endringer som vil medføre betydelige kostnader til omstillingsarbeid. Størrelsen på disse omstillingskostnadene er usikre, men det antas at nivået på de interne kostnadene vil være på om lag samme nivå som i 2018.

Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og kjøp av tjenester

Bemanning

Statens vegvesen har videreført styringen av bemanning og tjenestekjøp i 2019 for å redusere interne kostnader og tilpasse etaten til endret oppgaveportefølje. Ved utgangen av andre tertial 2019 hadde Statens vegvesen 6 813 ansatte i 6 535 hele stillinger.

Bemanningen har blitt redusert med 271 hele stillinger siden årsskiftet, tilsvarende –4 pst. Pr. 31. august var turnover på 8,06 pst.

	2016	2017	2018	2019 T2	Endring fra årsskiftet
Antall ansatte	7 575	7 296	7 085	6 813	–272/–3,8 pst.
Bemanning, hele stillinger	7 281	7 019	6 806	6 535*	–271/–4,0 pst.

* Statens vegvesen har benyttet ansatte som ressurser i Autosysprosjektet og Brukerfinansiering i stedet for konsulenter. Disse ressursene er holdt utenfor bemanningstallet. Ved utløpet av andre tertial 2019 utgjorde disse 36,1 hele stillinger

Kjøp av tjenester

Statens vegvesen arbeider i 2019 med tilpasning og omstilling av organisasjonen til den kommende regionreformen. For å opprettholde kapasitet i omstillingsperioden, forventes en økning i nivået på kjøp av tjenester sammenlignet med 2018. Prognosen for årlig tjenestekjøp i 2019 er 3 900 mill. kr. I tallet inngår både kjøp av tjenester som er belastet kap. 1320, og tjenester som finansieres over fylkeskommunenes budsjett.

Kjøp av tjenester

Nominelle mill.kr

	2017	2018	2019
Kjøp av tjenester			
–Riksveg for hele året	2 900	2 895	3 200*
–Fylkesveg for hele året	622	671	700*
<i>Sum riks- og fylkesveg hele året</i>	<i>3 522</i>	<i>3 566</i>	<i>3 900*</i>
–Riksveg pr. andre tertial	1 789	1 704	1 903
–Fylkesveg pr. andre tertial	431	420	459
<i>Sum riks- og fylkesveg pr. andre tertial</i>	<i>2 220</i>	<i>2 124</i>	<i>2 362</i>

*) *Prognose tall*

5.4 Prosjektstyring

Endringer i kostnader og framdrift for investeringsprosjekter

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

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

Prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 2 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det en forventet kostnadsøkning på 5 100 mill. kr (5,2 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. august 2019, er kostnadsøkningen på 1 096 mill. kr (5,6 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 4 004 mill. kr (5,1 pst.).

I forhold til prognosene for sluttkostnad i Prop. 1 S (2018–2019) er kostnadsøkningen 1 551 mill. kr (1,5 pst.). For de prosjektene som er åpnet for trafikk før 31. august 2019, er det en

kostnadsøkning på 49 mill. kr (0,2 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 1 502 mill. kr (1,9 pst.).

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

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

Prosjekter i anleggsfasen:

- Rv. 110 Simo – Ørebekk i Østfold: Prognosen for sluttkostnad er 922 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 150 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 120 mill. kr (15 pst.) i forhold til P65. Prognosen tilsvarer revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til utfordringer med fem pæler i fundamentet til Seutbrua.
- E39 Eiganestunnelen i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 3 515 mill. 2019-kr, ekskl. oppgradering av eksisterende tunnel som ikke inngår i fastsatte rammer for prosjektet. Dette innebærer en økning på om lag 550 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 490 mill. kr (16 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 120 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 97 S (2013–2014). Prognosen tilsvarer prognosen i Prop. 1 S (2018–2019).
- 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 vedlegg 2 er det foreløpig lagt til grunn samme sluttprognose som i tertialrapporten pr. 30. april.
- E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland: Prognosen for sluttkostnad er 7 975 mill. 2019-kr, ekskl. oppgradering av eksisterende tunneler som ikke inngår i fastsatte rammer for prosjektet. Dette innebærer en økning på om lag 530 mill. kr (7 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 280 mill. kr (4 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak mengdeøkninger. Det foreligger også store omtvistede krav fra entreprenør, og det arbeides med tiltak for å avklare/reducere disse. Dette medfører at det er knyttet relativt stor usikkerhet til prognosen. Ny beregnet sluttprognose og søknad om å styre mot økt sluttprognose er til vurdering. Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse samt ev. forslag om økt kostnadsramme så snart det foreligger nærmere avklaringer.

- Rv. 13 Ryfast i Rogaland: Prognosen for sluttkostnad er 8 071 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 730 mill. kr (10 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 220 mill. kr (3 pst.) i forhold til P65. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak dårligere grunnforhold i den østre delen av Ryfylketunnelen. Prosjektet er i sluttfasen, og det er derfor begrensede muligheter for å redusere prognosen.
- E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Sogn og Fjordane: Prognosen for sluttkostnad er 737 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 300 mill. kr (69 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 280 mill. kr (61 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 arbeider med grøfter og rør og med tilhørende økt behov for sprengningsarbeid gjennomgående i hele tunnallengden.
- E6 Helgeland nord i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 320 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 390 mill. kr (20 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 310 mill. kr (16 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 200 mill. kr over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsrammen er foreslått økt til 2 400 mill. 2019-kr i 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.
- E6 Helgeland sør i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 5 270 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 850 mill. kr (19 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 670 mill. kr (15 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 360 mill. kr over gjeldende kostnadsramme. Ny beregnet sluttprognose og søknad om å styre mot økt sluttprognose er til vurdering. Statens vegvesen vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse samt ev. forslag om økt kostnadsramme så snart det foreligger nærmere avklaringer.
- Rv. 77 Kjernfjellet i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 647 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 90 mill. kr (17 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 70 mill. kr (13 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 10 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 1 S (2017–2018). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for injeksjoner i tunnelen som følge av vanninntrengning.
- E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjell tunnelene i Nordland og Troms: Prognosen for sluttkostnad er 745 mill. 2019-kr. Dette innebærer en økning på om lag 280 mill. kr (59 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 260 mill. kr (52 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 20 mill. kr under revidert 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 918 mill. 2019–kr. Dette innebærer en økning på om lag 60 mill. kr (7 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 30 mill. kr (3 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 40 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Prognosen tilsvarer prognosen i Prop. 1 S (2018–2019).

Prosjekter som var åpnet for trafikk pr. 31. august:

- E6 Nordby tunnelen i Akershus: Prognosen for sluttkostnad er 577 mill. 2019–kr. Dette innebærer en økning på om lag 143 mill. kr (33 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 90 mill. kr (19 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 20 mill. kr under revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. Prop. 17 S (2018–2019). Kostnadsøkningene skyldes i hovedsak underestimert av en rekke elementer i forbindelse med prosjekteringen.
- Rv. 36 Skyggestein – Skjelbredstrand i Telemark: Prognosen for sluttkostnad er 800 mill. 2019–kr. Dette innebærer en økning på om lag 170 mill. kr (27 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 150 mill. kr (23 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 100 mill. kr over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsrammen er foreslått økt til 870 mill. 2019–kr i Prop. 1 S (2019–2020). Kostnadsøkningen skyldes at en rekke av mengdeberegningene for to større bruer på strekningen var vesentlig underestimert i det opprinnelige anslaget.
- Rv. 13 Deildo i Hordaland: Prognosen for sluttkostnad er 581 mill. 2019–kr. Dette innebærer en økning på om lag 240 mill. kr (71 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 230 mill. kr (63 pst.) i forhold til P65. Prognosen for sluttkostnad er om lag 20 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. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 2 680 mill. 2019–kr. Dette innebærer en økning på om lag 300 mill. kr (13 pst.) i forhold til styringsrammen, og om lag 200 mill. kr (8 pst.) i forhold til P65. Prognosen tilsvarer prognosen i Prop. 1 S (2018–2019).
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland: Prognosen for sluttkostnad er 4 152 mill. 2019–kr. Dette innebærer en økning på om lag 600 mill. kr (17 pst.) i forhold til styringsrammen og om lag 480 mill. kr (13 pst.) i forhold til P65. Prognosen tilsvarer prognosen i Prop. 1 S (2018–2019).

Prosjekter i planfasen

Vedlegg 3 gir en oversikt over kostnadsutvikling for de prosjektene som det er fastsatt styringsmål for. Videre planlegging har avdekket kostnadsøkninger i forhold til fastsatte

styringsmål for flere prosjekter enn det som rapporteres her. Det arbeides med å redusere kostnadene slik at styringsmålene likevel ikke overskrides. Vi må derfor komme tilbake til dette når det foreligger nærmere avklaringer.

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

- E18 Lysaker – Strand – Ramstadsletta i Akershus: Det pågår ekstern kvalitetssikring (KS2). Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme i oversendelsen av grunnlagsmaterialet for KS2.
- Rv. 282 Holmenbrua i Buskerud: Det pågår ekstern kvalitetssikring (KS2). Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme i oversendelsen av grunnlagsmaterialet for KS2.
- Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Oppland: Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Prognosen er i tråd med Statens vegvesens forslag til styringsramme i oversendelsen av grunnlagsmaterialet for KS2.
- E6 Megården – Mørsvikbotn i Nordland: I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det gjennomført særskilt prosjektoptimaliserende analyse (SPA) av prosjektet. Prognosen for sluttkostnad er i den forbindelse økt med om lag 200 mill. kr i forhold til fastsatt styringsmål. Økningen er i hovedsak knyttet til økning i tunnallengde samt økt usikkerhet knyttet til kostnader som følge av strengere krav til tiltak i tunnelene.
- E8 Sørbotn – Laukslett i Troms: Prognosen er uendret i forhold til prognosen for sluttkostnad oppgitt i tertialrapporten pr. 30. april. Samferdselsdepartementet har lagt til grunn av prosjektet skal utvikles basert på vestre trasé. Reguleringsplanen må justeres på bakgrunn av dette, og kostnadene må vurderes på nytt basert på revidert reguleringsplan.
- 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.

Prosjektene rv. 5 Kjøsnestfjorden, E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra og rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger er tatt ut av oversikten, da det er fastsatt styringsrammer for prosjektene. Prosjektene E6 Sjøa – Otta og E6 Kvænanngsfjellet er tatt ut av oversikten.

6 Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet

6.1 Samfunnssikkerhet

Statens vegvesen har i andre tertial arbeidet systematisk med ulike problemområder innen samfunnssikkerhet. Det er i rapporteringsperioden blant annet arbeidet videre med hvordan tydeliggjøre samfunnssikkerhet i våre veiledere og normaler.

VegROS er benyttet i det daglige arbeidet med drift og vedlikehold langs vegnettet. Det er i perioden planlagt og gjennomført tunneløvelser, blant annet med nød- og redningsetatene og Vegtrafikksentralene. Det er også gjennomført øvelser i vegavdelingene i regionene.

En etatsgruppe er nedsatt for utvikling av en prosedyre for ROS-analyser i planfasen, hvor samfunnssikkerhet og bruk av den såkalte 3R metoden vil bli omtalt. Forenkling av VegROS-prosessen fortsetter for å gjøre den mindre ressurskrevende.

Samarbeidet med Norges vassdrags- og energidirektorat om skredvarsling fortsetter som tidligere. Varslingen er nå en viktig del av daglig drift og beredskap.

Statens vegvesen er i gang med å svare ut Nasjonal transportplan – Oppdrag 6 Samfunnssikkerhet i samarbeid med Nye veier og øvrige virksomheter i samferdselssektoren. Oppdraget har frist 1. november 2019.

GDPR-arbeidet følges nå opp i linjeorganisasjonen med fokus på behandlingsoversikter og databehandleravtaler.

Statens vegvesen samarbeider med Trafikverket i Sverige om utvikling av felles arbeidsflate for trafikkoperatører på Vegtrafikksentralene. Dette vil gi en mer effektiv håndtering av hendelser på vegnettet.

6.2 Status for byvekstavtaler

Om byvekstavtalene

Byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet for persontransport med bil). Gjennom byvekstavtalene bidrar staten med belønningsmidler, midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg, statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter i de fire største byområdene (50/50-ordningen) og stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen. I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 er det satt av om lag 66,4 mrd. 2017-kr til bymiljøavtaler, byvekstavtaler og belønningsordningen. Kommuner og fylkeskommuner som inngår byvekstavtaler med staten, forplikter seg til å gjennomføre tiltak som bygger opp under nullvekstmålet. Opplegget for byvekstavtaler er omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Det er lagt opp til at byvekstavtalene reforhandles etter hver fremleggelse og behandling av Nasjonal transportplan. Reforhandlinger med de fire største byområdene startet våren 2018, på grunnlag av rammene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Ny byvekstavnale for Trondheimsområdet trådte i kraft i juni 2019. Forslag til reforhandlet byvekstavnale for Oslo og Akershus ble overlevert fra den administrative forhandlingsgruppen til politisk styringsgruppe i juni 2019. Avtalen er sendt til lokalpolitisk behandling, før den skal behandles av regjeringen. For Bergensområdet og Nord-Jæren pågår det fremdeles forhandlinger.

Reforhandlede avtaler har ikke betydning for post 30 eller post 63, da bevilgning og forbruk bygger på framdrift av de faktiske prosjektene. I denne rapporteringen har vi tatt høyde for at det inngås nye avtaler i alle de fire største byområdene i 2019. Prognosen for belønningsmidlene bygger på signert avtale i Trondheim og tilbud fra staten i de andre tre byområdene.

Oslo og Akershus

Det er inngått en bymiljøavtale i Oslo og Akershus i 2017 for perioden 2017–2023. I gjeldende bymiljøavtale inngår følgende statlige bidrag:

- Fornebubanen (kap 1330, post 63): 5,6 mrd. 2014–kr
- Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg (kap. 1320, post 30): 2 mrd. 2016–kr.
- Belønningsmidler (kap 1330, post 64): 1,96 mrd. kr (indeksreguleres ikke i gjeldende avtale)

I den reforhandlede byvekstavtalen som er til lokalpolitisk behandling inngår følgende statlige bidrag for perioden 2019–2029:

- Fornebubanen og ny T-banetunnel gjennom sentrum (kap 1330, post 63): det statlige bidraget er ikke fastsatt
- Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg (kap. 1320, post 30): 4,763 mrd. 2019–kr
- Belønningsmidler (kap 1330, post 64): 3,502 mrd. 2019–kr

Det tas forbehold om endring av beløp i forbindelse med fastsettelse av det statlige bidraget til Fornebubanen.

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 30 – byvekstavnale Oslo og Akershus	378	280	-98	153

Det forventes et mindreforbruk på om lag 100 mill. kr på post 30. Følgende prosjekter bidrar til mindreforbruket:

- E18/fv. 605 Professor Kohts vei – forsinket oppstart samt at det har vært nødvendig å omprosjekttere deler av strekningen som tilpasning til prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta
- Gang- og sykkelveg Ryenkrysset – Konowsgate – byggearbeidene må utsettes til 2020 grunnet manglende tilgang til riggplass
- Rv. 150 gangbruer ved Ullevål stadion – usikkerhet knyttet til grunnervervskostnader

Fornebubanen

Disponibel ramme for Fornebubanen i 2019 er 780 mill. kr, fordelt på særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (449 mill. kr), bompenger (170 mill. kr) og billettinntekter fra Ruter (161 mill. kr).

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 63 – byvekstavgift Oslo og Akershus	449	142	-307	114

Pr. 31. august 2019 er totalt forbruk på Fornebubanen 205 mill. kr, hvorav 114 mill. kr er finansiert med Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekt og 91 mill. kr med bompenger.

Samlet prognose for forbruk på Fornebubanen i 2019 er på 394 mill. kr, hvorav 142 mill. kr fra særskilt tilskudd til kollektivtrafikken og 91 mill. kr fra bompenger. På post 63 forventes følgelig et mindreforbruk på 307 mill. kr.

I bevilgninger for 2019 ble det tatt høyde for forberedende arbeider på Skøyen, Lysaker og Kokså på Fornebu. Etter ny planlegging av anleggsgjennomføring vil imidlertid mesteparten av det forberedende arbeidet inngå i hovedentrepriser som starter opp i 2020, noe som betyr at byggevirksomheten forsinkes.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsunderlag og kostnadsoverslag. Ekstern kvalitetssikrer har foreslått en styringsramme for prosjektet på 16,2 mrd. 2018-kr. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har vedtatt styringsramme i tråd med forslaget fra ekstern kvalitetssikrer.

Det pågår en prosess med å fastsette det maksimale statlige bidraget. Dette bidraget fastsettes etter en nærmere vurdering av prosjektet, bl.a. knyttet til kostnadsreducerende tiltak, inkl. løsning for Skøyen stasjon der plasseringen nå vurderes.

Belønningsmidler

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 64 – byvekstavgift Oslo og Akershus	280	280	-	280

Det er utbetalt midler i henhold til gjeldende bymiljøavtale. Hvis fremforhandlet avtale trer i kraft, vil det være behov for ytterligere 38 mill. kr.

Bergen

Det ble inngått byvekstavtale for Bergen i 2017, for perioden 2017–2023. Avtalen er under reforhandling. I gjeldende byvekstavtale inngår følgende statlige bidrag:

- Bybanen til Fyllingsdalen (kap 1330, post 63): 3,443 mrd. 2019-kr
- Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg (kap 1320, post 30): 1,5 mrd. 2017-kr
- Belønningsmidler (kap 1330, post 64): 1,4 mrd. 2017-kr (indeksreguleres ikke i gjeldende avtale)

Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 30 – byvekstavtale Bergen	346	210	-136	32

Det forventes det et mindreforbruk på om lag 140 mill. kr på post 30. Følgende prosjekter bidrar til mindreforbruket:

- E39 Osbanen Rådal – Nesttun, sykkelstamveg. Reguleringsplan er vedtatt. Kostnader i år går til ferdigstilling av prosjektering og grunnverv, med sikte på utlysning ved årsskiftet 2019/ 2020
- E39 Kristianborg – Bergen sentrum, sykkelstamvei. Prosjektet gjennomføres som en del av Bybanen til Fyllingsdalen. Det er avdekket behov for omreguleringer på enkelte delstrekninger. Fremdriften for disse delstrekningene er derfor usikker
- E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget – Glassknag. Prosjektet er forsinket grunnet blant annet forsinkelse i en byggesak, men kommer i gang tidlig høst 2019

Bybanen til Fyllingsdalen

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 63 – byvekstavtale Bergen	962	962	0	962

Framdriften er pr. i dag i samsvar med framdriftsplanen. De forberedende entreprisene er, med ett unntak, avsluttet, og det pågår nå anskaffelse av grunnentreprise.

Belønningsmidler

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 64 – byvekstavtale Bergen	200	200	–	200

Det er utbetalt midler i henhold til gjeldende byvekstavtale. Hvis partene kommer til enighet om en ny avtale er det behov for ytterligere 104 mill. kr, i tråd med statens tilbud fremlagt i forhandlingene.

Nord-Jæren

Det ble inngått byvekstavtale for Nord-Jæren i 2017, for perioden 2017–2023. Avtalen er under reforhandling. I gjeldende byvekstavtale inngår følgende statlige bidrag:

- Bussveien (kap 1330, post 63): 5,4 mrd. 2018-kr (inkl. mva. på fylkesveg)
- Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg (kap 1320, post 30): 1,3 mrd. 2017-kr.
- Belønningsmidler (kap 1330, post 64): 0,7 mrd. 2017-kr (indeksreguleres ikke i gjeldende avtale)

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 30 – byvekstavtale Nord-Jæren	271	135	-136	87

Det forventes et mindreforbruk på 136 mill. kr på post 30. Følgende prosjekter bidrar til mindreforbruket:

- E39 Sykkeltamvegen, Sørmarka – Smeaheia pga. forsinket oppstart grunnet komplisert grunnerverv
- E39 Trafikkstyring, Kollektivfelt Asser Jåtens veg. Sluttoppgjøret kommer senere enn antatt (i starten av 2020 i stedet for i 2019)

Bussveien

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 63 – byvekstavtale Nord-Jæren	419	233	-186	0

Framdriften for Bussveien er usikker, da det pågår arbeid for å få kostnadene ned til nivået med styringsmålet. Dette innebærer forsinkelser i pågående arbeid, bl.a. med grunnerverv og prosjektering.

Belønningsmidler

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 64 – byvekstavtale Nord-Jæren	100	100	–	100

Det er utbetalt midler i henhold til gjeldende byvekstavtale. Hvis partene kommer til enighet om en ny avtale vil det være behov for ytterligere 115 mill. kr, i tråd med statens tilbud fremlagt i forhandlingene.

Trondheim

Det ble inngått en byvekstavtale for Trondheimsområdet i juni 2019. Følgende statlige bidrag inngår i gjeldende avtale 2019–2029:

- Metrobuss (kap 1330, post 63): 1,7 mrd. 2019-kr (ekskl. mva. på fylkesveg og kommunal veg)
- Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg (kap 1320, post 30): 3,686 mrd. 2019-kr
- Belønningsmidler (kap 1330, post 64): 2,724 mrd. 2019-kr

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 30 – bymiljøavtale Trondheim	29	-25	-54	-7

Det er et forventet mindreforbruk på om lag 50 mill. kr på post 30. Mindreforbruket er knyttet til flere prosjekter, og skyldes i hovedsak mindre forsinkelser i framdriften.

Metrobuss

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 63 – bymiljøavtale Trondheim	182	182	-	6

Prognosene viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

Belønningsmidler

	Til disp.	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 31/8
Post 64 – byvekstavtale Trondheim	170	248	78	170

Tabellen viser prognose i henhold til bymiljøavtalen 2016–2023. Det er behov for ytterligere 78 mill. kr for å oppfylle forpliktelsene i den inngåtte byvekstavtalen 2019–2029.

6.3 Oppfølging av Autosysprosjektet

Autosysprosjektets aktiviteter pr. 31.8 2019 er gjennomført i henhold til planer for samtlige leveranser.

Leveranse 4.3 Autosys kjøretøy registreringsløsning for nybilsalg er i Godkjenningsfasen og vil etter planen bli satt i produksjon i slutten av november 2019.

Formålet med Leveranse 4.3 er å erstatte dagens løsning for førstegangsregistrering av kjøretøy, dvs. kjøretøy som ikke tidligere har vært registrert i Norge samt for å utføre endelig avregistrering av kjøretøy. Løsningen gir bedre systemstøtte og en mer effektiv saksbehandling enn nåværende løsning. Samtidig arbeides det med å tilrettelegge for bedre datagrunnlag og bedre samhandling med eksterne brukere som Skatteetaten, Trafikksforsikringsforeningen, Politi og Tolletaten.

Prosjektet har også jobbet med:

- Leveranse 4.4 Oppstart og konstruksjon for å kunne avslutte Autosys motorvogn (AMV) mars 2020
- Rapportløsninger for Leveranse 4.2 og 4.3

Når leveransene 4.3 og 4.4 er satt i produksjon, vil dagens løsning Autosys motorvogn (AMV) være erstattet i sin helhet. De viktigste delleveransene i prosjektet er da gjennomført.

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

6.4 Systemløsning for bompengerekrav

For å sikre en fungerende bompengerekrav er det behov for et baksystem som bl.a. sørger for riktig identifisering og prising av passeringer. Det arbeides med å ferdigstille systemkomponentene i nasjonal kjerneløsning og operatørens løsninger.

Kjernekomponentene vil bli koblet sammen og brukstestes i løpet av tredje tertial 2019, før operatørløsningene kobles på. Mottaksprosjektet er etablert, og roller for systemeierskap og forvaltning er beskrevet. Bemanning av rollene tilpasses omorganiseringen av Statens vegvesen. Statens vegvesen har tidligere rapportert risiko for at det ikke vil være på plass noen volumsteder innen overgangsordningens slutt 1. januar 2021. Statens vegvesen arbeider nå med å sikre en utstederløsning (systemdel) frem til et velfungerende marked for eksterne utstedere er på plass.

6.5 Skille ut utstedervirksomheten

Regjeringens bompengereform legger opp til å skille ut utstederfunksjonaliteten slik at et marked av eksterne tilbydere av utstedertjenester etablerer seg. Utstedermarkedet har ikke etablert seg så hurtig som ønsket, og det er derfor behov for å sikre et tilgjengelig utstedersystem til integrerte utstedere som vil håndtere volummarkedet for lette biler til

overgangsordningen utløper. For å sikre kontinuitet i bompengeneinnkrevningen legges det opp til følgende risikoreduserende tiltak:

- Vurdere om eksisterende sentralsystemløsning kan fungere som en selvstendig utstederløsning i en overgangsperiode etter at kontraksperioden utløper.
- Vegdirektoratet har bedt SD vurdere overgangsordningen og fristen for denne.
- Vurdere om det er hensiktsmessig at de regionale bompengeselskapene anskaffer en egen utstederløsning som skal benyttes i overgangsperioden. Denne kan senere inngå i et salg av utstederporteføljen.

6.6 Status for tunnelutbedringsprogrammet

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

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

6.7 Styrket og målrettet utekontrollinnsats

	Antall kontroller 2017 ved T2 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2018 ved T2 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2019 ved T2 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	58 000 (39 pst.)	55 000 (40 pst.)	52 000 (45 pst.)
Lette kjøretøy	33 000 (55 pst.)	42 000 (48 pst.)	33 000 (50 pst.)

Andelen av de kontrollerte kjøretøyene med mangler har vært relativt stabil i flere år, men vi ser en økning i år på 5 prosentpoeng sammenliknet med samme periode i fjor for tunge og 2 prosentpoeng for lette, til hhv. 45 pst. og 50 pst. Dette anses å være et resultat av økt målretting, og bedre verktøy for å sikre dette. Det samlede antallet kontrollerte kjøretøy har gått noe ned som følge av at det tar lengre tid å kontrollere kjøretøy med flere feil.

Viktige fokusområder for utekontrollen er fremdeles, ved siden av kontroll av vinterutrustning, kjøre- og hviletid, lastsikring og kabotasje. Test av bremses er også høyt prioritert, og utgjør om lag 13 prosent av alle kontrollene på tunge kjøretøy.

Bilbeltekontrollene har vært rettet mot grupper der andelen som bruker bilbelte er relativt lav. Antallet kontroller er redusert som følge av innsatsen til vinterutrustningskontroller, men det har vært en liten økning i andelen gebyrlagte.

Statens vegvesen har særlig som følge av Samferdselsdepartementets oppdrag om å iverksette strategien for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletatene, økt og formalisert samarbeid med andre etater i Norge. Med bakgrunn i dette har det vært gjennomført flere regionale samarbeidskontroller der temaet var transportkriminalitet.

Det er etablert et særskilt samarbeid med Arbeidstilsynet om gjennomføring av kontroll etter allmenngjøringsbestemmelsene, hvor Statens vegvesen i løpet av 2020 vil få hjemmel til å innhente lønnsopplysninger på vegne av Arbeidstilsynet.

Det internasjonale samarbeidet er på lik linje med fjoråret, og på vegne av Samferdselsdepartementet undersøker vi mulighetene for medlemskap ECR. Internasjonale møter, herunder møter i Kommisjonen, AETR og CORTE, er høyt prioritert og oppleves meningsfylt.

6.8 Oppfølging tidligere rapporter fra Riksrevisjonen 2015–2017

Vi viser til brev sendt Samferdselsdepartementet den 30.11.2018 vedrørende «Etterlevelsrapport 2017 om Statens vegvesens styringssystem for drifts, vedlikeholds- og investeringsvirksomhet – tiltak (periode 2012–2015)». Her skrev vi også at vi vil orientere om status på eventuelle andre utestående tiltak fra perioden 2015–2017 i forbindelse med etatens tertialrapportering pr. 31. august 2019 og årsrapport 2019. Status for pågående tiltak følger nedenfor.

Riksrevisjonens undersøkning av arbeidet til styresmaktene med å styrkje tryggleiken i vegtunnelar (2015–2016)

Arbeidet med rutiner, krav og ordninger knyttet til sikkerhetsdokumentasjon er betydelig bedret etter påpekte mangler på området. Dette forbedringsarbeidet fortsetter, og håndteres nå i virksomhetsutviklingsprosjektet «Utvikling av tunnelforvaltning». Prosjektet startet opp 2018, og er planlagt avsluttet i 2021. Fremdrift og status for prosjektet følges opp i den interne styringsdialogen.

Vesentlige prosesser innenfor tunnelforvaltning revideres nå i løpet av høsten 2019. Fremdrift og status for prosessarbeidet følges opp i den interne styringsdialogen.

Høsten 2019 lanseres en nasjonal opplysningskampanje om sikker adferd ved hendelser i tunnel.

Etterlevelsrapport for 2017 om Statens vegvesens styringssystem for drifts-, vedlikeholds- og investeringsvirksomhet

Viser til brev sendt til Samferdselsdepartementet den 26.02.2019 der vi orienterte om status på ti utvalgte tiltak. Det er kun tiltak 8 – Rolletilpasset opplæring for prosjektleder, byggeleder og kontrollingeniør – som ikke er gjennomført. Arbeidet pågår som planlagt (med kun mindre justeringer), og oppstart for opplæringen avklares i samarbeid med nye divisjonsdirektører for divisjon Utbygging og divisjon Drift og vedlikehold i starten av 2020.

Dokument 1 budsjettåret 2015 (2016–2017): Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2015

Arbeidet med forbedring i forvaltning av driftskontrakter pågår kontinuerlig.

Forbedringsarbeidet håndteres nå i virksomhetsutviklingsprosjektet «Vinterdrift» som skal pågå fram til 2022. Målet er å effektivisere og forbedre vinterdriften blant annet gjennom å revidere Håndbok R610, videreutvikle kontrakter, systemer og organisering, styrke kompetanse både internt og i utførende ledd, samt bedre kommunikasjon og informasjon med trafikanter. Som ledd i ny organisering av SVV er strategisk arbeid, og oppfølging av, drift og vedlikeholdskontrakter, lagt til en egen stabsenhet i divisjon Drift og Vedlikehold. Dette vil styrke arbeidet med profesjonalisering av kontraktsarbeidet i SVV.

Fremdrift og status for virksomhetsutviklingsprosjektet Vinterdrift følges opp i den interne styringsdialogen.

7 Vedlegg

Vedlegg 1: Risikomatrix for Statens vegvesen

Vedlegg 2: Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 3: Status for prosjekter med fastsatt styringsmål

Vedlegg 4: Samfunnssikkerhet

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:

R1: Gjennomføring av Prop. 1 S og tildelingsbrev
R2: Prosjektstyring
R3: Effektivisering
R4: Omstilling
R5: Etterlevelse

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

Sammendrag pr. andre tertial 2019

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.

På grunn av usikkerhet i organisasjonen knyttet til regionreform og omorganisering vurderes den samlede risikoen for etaten ved andre tertial som høy. Etaten opprettholder den samme, overordnede risikovurderingen som ble rapportert ved første tertial. Risikoen for å ikke ha riktig kompetanse innenfor visse områder er nå kritisk høy som følge av økt turnover og usikkerhet knyttet til fremtidig sammensetning av ansatte.

De fleste lederne er blitt innplassert i den nye organisasjonen, og det blir jevnlig informert om videre prosess for innplasseringen av ansatte. På tross av omfattende tiltak for å redusere usikkerheten i organisasjonen er det mange av de ansatte som velger å bytte arbeidsgiver. Det finnes eksempler på at hele fagmiljøer har blitt rekruttert til virksomhet utenfor etat og fylkeskommune. Den høye og økende turnovern øker risikoen for at etaten ikke har rett kompetanse og kapasitet til å løse oppgavene på en god måte. Avgangen til andre stillinger innen privat og offentlig sektor er gjerne størst der etterspørselen er høyest, og den forventede avgangen til fylkeskommunene har betydelig innbyrdes variasjon. På noen områder må etaten etter overgangen til ny organisasjon forvente å ha betydelig underkapasitet, mens man på andre områder vil måtte forvente å ha overkapasitet.

Risikoområde 1: Gjennomføring av Prop.1S og tildelingsbrev							
Etaten bryter ned og følger opp kravene i Prop.1S og tildelingsbrevet i interne resultatavtaler og årsplaner. Manglende oppfyling av disse oppgavene kan gi konsekvenser for resultater og budsjettet.							
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T2			T1	Risikoreduserende tiltak	Status
		S	K	Sum	Sum		
Risiko for å ikke klare å holde seg innenfor budsjett	- Uforutsette merbehov som følge av entreprenørens gjennomføringsstrategi kan avvike fra det som er lagt til grunn i budsjettprosessen. Med større og færre prosjekter er dette blitt en større utfordring enn tidligere. - Vegtilsynet kan gi Statens vegvesen pålegg om å utbedre svakheter utover det som står i tildelingsbrevet. Dette kan føre til en viss budsjettmessig usikkerhet. - Avklaringer med eksterne kan ta mer tid enn forventet. Dette kan medføre forskyvning i tid og lede til et mindreforbruk.	2	3	6	6	Styrking av budsjett- og økonomifunksjonen i Statens vegvesen	Gjmf
Risiko for å gå ut over fullmakter	- Usikkerhet knyttet til opphør av sams, fremtidig organisering av Statens vegvesen og fremtidig kontraktstrategi vises i høyere priser og lavere interesse fra entreprenørene og dermed dårligere konkurranse. Resultatet av få tilbydere og høye priser fører til at etaten må lyse ut kontrakter på nytt.	3	3	9	12	Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
						Regionvegsjefens fullmakter er revidert og muligheten til å viderelevere fullmakter er innskrenket.	Gjmf
						Tydeliggjøring av at forberedende arbeider ikke tillates igangsatt og videreført utover gjeldende fullmakter	Pågår
Risiko for at SVV ikke leverer fullstendig budsjettinnspill av høy kvalitet til rett tid	- Stor mengde arbeidsoppgaver og mangel på ressurser på grunn av regionsreformen kan medføre forsinkede leveranser i 2020.	2	4	8	8	Styrking av budsjett- og økonomifunksjonen i Statens vegvesen	Gjmf
						Prioritering av oppgaver og ressurser	Pågår
Risiko for ikke å ha tilstrekkelig kapasitet og kompetanse som følge av regionreform og omorganisering	- Omfang og geografisk fordeling av ansatte som slutter er usikkert og dette gir en risiko for at det kan oppstå ubalans som fører til overbelastning på enkelte faggrupper. - Som følge av manglende kapasitet innenfor enkelte område kan noen oppgaver bli forsinket eller utgå.	4	4	16	12	Prioritering av oppgaver og ressurser	Pågår
						Bruk av ressurser på tvers i organisasjonen. Inmleie av eksterne bistand fra konsultentskaper o.l.dersom kritisk sårbarhet oppstår.	Pågår
						Franskynde beslutning om bemanningsplan for ledere på nivå 3 og ansatte	Gjmf
Risiko for utilstrekkelig styring	- Avbøtende tiltak kan bli gjennomført for sent dersom avvik ikke avdekkes i tide, og vil dermed kunne ha mindre effekt.	3	3	9	9	Ny post- og produktkodestruktur gir bedre grunnlag for styring	Gjmf
						Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
Risiko for overskridelse av fullmakt for drifts- og vedlikeholdsarbeider utover budsjettåret	- Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadsnivået for driftskontrakter 2020. Høye priser på 2019 kontraktene og muligens 2020 kontraktene vil kunne medføre kutt i vedlikeholdstiltak for å overholde fullmakt. - For å få nok tilbydere til nye kontrakter må kontraktene være av viss varighet og omfang. Samtidig må etaten tilpasse varighet i kontraktene til utløp på eksisterende felleskontrakter i tilgrensende område med tanke på fremtidig sammenslåing av riksvegområder. - Det er stor usikkerhet knyttet til et nytt marked bestående av mange nye byggherrer. Prognosen for 2020 - kontraktene skal ligge på P50 nivå, men med liten erfaring i et "nytt marked" er det utfordrende å lage gode prognoser.	4	4	16	Ny T2	Fordelt ut fullmaktene i etaten.	Gjmf
						Justere konkurransegrunnlag for kontraktene før utlysning hvis prognosen er høyere enn fullmakt.	Pågår
						Satt av reserve i Vegdirektoratet.	Pågår
Risiko for kostnadsøkninger i driftskontrakter	- Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadsnivået for driftskontrakter 2020. - For å få nok tilbydere til nye kontrakter må de være av en viss varighet og omfang. Samtidig forsøker etaten å tilpasse varighet i kontraktene til utløp på eksisterende felleskontrakter i tilgrensende område med tanke på fremtidig sammenslåing av riksvegområder. - Fullmakten vil innskrenke handlingsrommet til å velge den mest optimale kontraktslengden. Dette kan medføre høyere pris i tilbudene. Det er lite handlingsrom til å kutte kostnader etter at tilbud har kommet inn.	4	4	16	16	Innenfor det handlingsrom som finnes, må det lages gode konkurransegrunnlag som kan skape ineteresse i markedet slik at konkurransen blir best mulig.	Pågår

Beskrivelse av risiko under risikoområde 1:

Samtidig som mange velger å bli i etaten er det også mange ansatte sier opp sine stillinger. Dette påvirker risikoen ved andre tertial for ikke å gjennomføre oppgaver i Prop.1S og tildelingsbrev. Sannsynligheten for at dette skjer vurderes som liten til moderat, mens eventuelle konsekvenser er moderat til alvorlig. Ledelsen oppfordrer til intern deling av ressurser på områder der tapet av kompetanse påvirker oppgavgjennomføringen. Videre er det gitt tillatelse for økt bruk av innleid kompetanse. Leveranser iht. Prop. 1 S og tildelingsbrev blir prioritert. Prognoser og resultat ved andre tertial samt gjennomførte risikoreduserende tiltak tilseter at etaten vil klare å holde seg innenfor de økonomiske rammene.

Det er en risiko for uforutsette merbehov som følge av at entreprenørens gjennomføringsstrategi avviker fra det som er lagt til grunn i budsjettprosessen. Med større og færre prosjekter er dette blitt en større utfordring enn tidligere. Uforutsette krav til gjennomføring av oppgaver fra myndigheter utenom Samferdselsdepartementet er krevende i omstillingsperioden da ressursene allerede er presset.

Risikoen for økte kostnader for driftskontrakter er å anse som høy. Forberedelser til opphør av sams vegadministrasjon har medført at etaten har inngått en rekke driftskontrakter med kortere varighet i 2019, noe som har ført til økte årlige kostnader. Usikkerhet knyttet til opphør av sams vegadministrasjon, fremtidig organisering av Statens vegvesen og fremtidig kontraktstrategi vises i høyere priser og lavere interesse fra entreprenørene og folgelig dårligere konkurranse. Dermed må etaten lyse ut kontrakter på nytt. For å få nok tilbydere til nye kontrakter i 2020 må kontraktene være av en viss varighet og omfang. Samtidig må etaten tilpasse varighet i kontraktene til utløp på eksisterende felleskontrakter i tilgrensende områder med tanke på fremtidig sammenslåing av riksvegområder. Begrensede økonomiske fullmakter vil i tillegg kunne innskrenke handlingsrommet til å velge den mest optimale kontraktslengden. Det er stor usikkerhet knyttet til et nytt marked bestående av mange nye byggherrer. Dette medfører at det er utfordrende å lage gode prognoser.

Risikoområde 2: Prosjektstyring							
Risikoen omfatter både risiko for overskridelser, forsinkelser m.m. på enkeltprosjekter samt på prosjektporteføljene.							
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T2			T1	Risikoreducerende tiltak	Status
		S	K	Sum	Sum		
Risiko for kostnads- og omfangsøkninger på investeringsprosjektporteføljen på et overordnet nivå	<ul style="list-style-type: none"> - Endrede forutsetninger i prosjektgjennomføringen kan medføre kostnads- og omfangsøkninger. - I tillegg kan svakheter i Statens vegvesens etterlevelse av nye prosesser og rutiner for prosjektstyring og oppfølging medføre at slike endrede forutsetninger ikke fanges opp tidlig nok, slik at kostnadsøkninger kan unngås. 	3	4	12	12	Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
						Innstrammning av fullmaktene internt i SVV	Gjmf
						Innført strenge rutiner for godkjenning av kostnadsøkninger utover styringsmål og styringsramme for alle prosjekter over 200 mill. kr.	Gjmf
						I arbeidet med grunnlag for Nasjonal transportplan 2022-2033 gjennomgås alle prosjekter som er aktuelle for prioritering med tanke på kostnadsreduksjon og økt nytte	Pågår
						Internkurs for prosjektledere i R760 Styring av vegprosjekter	Pågår
				Implementering og tydeliggjøring av rutiner for godkjenning av kostnadsøkninger utover styringsmål og styringsramme for alle prosjekter over 200 mill. kr.	Pågår		
Risiko for manglende økonomisk måloppnåelse for programområdene og bypakkene	<ul style="list-style-type: none"> - Endrede forutsetninger i prosjektgjennomføringen medfører senere framdrift eller senere oppstart enn det som var forutsatt. Endringene omfatter bl.a.: - Uavklarte forhold i reguleringsplaner som fører til behov for omprosjektering, og forsinkelser som følge av dette - prosjektgjennomføringen er avhengig av framdrift i gjennomføring av tilgrensende arbeider som andre etater/aktører er ansvarlig for, og forsinkelser her medfører senere framdrift enn forventet - Manglende planreserver kan medføre at det ikke er tilstrekkelig med modne prosjekter som kan startes opp hvis andre prosjekter blir forsinket 	5	3	15	12	Forbedret intern styringsdialog	Pågår
						Gjennomføre tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter	Gjmf
						Vurdere behovet for endrede fullmakter for Statens vegvesen som vil legge til rette for mer effektiv utnyttelse av etatens ressurser	Pågår
						Lage bedre grunnlag for innmelding av budsjettbehov/ner realistisk budsjettering	Pågår

Beskrivelse av risiko under risikoområde 2:

Samlet risiko for prosjektstyring er fortsatt høy, men har blitt redusert gjennom en tettere kostnadsstyring både i prosjektens plan- og gjennomføringsfase.

Samferdselsdepartementet har innført endrede rutiner som krav om bl.a. endringslogg, bruk av eksperigrupper ved kostnadsoptimalisering og endrede rutiner for rapportering og avklaring av kostnadsøkninger overfor Samferdselsdepartementet. Disse er implementert. I tillegg har Statens vegvesen bl.a. innført strenge rutiner for intern godkjenning av kostnadsøkninger ut over styringsmål (fastsatt av Statens vegvesen for planfasen) og styringsrammen for alle prosjekter over 200 mill. kr. Dette har medført en større bevissthet rundt kostnadsøkninger i Statens vegvesen, og har ført til et sterkere fokus på å se etter muligheter for kutt i de enkelte prosjektene. Etaten ser tydelige tegn på økt bevissthet rundt kostnadsstyring i organisasjonen, og bedømmer at dette vil gi gode effekter. Selv om effektene av disse tiltakene ikke nødvendigvis kommer til uttrykk i Statens vegvesens portefølje i 2019, har vi stor tro på at dette vil gi gode effekter på litt lengre sikt.

For å redusere mindreforbruk arbeider etaten med å sikre at prosjekter som er aktuelle for prioritering i budsjett sammenheng er tilstrekkelig modne. I dette ligger det at plangrunnlaget har god nok kvalitet, og at prosjekteringen har kommet langt nok til at anleggsarbeidene kan startes opp så raskt som mulig. En forutsetning for å kunne håndtere uforutsette forhold i prosjektene, er at Statens vegvesen har tilstrekkelige fullmakter til å kunne håndtere slike forhold. Det er i løpet av året iverksatt tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter for å redusere mindreforbruket. Avviket ville derfor vært noe høyere enn i en situasjon uten tiltak.

Risikoområde 3: Effektivisering							
Etaten arbeider for å gi samfunnet "Mer vei for pengene". Det er gjennomført, pågår og planlagt mange tiltak for effektivisering. Det er vanskelig å kvantifisere gevinstene i forkant og etterkant av gjennomføring.							
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T2			T1		
		S	K	Sum	Sum	Risikoreducerende tiltak	Status
Risiko for manglende gevinstrealisering	- Etaten har beregnet effekt av effektiviseringstiltak og det er koblet usikkerhet til hva den faktiske gevinsten/effekten blir av gjennomførte tiltakene. For mange av tiltakene vil dette vise seg over tid.	2	3	6	6	Styring av bemanning og tjenestekjøp	Pågår
						Interkurs gevinstrealisering	Pågår

Beskrivelse av risiko under risikoområde 3:

Risikoen for manglende effektivisering vurderes som moderat til lav. Statens vegvesen effektiviserer virksomheten blant annet gjennom å redusere sine interne kostnader. Det gjennomføres flere sentrale effektiviseringstiltak i etaten og ressursbruken følges opp gjennom styring av bemanning og tjenestekjøp. Som følge av regionreformen med overføringen av stillinger til fylkeskommunene, samt omstrukturering fra regioner til divisjoner, reduseres bemanningen kraftig. Dette bidrar til å sikre at gevinstrealisering av tiltak i stor grad blir utført som planlagt og medfører dermed en redusert risiko innen dette risikoområdet.

Risikoområde 4: Omstilling							
Etagen er inne i en stor omstillingsprosess som påvirker hele organisasjonen. Det er koblet stor usikkerhet kring hvorvidt etaten kommer til å miste kritisk kompetanse som i sin tur påvirker gjennomføring av oppgaver.							
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T2			T1	Risikoreduserende tiltak	Status
		S	K	Sum	Sum		
Risiko for å miste kjernekompetanse	<ul style="list-style-type: none"> - Ansatte og ledere kan slutte fordi de ikke ønsker geografisk flytte av arbeidsplass. - Ansatte og ledere kan slutte fordi de ikke lenger er sikre på at de får relevante faglige utfordringer i etaten. - Ansatte og ledere kan slutte fordi de ikke lenger ønsker å stå i omstilling, eller mangler tillit til at omstillingen lykkes. - Ansatte og ledere kan slutte fordi de oppfatter stilling hos andre arbeidsgivere som mer attraktiv. - Seniorer kan gå ut i pensjon tidligere enn normalt for å unngå å måtte starte på nytt i ny organisasjon. - Etagen kan velge å avvente rekruttering for å erstatte tap fra normal turnover og pensjonsavgang, grunnet behov for fortsatt kostnadsreduering og nedbemanning. 	4	5	20	20	Gi god kommunikasjon og informasjon om omstillingen og prosessen	Pågår
						Detaljering av fremtidig organisasjon	Pågår
						Implasere direktører så snart nødvendige overordede beslutninger er tatt	Gjmf
						Avklaringer og informasjon mht overgangssordninger ved geografisk flytting av arbeidsplassen.	Pågår
				Alle rekrutteringsbehov blir vurdert på etatsnivå	Pågår		
Risiko for manglende systemstøtte fra 1.1.2020	<ul style="list-style-type: none"> - Systemer innenfor enkelte fagområder risikerer å ikke være klare til implementering av ny organisasjon - Variabel og tidvis mangelfull systemstøtte i fylkeskommunene kan medføre økt behov for støtte fra Statens vegvesen. 	3	4	12	12	To prosjekter pågår med fokus på nye vegreferanser og ny organisasjonsstruktur	Pågår
						Samarbeidsprosjekt med fylkeskommunene for å forberede overgangen.	Pågår
						Etagen gjennomfører et prosjekt for å ta i bruk DFOs fellesstallige HR-systemer. Prosjektet har også ansvar for å gjennomføre implementering av ny organisasjon i HR-systemene	Pågår
Risiko for ubalanse i kompetanse og kapasitet i ny organisasjon	<ul style="list-style-type: none"> - Det er utfordrende for etaten å styre hvor og hvem som slutter i forbindelse med regionreform og ny organisering. - Ujevn fordeling av avgang skaper ubalanse. - Ujevn fordeling av hvem som slutter sammenlignet med framtidig behov for kompetanse. 	5	5	25	ny T2	Måltrettet rekruttering for å sikre kompetanse og kapasitet i ny organisasjon	Planlagt
						Vurdere virkemidler for å stimulere til frivillig avgang	Planlagt

Beskrivelse av risiko under risikoområde 4:

Risikoen knyttet til omstilling vurderes som kritisk høy. Omstillingen preger etaten, og sammen med økt avgang øker risikoen for manglende kompetanse og kapasitet innenfor spesifikke områder. Det arbeides godt med gjennomføring av omstillingen og med informasjon til de involverte. Det er fokus på at ledere skal sikre god motivasjon og veiledning for ansatte. Etagen har videre ført en tydelig og stram prioritering slik at kapasiteten brukes på omstilling (regionreform og omorganisering) og kjernepågaver. Øvrige interne oppgaver prioriteres ned. Tjenestekjøp benyttes i økende grad for å sikre kompetanse og kapasitet til å gjennomføre både omstillingen og kjernepågavene.

Den høye turnover i etaten øker risikoen for at ikke har rett kompetanse og kapasitet til å løse oppgavene på en god måte. Avgangen til andre stillinger innen privat og offentlig sektor er gjerne størst der etterspørselen er høyest, og den forventede avgangen til fylkeskommunene har betydelig innbyrdes variasjon mellom samme type fagmiljø og forskjellige lokasjoner. På noen områder må etaten etter overgangen til ny organisasjon forvente å ha betydelig underkapasitet, mens man på andre områder vil måtte forvente å ha overkapasitet. Statens vegvesen forbereder målrettet rekruttering for å sikre kompetanse og kapasitet i ny organisasjon, samtidig som det vurderes å bruke virkemidler for å stimulere til frivillig avgang. Etagen forventer også en periode med økt tjenestekjøp for å dekke kompetanse- og kapasitetsgapet som oppstår.

Risikoområde 5: Etterlevelse							
En rekke interne og eksterne revisjoner har vist at etaten ikke alltid følger eksterne lover, regler og krav eller egenutviklede prosesser. Risikoområdet omfatter både evnen til å følge disse, men også evnen til å korrigere utøvelsen når avvik er avdekket.							
Risikoelement	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	T2			T1	Risikoreducerende tiltak	Status
		S	K	Sum	Sum		
Manglende etterlevelse av interne prosesser	- Manglende etterlevelse kan påvirke leveranser til bruker og samfunn. - Manglende etterlevelse kan påvirke Statens vegvesens gjennomføring av oppdrag og leveranser.	4	3	12	12	Funn fra eksterne og interne revisjoner og tilsyn legges systematisk som oppdrag til prosessiere.	Pågår
						Etatsledelsen har innført årlig ledelsens gjennomgåelse hvor årsaksanalyse til manglende etterlevelse vurderes og møtes med tiltak som er risikoreducerende.	Gjmf
Ikke tilstrekkelig læring og forbedring	- Om Statens vegvesen ikke har tilstrekkelig læring og forbedring vil det si at vi ikke korrigerer tilstrekkelig når avvik oppstår og at vi ikke har kontroll på om iverksatte tiltak har ønsket resultat eller effekt. Ikke tilstrekkelig læring betyr også at det kan foreligge risiko for at vi ikke er tilstrekkelig målrettet og effektive.	3	2	6	6	Tiltak fra ledelsens gjennomgåelse inngår i arbeidet med læring og forbedring slik at risiko ved manglende etterlevelse reduseres tilstrekkelig.	Pågår

Beskrivelse av risiko under risikoområde 5:

Det er fremdeles en høy risiko for manglende etterlevelse av interne krav og føringer. Arbeidet med internkontroll er videreført i 2019 og har tydeliggjort viktigheten av kompetanse og kontinuerlig læring rundt bruk av kvalitetssystemet. Ledelsens gjennomgåelse har i år et enda sterkere fokus på å få fram bakenforliggende årsaker til manglende etterlevelse for å kunne indentifisere mer målrettede tiltak. Det er viktig å holde fokus på læring og forbedring. Ikke tilstrekkelig læring kan bety at etaten ikke korrigerer tilstrekkelig når avvik oppstår og derfor ikke har kontroll på om iverksatte tiltak har ønsket resultat eller effekt. Ikke tilstrekkelig læring kan også medføre at det kan foreligge risiko for at de risikoreducerende tiltakene ikke blir tilstrekkelig målrettet og effektive.

Vedlegg 2

Region/rute/prosjekt - åpnet for trafikk	Opprinnelig			Ny kostnadsramme	Siste prop.		T1 2019	T2 2019	Tertial 2 2019								Trafikkåpning			
	Styringsramme	P65	Kostnadsramme		Sluttprognose	Avvik ift. SR			Avvik								Oppr	Avtale 2019	Rev T1	Rev T2
				Mill. kr			Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	ift SR	%	ift P65	%	ift KR	%				
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%		
Region Øst																				
1 E6 Nordbyntunnelen, fase 2	434	486	477	595	564	131	577	577	143	33,1	91	18,7	-18	-3,0	13	2,2	1903	1903		
	434	486	477	595	564	131	577	577	143	33,1	91	18,7	-18	-3,0	13	2,2				
Region Sør																				
3 E18 Bommestad - Sky	4 949	5 112	5 794	5 794	5 059	110	5 059	5 059	110	2,2	-53	-1,0	-735	-12,7	0	0,0	1712	1805		
5a Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand	630	651	693	693	693	63	800	800	170	27,0	149	22,9	107	15,4	107	15,4	1811	1811		
5a Rv. 36 Slåttekås - Arnes	431	450	474	474	324	-107	324	324	-107	-24,8	-126	-28,0	-150	-31,6	0	0,0	1811	1809		
	6 010	6 213	6 961	6 961	6 076	66	6 183	6 183	173	2,9	-30	-0,5	-778	-11,2	107	1,8				
Region Vest																				
3 Rv. 509 Sømmevågen - Sola skole	276	289	304	304	172	-105	207	207	-69	-25,1	-82	-28,3	-97	-31,9	35	20,5	1707	1804		
4c Rv. 13 Deildo ⁶⁾	339	356	373	604	575	236	575	581	242	71,3	225	63,1	-23	-3,8	6	1,0	1712	1810		
	615	645	677	908	747	132	782	788	173	28,0	143	22,2	-120	-13,2	41	5,4				
Region Midt																				
6a E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	2 887	3 053	3 127	3 127	2 887	0	2 813	2 813	-74	-2,6	-240	-7,9	-314	-10,1	-74	-2,6	1811	1902		
6d E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	221	229	243	243	226	5	227	227	6	2,7	-2	-0,9	-16	-6,7	1	0,4	1805	1808		
6e Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	524	544	576	576	482	-42	470	470	-54	-10,2	-74	-13,6	-106	-18,4	-12	-2,4	1809	1905		
	3 631	3 826	3 946	3 946	3 594	-37	3 510	3 510	-121	-3,3	-316	-8,3	-436	-11,1	-84	-2,3				
Region Nord																				
7 Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	2 381	2 476	2 745	2 745	2 681	300	2 681	2 681	300	12,6	205	8,3	-64	-2,3	0	0,0	1906	1906		
8a E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring ⁶⁾	3 530	3 671	4 040	4 272	4 152	622	4 152	4 152	622	17,6	481	13,1	-120	-2,8	0	0,0	1610/ 1410	1812/ 1509		
8b E6 Indre Nordnes - Skardalen	1 286	1 337	1 389	1 389	1 145	-140	1 145	1 145	-141	-10,9	-192	-14,4	-244	-17,6	0	0,0	1712	1811		
8b E8 Sørkjøsfjellet	1 038	1 079	1 111	1 111	1 038	0	1 076	1 076	38	3,7	-3	-0,3	-35	-3,1	38	3,7	1608	1801		
8b E6 Storsandnes - Langnesbukta	664	691	731	731	639	-25	594	574	-90	-13,6	-117	-16,9	-157	-21,5	-65	-10,2	1712	1811		
	8 899	9 255	10 015	10 247	9 655	756	9 648	9 628	729	8,2	373	4,0	-619	-6,0	-27	-0,3				
Sum	19 590	20 424	22 077	22 658	20 637	1 047	20 700	20 686	1 096	5,6	262	1,3	-1 972	-8,7	49	0,2				
Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)	98 031	101 845	109 272	110 896	101 581	3 549	101 960	103 132	5 100	5,2	1 287	1,3	-7 765	-7,0	1 551	1,5				
Regionvis oversikt																				
Region øst	15 309	15 904	16 825	17 010	15 598	289	15 601	15 552	243	1,6	-352	-2,2	-1 458	-8,6	-46	-0,3				
Region sør	14 503	15 027	16 460	16 460	14 568	66	14 737	14 796	293	2,0	-231	-1,5	-1 664	-10,1	228	1,6				
Region vest	41 361	42 992	45 928	47 001	42 842	1 481	42 834	43 625	2 264	5,5	633	1,5	-3 376	-7,2	783	1,8				
Region midt	8 810	9 152	9 748	9 748	8 774	-36	8 689	8 689	-121	-1,4	-463	-5,1	-1 059	-10,9	-85	-1,0				
Region nord	18 049	18 771	20 311	20 677	19 799	1 750	20 099	20 470	2 421	13,4	1 699	9,1	-207	-1,0	671	3,4				
SUM	98 031	101 845	109 272	110 896	101 581	3 549	101 960	103 132	5 100	5,2	1 287	1,3	-7 765	-7,0	1 551	1,5				

MERKNAD:

- 1) Fastsatt styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2017-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2017 til 2018. Merverdiavgiftstillegget i kostnadsrammen er korrigert ved at det er lagt til grunn samme prosenttillegg som for styringsrammen, if. omtale i forbindelse med arbeidet med Prop. 97 (2013-2014).
- 2) Revidert styrings- og kostnadsramme
- 3) Opprinnelig styrings- og kostnadsramme omregnet til "gjennomsnittlig" 2004-prisnivå.
- 4) Opprinnelig styrings- og kostnadsramme er omregnet med "betongindeksen" fra 2004- til 2017-kr og med Vegdirektoratets planindekser fra 2017- til 2018-kr.
- 5) Prognose for sluttkostnad regnet om med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2016 til 2017 (gml) og med SSBs anleggsindeks fra 2016 til 2017 (rev) (SSBs anleggsindeks 2016-2017 foreligger først i februar 2018).

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

6) Revidert kostnadsramme

7) T2-prognosen er ekskl. oppgradering av eksisterende tunnel, slik som styringsramme, P65 og kostnadsramme. Prognosen i siste prop. og T1 er tilsvarende korrigert.

Statsbudsjettet 2019

Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Region/rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt				Plan-grunnlag (SM)	Plan-grunnlag (oppdatert)	Tertial 1 2019			Tertial 2 2019									
	år	faktor	Styringsmål (SM)				P65		Prognose T1 2019	Avvik		Prognose T2 2019	Avvik						
			mill kr	mill kr			mill kr	mill kr		ift SM			ift P65		ift Prop/rev avtale				
			(løp kr)	(19-kr)			(løp kr)	(19-kr)		mill kr	mill kr		mill kr	mill kr	%	%	mill kr	%	
Region Øst																			
1a E18 Retvet-Vinterbro	2017	1,068	7 200	7 690	7 510	8 021	KP	RP	7 690	0	0,0	7 690	0	0,0	-331	-4,1	0	0,0	
3a E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta-Slependen	2017	1,068	21 600	23 069	22 780	24 330	KP	RP	23 574	505	2,2	23 169	100	0,4	-1 161	-4,8	-405	-1,7	
E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta	2017	1,068	13 400	14 312	14 100	15 059	KP	RP	14 816	504	3,5	14 411	99	0,7	-648	-4,3	-405	-2,7	
E18 Ramstadsletta-Slependen	2017	1,068	8 200	8 758	8 680	9 271	KP	RP	8 758	0	0,0	8 758	0	0,0	-513	-5,5	0	0,0	
6a Rv. 4 Roa-Gran grense (inkl. Jaren-Amundrud)	2017	1,068	1 750	1 869	1 840	1 965	RP	RP	1 869	0	0,0	1 940	71	3,8	-25	-1,3	71	3,8	
				32 628		34 316			33 133	505	1,5	32 799	171	0,5	-1 517	-4,4	-334	-1,0	
Region Sør																			
3a Rv. 282 Holmenbrua	2017	1,068	760	812	834	891	-	RP	840	28	3,5	840	28	3,5	-51	-5,7	29	3,5	
3a E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	2017	1,068	3 000	3 204	3 137	3 350	RP	RP	3 204	0	0,0	3 204	0	0,0	-146	-4,4	0	0,0	
				4 016		4 241			4 044	28	0,7	4 044	28	0,7	-197	-4,6	28	0,7	
Region Vest																			
3a E39 Ålgård-Hove	2017	1,068	3 550	3 792	3 728	3 981	KP	RP	3 792	0	0,0	3 792	0	0,0	-189	-4,7	0	0,0	
3a E39 Smiene-Harestad	2017	1,068	3 300	3 525	3 465	3 701	KP	RP	3 525	0	0,0	3 525	0	0,0	-176	-4,7	0	0,0	
3a Rv. 509 Transportkorridor vest (inkl. fellesstrekning med Bussveien)	2017	1,068	3 200	3 418	3 360	3 589	RP	RP	3 418	0	0,0	3 418	0	0,0	-171	-4,8	0	0,0	
5a Rv. 13 Lovræidet-Rødsliane	2017	1,068	800	854	840	897	RP	RP	854	0	0,0	854	0	0,0	-43	-4,8	0	0,0	
5a E134 Røldal-Sellestad	2017	1,068	2 900	3 097	3 045	3 252	KP	RP	3 097	0	0,0	3 097	0	0,0	-155	-4,8	0	0,0	
5c E16 Nærøvdalen (Hylland-Sveen)	2017	1,068	1 700	1 816	1 785	1 906	RP	RP	1 816	0	0,0	1 816	0	0,0	-90	-4,7	0	0,0	
				16 501		17 326			16 501	0	0,0	16 502	1	0,0	-824	-4,8	1	0,0	
Region Midt																			
4a E39 Volda-Furene	2017	1,068	900	961	1 004	1 072	KP	RP	961	0	0,0	961	0	0,0	-111	-10,4	0	0,0	
4b E39 Lønset-Hjelset	2017	1,068	1 350	1 442	1 402	1 497	-	RP	1 442	0	0,0	1 442	0	0,0	-55	-3,7	0	0,0	
6d E136 Flatmark-Monge-Marstein	2017	1,068	950	1 015	1 001	1 069	KP	RP	1 015	0	0,0	1 015	0	0,0	-54	-5,1	0	0,0	
6d E136 Breivika-Lerstad	2017	1,068	1 800	1 922	1 853	1 979	RP	RP	1 922	0	0,0	1 922	0	0,0	-57	-2,9	0	0,0	
				5 340		5 618			5 340	0	0,0	5 340	0	0,0	-278	-4,9	0	0,0	
Region Nord																			
7a E6 Megården-Mørsvikbotn	2017	1,068	8 500	9 078	8 870	9 473	RP	RP	9 078	0	0,0	9 275	197	2,2	-198	-2,1	197	2,2	
8a E8 Sørbotn-Laukslett	2017	1,068	2 200	2 350	2 300	2 456	KP	RP	2 565	215	9,2	2 565	215	9,2	109	4,4	0	0,0	
8a Rv. 862 Tverrforbindelsen (Tromsø)	2017	1,068	1 600	1 709	1 670	1 784	KP	RP	1 709	0	0,0	1 850	141	8,3	66	3,7	141	8,3	
8b Rv. 94 Hammerfest sentrum	2017	1,068	1 050	1 121	1 100	1 175	RP	RP	1 121	0	0,0	1 121	0	0,0	-54	-4,6	0	0,0	
				14 258		14 888			14 473	215	1,5	14 811	553	3,9	-77	-0,5	337	2,3	
Sum alle prosjekt				72 744		76 389			73 491	747	1,0	73 496	752	1,0	-2 893	-3,8	32	0,0	

Vedlegg 4: Samfunnssikkerhet

Nedenfor følger en redegjørelse for de viktigste aktivitetene som er avsluttet / pågående i T2 knyttet til respektive mål i SVVs strategi for samfunnssikkerhet.

1. SVV skal sikre at samfunnssikkerhet er en integrert del av vår planlegging av fremtidens transportsystem:
 - SVV har i T2 arbeidet systematisk med ulike problemområder innen samfunnssikkerhet. Det er i rapporteringsperioden blant annet arbeidet videre med hvordan tydeliggjøre samfunnssikkerhet i våre veiledere og normaler.
 - En etatsgruppe er nedsatt for utvikling av en veiledning for ROS-analyser i planfasen, hvor samfunnssikkerhet og bruk av den såkalte 3R metoden vil bli omtalt. Forenkling av VegROS prosessen fortsetter for å gjøre den mindre ressurskrevende.
 - SVV er i gang med å svare ut Oppdrag 6 Samfunnssikkerhet i samarbeid med Nye veier AS og øvrige virksomheter i samferdselssektoren. Oppdraget har frist 1. november 2019.
 - SVV deltar i Miljødirektoratets arbeid med veiledning for Statlige planretningslinjer for klimatilpasning.
 - Prosjekt på utvikling av prosedyre for ROS-analyse i planlegging.
 - Utprøving av QuickScan metodikk for risikoanalyser, kan være innspill til riksvegutredninger.
 - NVDB programmet etablerer brukerstyring på objekttyper i NVDB. Dette vil sikre tilgang til skjermede objekter for kun registrerte brukere. Planlagt ferdigstilt og produksjonssett i mars 2020.
2. SVV skal videreføre et godt samarbeid med andre regionale og nasjonale aktører for å oppnå en mer robust infrastruktur og bedre samhandling om håndtering av naturfare.
 - Statens vegvesen er engasjert både i det fortløpende arbeidet i sekretariatet, så vel som i de ulike aktivitetene. Det er aktiviteter knyttet til:
 - helhetlig risikostyring i små nedbørsfelt
 - utvikling av kunnskapsgrunnlag
 - arealplanlegging
 - grønne løsninger
 - deling av data
 - oppfølging ifm. flomregistrering og implementering av flomdata
 - bruk av erfaringer fra hendelser
 - fagutredninger (om probabilitet, utløpsdistanser, vibrasjonspåvirkning) knyttet til kvikkleireutfordringer
 - tverrsektorielt samarbeid
 - organisering av naturskadeforsikring mm.
 - Løpende internasjonalt samarbeid knyttet til SENDAI og Global Platform for Disaster Risk Reduction.

- Naturfareforum arrangerer toppleder møte 10. oktober 2019 hvor *virkemidler i forebygging knyttet til eksisterende bebyggelse og infrastruktur blir tema*. Det vises også til www.naturfareforum.com.
 - SVV deltar i Klima 2050 og Naturfareforum samkjører samarbeid med Klima 2050 blant annet i form av seminar knyttet til NOU 2019:4 Organisering av norsk naturskadeforsikring.
 - Statens vegvesen er aktivt med i en rekke prosjekter i regi av Norges forskningsråd, herunder prosjektene National Geo Test Sites (NGTS) og programmet Geofuture som avsluttes i 2019.
3. SVV skal systematisk kartlegge risikoer og sårbarheter langs vegnettet som grunnlag for prioriteringer ved utbygging og fornying, samt drift og vedlikehold:
- Sårbarhetskartlegging av eksisterende vegnett gjøres regelmessig med tanke på alle risikokilder. VegROS ligger til grunn for arbeidet med risiko og sårbarhetskartlegging. Klima- og naturfare bildet har gradvis i endring og det er behov for en nasjonal harmonisering av VegROS registreringer.
 - Det gjennomføres også mer prosjektspesifikke sårbarhetskartlegginger i planfasene. Det kan fremover være et behov for en tettere integrering av VegROS- prosessen i de ulike planprosessene. Det kan også være behov for å se nærmere på noe av analyseresultatene knyttet til NTP-arbeidet.
4. SVV skal gjennomføre regelmessige øvelser på alle nivå i etaten og utarbeide evalueringer etter hendelser og øvelser med vekt på dokumenterte forbedringer til oppfølging:
- Det er ikke gjennomført særskilte øvelser for beredskapsledelsen i T2. Enkelte planlagte øvelser for beredskapsledelsen er dessverre avlyst grunnet pågående omstilling. Det vurderes øvelser ved oppstart av ny organisasjon, dersom beredskapsorganisasjonen er klar til da.
 - Trafikkoperatørene ved vegtrafikksentralene øver jevnlig på styring og overvåking av tunneler (egen trening). Ellers deltar vegtrafikksentralene på vegavdelingenes tunneløvelser sammen med nødetatene. Der øves blant annet varslingsrutiner, styring og samhandling.
5. SVV skal bygge robust nok og begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger ved å ta hensyn til klimaendringer ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur:
- PBL §4-3 og forskrifter om konsekvensutredninger stiller krav om ROS-analyse hvor naturfarer og klimaendringer er en del av analysen. Dette følger for øvrig også av V712 Konsekvensanalyser.
 - Naturfare og klimaendringer er alltid med i prosjekteringen av nye prosjekt og inngår i ROS-analyser i planfasen (kommunedelplan, reguleringsplan mv.). Ved for eksempel gjennomføring av flomsonekartlegging og hydrologiske beregninger gjøres det vurderinger av på hvordan klima vil innvirke på flom, med et klimapåslag for å ta høyde for fremtidige endringer. Denne typen analyser bygger på data med varierende detaljnivå. Det er derfor vanskelig å si hvorvidt vurderingene og tiltakene fra disse analysene er tilstrekkelige i forhold til kommende klimaendringer.
 - SVV jobber for tiden med utarbeidelse av metodikk for ivaretagelse av klimaendringer, klimapåslag og naturfare i ROS-analysen i planfasen (veileder, sjekklister og rapportmal). I

planprosjektet E14 Stjørdal-Hegram g/s-veg prøves ut dette forslaget til metodikk for ROS-analyse.

6. SVV skal forvalte vegnettet på riktig måte og sikre at klimahensyn er en del av beslutningsgrunnlaget ved prioritering av innsats for drift, vedlikehold og forvaltning av vegnettet og vegobjekter:
 - SVV har i 2019 jobbet med en nettportal for håndtering av naturfare, der skredvarsling og skredeteksjonssystemer for hele landet vises på ett sted, uavhengig av fremtidig vegeier. SVV har som mål at fylkene skal bli kjent med dette verktøyet så tidlig som mulig, slik at de kan bli kjent med hvilke rutiner og dataformater som kreves for at dette skal bli nyttig både for Statens vegvesen og fylkene.
 - NVE og Statens vegvesen jobber sammen om å innlemme Midtre Finnmark som en ny varslingsregion fra vinteren 2019/2020. Dette vil gi daglige skredvarsel for området fra Magerøya i vest til Nordkyn-halvøya i øst.
 - Tiltak som vil styrke arbeidet med å sikre klimahensynet i drift og vedlikehold, kan følgende nevnes:
 - Utarbeidelse av naturfareplaner med informasjon om strekninger utsatt for naturfare.
 - Skredvarsling og utvikling av kartportal for visning av data.
 - VU-tiltak 004 Forvaltning og vedlikeholdsstyring.
 - Bedre innrapportering av data fra entreprenør og videre foredling av data gjennom lagring i NVDB, det pågår arbeid med forbedring og forenkling.
 - Støtte til SFI-søknad Georisk som vil se på mulighetene for varsling og overvåking av naturfare og ITS.
 - VU-prosjektet «Forvaltning- og vedlikeholdsstyring», som jobber med mer effektiv vedlikeholdsstyring, skal man utvikle en praksis for risiko- og tilstandsbasert vedlikehold for alle deler av vegsystemene. Dette inkluderer de deler av systemene som er klimarelatert, som drenering og skred.
 - I denne rapporteringsperioden er det arbeidet videre med etablering av naturfareplaner for driftskontrakter. Behovet for naturfareplan vurderes ved hver fornyelse av driftskontraktene.
 - Konkrete skredfarevurderinger og anbefalinger om sikringstiltak gjøres systematisk og kontinuerlig i alle vegprosjekter hvor dette er relevant. For øvrig er det etablert faggrupper og fora hvor skredvarsling og metodeutvikling er tema. I tillegg registreres ras og skred kontinuerlig i driftskontrakten via Elrapp og skjema R11, som danner grunnlag for eventuelle rassikringsplaner.
7. SVV skal ha en digital beredskap slik at etaten raskt oppdager og reagerer ved uønskede hendelser, og kan opprettholde informasjonssikkerheten og evnen til å utføre prioriterte oppgaver også i en beredskaps-/krisesituasjon.
 - Det er gjennomført en IKT beredskapsøvelse av type diskusjonsøvelse. Medlemmene av IKT beredskapsledelsen deltok i øvelsen, og deltakerne diskuterte seg gjennom tidslinjen i angrepet som Hydro ble utsatt for i mars 2019.

8. SVV skal arbeide systematisk med informasjonssikkerhet ved utvikling av intelligente transportsystemer.
 - Statens vegvesen er involvert i tre prosjekter innenfor utvikling av C-ITS og CCAM (Connected, Cooperative and Automated Mobility) som kan ha betydning for informasjonssikkerhet ved utvikling av intelligente transportsystemer. Det er de EU-finansierte prosjektene NordicWay 2 og NordicWay 3 der Statens vegvesen samarbeider med partnere fra Sverige, Danmark og Finland og det Forskningsrådsfinansierte prosjektet Lambdaroad der Statens vegvesen er partner sammen med blant annet NKOM, Telenor, SINTEF, NTNU og Q-free. Gjennom deltakelse i NordicWay ligger det forpliktelser knyttet til deltakelse i nettverket C-Roads, ett nettverk oppnevnt av EU og som blant annet benyttes til å skaffe kunnskap inn mot utvikling av ITS Direktivet/Delegated Act.
9. Ha fokus på personellsikkerhet og fysisk sikkerhet som en viktig del av det å ivareta informasjonssikkerhet, herunder tilgangskontroll, rutiner ved ansettelse, opplæring og sikkerhets- kultur generelt.
 - Ny Policy for informasjonssikkerhet og sikring er ferdigstilt. Denne vil fange bedre opp sammenhengen mellom de ulike elementene informasjonssikkerhet, personvern, fysisk sikkerhet og IT-sikkerhet.