



**Statens vegvesen**

**Tertialrapport pr. 30. april 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.....	6
3	Økonomi og ressursbruk.....	6
3.1	Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen .....	7
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 .....	14
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 .....	20
5.3	Interne kostnader .....	20
5.4	Produktivitet og effektivitet i drift- og vedlikeholdsarbeidet .....	22
5.5	Prosjektstyring .....	22
6	Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet.....	24
6.1	Samfunnssikkerhet .....	24
6.2	Status for byvekstavtaler .....	25
6.3	Oppfølging av Handlingsplan for kollektivtransport .....	29
6.4	Oppfølging av Autosysprosjektet.....	30
6.5	Systemløsning for bompenginnkreving .....	30
6.6	Skille ut utstedervirksomheten .....	31
6.7	Status for tunnelutbedringsprogrammet.....	31
6.8	Styrket og målrettet utekontrollinnsats .....	31
7	Vedlegg.....	32

## 1 Leders beretning

Statens vegvesen går gjennom en betydelig omstilling og innfører ny divisjonsbasert organisasjon fra 1. januar 2020. Som følge av regionreformen skal administrasjonen av fylkesvegene med rundt 1 850 ansatte være overført til de nye fylkene innen 1. januar 2020. Statens vegvesen har etablert prosesser, verktøy og samarbeid med fylkeskommunene for å sikre god og effektiv gjennomføring av de bemanningsmessige og praktiske sidene ved omstillingen.

Statens vegvesen har fortsatt arbeidet med å styre intern og ekstern ressursbruk i etaten mer effektivt. I forbindelse med omstillingen har turnover økt i forhold til tilsvarende periode i fjor. Bemanningen pr. 30. april er 110 hele stillinger lavere enn ved årsskiftet. For å opprettholde kapasitet til å gjennomføre planlagte oppgaver, er bruken av eksterne tjenester økt noe i perioden.

På grunn av usikkerhet i organisasjonen om regionreform og omorganisering vurderes det samlede risikobildet for etaten ved første tertial som høyt. Risikoen for å ikke ha riktig kompetanse nærmer seg kritisk høy innenfor visse områder.

Statens vegvesens regnskap for kapittel 1320 viser pr. 30. april et forbruk på 9,0 mrd. kr. Krav gitt i Prop. 1 S (2018–2019) og tildelingsbrevet for 2019 fra Samferdselsdepartementet følges i hovedsak opp som forutsatt. Det er god framdrift på prosjekter og høy aktivitet i etaten generelt.

Statens vegvesen prognose for året tilsier at etaten vil holde seg innenfor disponible økonomiske rammer. Ny poststruktur ble innført i 2019 og det er usikkerhet knyttet til kostnadsfordelingen mellom de nye postene 01 Driftsutgifter, post 22 Drift og vedlikehold og post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn. Statens vegvesen vil følge dette opp nøye resten av året. Forbruket på post 30 Riksveiinvesteringer og post 31 Skredsikring riksveier forventes samlet sett å ligge innenfor disponible rammer ved årets slutt. Innenfor post 30 forventes et merforbruk på store prosjekter og mindreforbruk på flere av programområdene.

Med virkning fra 1. mars 2019 ble Økonomi- og virksomhetsstyringsavdelingen i Vegdirektoratet opprettet som planlagt. Endringen har medført at alle fagområdene innen økonomi- og virksomhetsstyring har blitt samlet i én avdeling under felles lederskap og mål. Avdelingen har fått et større helhetsansvar for kvalitet, budsjett- og økonomistyring. Kostnadsstyring i prosjekter er en viktig del av styringsstrukturen.

Statens vegvesen leder de administrative forhandlingsutvalgene for de pågående reforhandling av byvekstavgiftene i Oslo og Akershus, Bergen og Nord-Jæren. I Trondheim er et avtaleutkast fremforhandlet av staten og Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus. Avtalen er lokalpolitisk vedtatt og skal behandles i regjering før den trer i kraft. Diskusjonene om innretningen på dagens byvekstavgifter vil kunne skape usikkerhet for framdriften på planlagte prosjekter.

Foreløpige tall viser at 30 personer ble drept i vegtrafikken i årets første fire måneder. Dette er seks flere enn tilsvarende tall i fjor, og viser behovet for å fortsette innsatsen i

trafikksikkerhetsarbeidet. Statens vegvesen fortsetter letingen etter nye effektive tiltak som kan bidra til ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde.

For utekontrollvirksomheten har det vært mye oppmerksomhet mot kontroll av dekk og kjetting som følge av alvorlige ulykker denne vinteren, og ressursene er derfor prioritert til dette området i perioden. Blant annet har kontrollører fra hele landet bidratt med vinterutrusningskontroller til kritiske steder i nord i samarbeid med toll og politi. Som følge av den krevende vintersesongen er det igangsatt arbeid med å innføre strengere krav til vinterdekk fra og med sesongen 2019–2020, med mål om å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for tunge kjøretøy i Norge. Det foreslås også økte gebyrsatser for mangler ved dekk og kjetting.

Leveranse 4.2 Autosys kjøretøy saksbehandlerløsning ble satt i produksjon 29. april som planlagt. Statens vegvesen har lagt ned et grundig og godt arbeid, og kan betrakte produksjonssettingen som vellykket. Løsningen underbygger mer systemstøtte og likebehandling, økt sikkerhet mot svindel samt gir et bedre grunnlag for utvikling av selvbetjeningsløsninger. I tillegg gir løsningen bedre samhandling med eksterne brukere som Skatteetaten, Trafikksforsikringsforeningen, Politi, Tolletaten også videre.

Nytt bygg for kjøretøyutstillinger på tomten til Norsk vegmuseum ble ferdigstilt i 2018. Etablering av ny kjøretøyhistorisk utstilling er i rute, og det nye kjøretøyhistoriske museet ble åpnet 9. juni. Et samlet museum for veghistorie og kjøretøy vil gi et enda bedre tilbud til publikum enn i dag.

Oslo, 11. juni 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.*

#### Framkommelighet på riksveg

Statens vegvesen arbeider videre med å definere indikatoren Framkommelighet på riksveg sammen med de andre to indikatorene knyttet til framkommelighet. I tråd med Samferdselsdepartementets brev av 12. mars 2018 er det lagt spesielt vekt på at indikatoren skal kunne beskrive/tolke årsakene til det som registreres og rapporteres, slik at det blir mulig å drøfte hvordan ressursbruken kan bidra til forbedringer. Det gjelder særlig hva som kan oppnås med drifts- og vedlikeholdsmidlene. Dette er også i tråd med opprinnelig oppgavebeskrivelse gitt av departementet. Indikatoren defineres derfor som antall timer med forsinkelse som følge av vær- og andre naturrelaterte hendelser, arbeid på veg og trafikkrelaterte hendelser som trafikkulykker o.l.

Rene kapasitetsproblemer fordi trafikketterspørselen er for høy for kapasiteten i vegnettet, og som ikke kan knyttes til drift- og vedlikehold, vil vi se i sammenheng med indikatoren Reisetid i vegnettet. Denne måler reisetidsforkortelse som følge av investeringer i vegnettet og beregnes via en fartsmodell som også benyttes i EFFEKT-beregninger. Indikatoren «Framkommelighet på riksveg» ses i sammenheng med indikatoren «Stengt riksveg» da de begge i det store og hele har samme type årsak. Hendelser knyttet til vær og vind, flom og ras, arbeid på veg, trafikkulykker m.m. vil enten kunne gi timer med stengt riksveg eller timer med forsinkelse avhengig av hvordan en greier å løse trafikkavviklingen på stedet. I prinsippet vil en registrere om vegen er åpen, har redusert framkommelighet eller er stengt i den ene eller begge retninger. Begge disse indikatorene under Etappemål: Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig mener vi derfor bør måles i enheten antall timer. Dette vil være: «stengt riksveg målt i timer» og « redusert framkommelighet målt i timer».

For å gi en oversikt over hva som kan inngå i indikatoren framkommelighet på riksveg viser data fra vegmeldingstjenesten at det i årene 2014–2017 på riksvegnettet pr. år var gjennomsnittlig 366 timer vinterstengt, 315 timer nattstengt og 130 118 timer midlertidig stengt. Midlertidig stengt er registret med 42 ulike årsaksforhold og inneholder ulike grader av stenging eller trafikkavvikling med forsinkelse.

Registreringene som gjøres i dag må videreutvikles for å kunne gi en konsistent indikator og vi tar sikte på å definere data og dataregistreringsrutiner i løpet av høsten 2019. Dataene skal som tidligere meddelt behandles i det nye Hendelsesbaserte toppsystemet (HBT) som etter planen skal implementeres på Vegtrafikkentralene i tredje kvartal 2020. Indikatoren kan da beregnes og rapporteres fra og med året 2021.

## 2.2 Hovedmål Transportsikkerhet

- *Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen.*

### Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker

Foreløpige tall viser at 30 personer mistet livet i vegtrafikken de fire første månedene i 2019. Tilsvarende tall for 2018 var 24. Det er særlig et høyt antall ulykker i april som gjør at tallet er høyere enn i fjor. Om lag halvparten av de drepte omkom i ulykker der tungbil var involvert.

Foreløpige tall for hardt skadde foreligger fire måneder på etterskudd. Foreløpige tall for perioden oktober 2018 – januar 2019 viser 148 hardt skadde, mens det i perioden oktober 2017 – januar 2018 var 203 hardt skadde. Dette kan være en indikasjon på en positiv utvikling, men det presiseres at usikkerheten knyttet til de foreløpige tallene er stor.

## 3 Økonomi og ressursbruk

Foreslåtte bevilgningsendringer i Revidert nasjonalbudsjett 2019 er ikke inkludert i tabellene, men er omtalt og tallfestet i postomtalen.

### Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2018	Tildelt 2019*	Anslag merinntekt er post 01, 02 og 03	Til disp. 2019	Prognose 2019	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, pr. 30/4
01	18,305	4 334,9	10,0	4 363,2	4 885,0	521,8	12,0	1 569
22	228,000	6 631,8	10,0	6 869,8	6 282,0	-587,8	-8,6	1 651
28		2 179,5	40,0	2 219,5	2 110,0	-109,5	-4,9	673
29	29,758	1 631,4		1 661,2	1 222,0	-439,2	-26,4	190
30		12 555,2		12 555,2	13 520,0	964,8	7,7	4 218
31		1 043,4		1 043,4	810,0	-233,4	-22,4	218
34	162,674	18,3		181,0	181,0	-	-	113
36	18,220	85,7		103,9	127,0	23,1	22,2	39
37	91,297	-		91,3	27,0	-64,3	-70,4	-1
72	58,658	1 277,3		1 336,0	1 336,0	-	-	361
<b>SUM</b>	<b>606,912</b>	<b>29 757,5</b>	<b>60,0</b>	<b>30 424,4</b>	<b>30 500,0</b>	<b>75,6</b>	<b>0,2</b>	<b>9 029</b>

## 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. 30/4
61		264,5	264,5	264,5	-	-	-
62	461,383	776,9	1 238,3	963,0	-275,3	-22,2	71
63	147,156	78,5	225,7	177,0	-48,7	-21,6	19
64		25,0	25,0	24,0	-1,0	-4,0	
73		531,4	531,4	531,4	0	-	
<b>SUM</b>	<b>608,539</b>	<b>1 676,3</b>	<b>2 284,8</b>	<b>1 959,9</b>	<b>-324,9</b>	<b>-14,2</b>	<b>90</b>

## Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Forutsatt 2019	Inntekter pr. 30/4	Forventede inntekter 2019	Pst. inntekt pr. 30/4 av forventet
01	220,0	133,9	280,0	47,8
02	500,0	167,7	500,0	33,5
03	111,7	47,7	111,7	42,7
<b>SUM</b>	<b>831,7</b>	<b>349,3</b>	<b>891,7</b>	<b>39,2</b>

### 3.1 Postvis omtale av ressursbruk på kap. 1320 Statens vegvesen

#### Post 01 Driftsutgifter

Pr. 30. april viser prognosen et forventet merforbruk på 521,8 mill. kr på post 01. Bevilgningen på posten er foreslått økt med 290,5 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2019. Justert for foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2019, er forventet merforbruk på posten 231,3 mill. kr.

Merforbruket på 231,3 mill. kr må ses i sammenheng med tilsvarende forventet mindreforbruk på post 22 Drift og vedlikehold. Det er usikkerhet om fordelingen av kostnader på de nye postene 01 Driftsutgifter og post 22 Drift og vedlikehold. Dette gjelder eksempelvis hvilke kostnader knyttet til de operative oppgavene innenfor drift og vedlikehold som skal belastes henholdsvis post 01 og post 22. Statens vegvesen vil foreta nærmere vurderinger av behovet for å fremme forslag om justering av bevilgningene på post 01 og post 22 i nysalderingen av statsbudsjettet 2019.

## 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	3 614,4	3 373,7	-240,7	-6,7
Vedlikehold	3 255,4	2 908,3	-347,1	-10,7
<b>SUM</b>	<b>6 869,8</b>	<b>6 282,0</b>	<b>-587,8</b>	<b>-8,6</b>

Pr. 30.04 viser posten er forventet mindreforbruk på 587,8 mill. kr. Bevilgningen på post 22 er foreslått redusert med 356,5 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2019 Justert for foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2019, er forventet et samlet mindreforbruk for post 22 på 231,3 mill. kr. Dette er fordelt med et merforbruk på drift med 41 mill. kr og mindreforbruk på vedlikehold med 272 mill. kr. Mindreforbruket må ses i sammenheng med tilsvarende forventet merforbruk på post 01, jf. omtale under post 01.

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. Økte kostnader til drift i 2019 dekkes primært inn gjennom redusert aktivitet på vedlikehold. I tillegg styres det stramt innenfor dagens driftskontrakter for å forsøke å begrense merkostnadene.

Prognosen for drift er usikker da enkelte kontrakter er besluttet lyst ut på nytt da det har vært få eller kun en tilbyder og høye priser. En eksisterende kontrakt er terminert som følge av blant annet manglende leveranser og brudd på arbeidstidsbestemmelsene.

Merforbruket for drift gir utfordringer innenfor et allerede stramt vedlikeholdsbudsjett. For å dekke opp for merforbruket på drift må aktivitetsnivået innenfor vedlikehold reduseres sammenlignet med forutsatt nivå i Prop. 1 S (2018–2019). Dette får konsekvenser for utviklingen i vedlikeholdsetterslepet.

## Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Pr. 30. april viser prognosen et mindreforbruk på 109,5 mill. kr på post 28. Bevilgningen på post 28 er foreslått redusert med 110 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2019. Posten forventes å gå i balanse i 2019, under forutsetning av foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2019.

Det knytter seg usikkerhet om andelen som benytter seg av selvbetjente løsninger innenfor de gebyrbelagte tjenestene. Dette medfører usikkerhet knyttet til disponible midler på post 28.

Kostnadene pr. 30 april på Autosys-prosjektet er 63,8 mill. kr. Prognosen er lik bevilgningen på 210,5 mill. kr i Prop. 1 S (2018–2019).

## Investeringspostene 30, 31, 34 og 36

### Post 30 Riksveiinvesteringer

	Til disp. 2019 (mill. kr)	Prognose 2019 (mill. kr)	Avvik til disp./ prognose (mill. kr)	Avvik (pst.)
<b>Post 30</b>				
Store prosjekter	5 975,1	7 746,0	1 770,9	29,6
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 023,9	709,0	-314,9	-30,8
<i>Programområder:</i>				
-utbedringstiltak	1 132,7	988,0	-144,7	-12,8
-tiltak for gående og syklende	563,4	360,0	-203,4	-36,1
-trafiksikkerhetstiltak	659,7	637,0	-22,7	-3,4
-miljø- og servicetiltak	246,9	155,0	-91,9	-37,2
-kollektivtrafikktiltak og universell utforming	61,3	73,0	11,7	19,1
<b>Sum programområder</b>	<b>2 663,9</b>	<b>2 213,0</b>	<b>-450,9</b>	<b>-16,9</b>
Fornyng av riksveg	1 543,5	1 706,0	162,5	10,5
Planlegging/grunnerverv m.m.	1 163,8	961,0	-202,8	-17,4
<b>Sum rutefordelte midler</b>	<b>12 370,2</b>	<b>13 335,0</b>	<b>964,8</b>	<b>7,8</b>
Nasjonale turistveger	185,0	185,0	-	-
Inntektskrav				
<b>Sum post 30</b>	<b>12 555,2</b>	<b>13 520,0</b>	<b>964,8</b>	<b>7,7</b>

Prognosen pr. 30. april viser et merforbruk på om lag 960 mill. kr. Bevilgningen på posten er foreslått økt med 910 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2019. Hensyntatt foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2019 vil prognosen være om lag i tråd med disponible midler.

Det er betydelig grad av variasjon mellom underpostene. Når man ser bort fra endringene som er foreslått i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, viser de underliggende prognosene at det ligger an til et merforbruk på om lag 1,0 mrd. kr innenfor store prosjekter, mindreforbruk innenfor flere av programområdene.

#### Store prosjekter

Forventet merforbruk på om lag 1,0 mrd. kr skyldes bl.a. endret betalingsplan fra entreprenør på prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal og forsert framdrift i prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalsbrua. Det er også merforbruk knyttet til grunnerverv for prosjektet rv. 4 Roa – Gran grense.

#### Bymiljø- og byvekstavtaler

Det forventes et mindreforbruk på om lag 300 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinket anleggsstart for flere prosjekter, bl.a. for prosjektet E39 Sykkelstamvegen, Sørmarka – Smeaheia.

#### Programområdene

Samlet sett forventes det et mindreforbruk på om lag 450 mill. kr for programområdene. Dette kan i hovedsak knyttes til:

- Utbedringstiltak: Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 150 mill. kr, som skyldes forsinkelser i forberedelser til anleggsstart for flere prosjekter, bl.a. rv. 580 Sandslikrysset, rv. 13 Hella – Dragsvik – Vangsnes, ferjekai og utbedring av flere ferjekaier i Møre og Romsdal.
- Tilrettelegging for gående og syklende: Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 200 mill. kr, skyldes forsinkelser i forberedelser til anleggsstart for flere prosjekter, bl.a. E39 Minde Alle–Fabrikkgaten, rv. 42 Nyåskaien – Eigerøy bru og E6 Driva – Hevle. Det er i tillegg kostnadsreduksjoner på enkelte prosjekter.

#### Fornyng

De underliggende prognosene viser et merforbruk på om lag 150 mill. kr, som bl.a. skyldes økte kostnader for prosjektet E6 Nordbyttunnelen, forsert framdrift for prosjektet E6 Ekeberg– og Svartdalstunnelene.

#### Planlegging og grunnerv

De underliggende prognosene viser et mindreforbruk på om lag 200 mill. kr, som i hovedsak skyldes forsinkelser i flere planaktiviteter, bl. a knyttet til E18 Ramstadsletta – Slepanden samt E18 Lysaker kollektivknutepunkt. I tillegg forventes utgifter til grunnerv å bli lavere enn forutsatt, bl.a. som følge av forsinkelser knyttet til planavklaring for E16 Skaret – Høgkastet.

#### Eksterne midler

Prognosen pr. 30. april viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt i Prop. 1 S (2018–2019).

#### **Post 31 Skredsikring riksveier**

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 230 mill. kr. Bevilgningen på posten er foreslått redusert med 180 mill. kr i Revidert nasjonalbudsjett 2019 blant annet på bakgrunn av forventet mindreforbruk på E6 Indre Nordnes – Skardalen. Hensyntatt foreslått bevilgningsendring i Revidert nasjonalbudsjett 2019 forventes derfor et mindreforbruk på 50 mill. kr i 2019.

#### **Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift**

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

#### **Post 36 E16 over Filefjell**

Prognosen pr. 30. april viser et forventet merforbruk på om lag 25 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak enkelte tilleggsarbeid og mengdeøkninger på prosjektet E16 Øye – Eidsbru.

#### **Post 37 E6 vest for Alta**

Prognosen pr. 30. april viser et forventet mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at sluttoppgjør for prosjektet E6 Storsandnes – Langnesbukta forventes å skje først i 2020, mot tidligere forutsatt i 2019. I tillegg forventes det også kostnadsreduksjoner i prosjektet.

### **Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet**

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på 275 mill. kr. Avviket skyldes forsinket framdrift for flere prosjekter, bl. a:

- Fv. 33 Byrudberga i Akershus på grunn av funn av alunskifer
- Fv. 722 Flovegen i Sogn og Fjordane, som følge av forsinket oppstart.
- Fv. Liafjell og Olvikvatn som følge av forsinkelser i tunneldriften og tilfeller med skred i anleggsperioden.

### **Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger**

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 50 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at flere prosjekter som har fått tilskudd før 2019 har blitt kansellert, og at tilskuddet derfor har blitt trukket inn. I tillegg er det forsinkelser for flere prosjekter med tilskudd i 2019, bl.a. som følge av konflikter knyttet til grunnerverv før bygging.

### **Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester**

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

Det er stor usikkerhet knyttet til prognosen. Det pågår forhandlinger om kompensasjon for inntektstap grunnet endringer i rabattsats og struktur i riksregulativet for ferjetakster. Det er også nylig mottatt krav om kompensasjon grunnet forskrift nr. 1884/2016 om endr. i forskrift om bygging av skip mv. Kravet knytter seg til forhold ved bunkring av LNG (flytende naturgass). Utover nevnte forhold er det noe usikkerhet forbundet med at årsoppgjør for 2018 ikke er gjennomført for alle ferjekontraktene, samt at kompensasjonsbeløp for innføring av CO<sub>2</sub>-avgift på LNG ikke er endelig fastsatt.

Det er ikke tatt høyde for disse uavklarte sakene i prognosen for 2019.

### **Post 73 Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene**

For 2019 er det bevilget 531,4 mill. kr til videreføring av tilskuddsordningen. Det utbetales nå 394,0 mill. kr i ordinære tilskudd til prosjekter eller delstrekninger som kvalifiserer for tilskuddsordningen og som har startet bompengeneinnkrevningen. Tilskuddet til de prosjektene som starter innkreving i løpet av 2019, vil bli utbetalt etter at innkrevingen er igangsatt.

Tilskuddsordningen omfatter noen prosjekter der innkrevingen ikke er startet opp. Det totale tilskuddsbehovet i 2019 er derfor lavere enn bevilgningen. Siden midlene ikke kan overføres til neste år, forventes overskytende midler å bli utbetalt som ekstraordinære tilskudd, på samme måte som tidligere år.

Den foreslåtte bevilgningsøkningen på 200 mill. kr til ekstraordinær nedbetaling av bompengегjeld i tre fylkeskommunale vegprosjekter forutsettes utbetalt som foreslått i Prop. 114 S (2018–2019).

## 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 knyttet relativt stor usikkerhet til inntektene som faller inn under post 01 Salgsinntekter. Inntekten fra personlige kjennemerker er pr 30. april på om lag 3 mill. kr. Prognosen for året anslås til om lag 10 mill. kr. Forventet merinntekt knytter seg i hovedsak til innbetaling fra eksterne samarbeidspartnere og personlige kjemmemerker.

### Post 02 Diverse gebyrer

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

Tallene for førerkortproduksjon de fire første månedene i 2019 ligger noe høyere enn for tilsvarende periode i fjor. Produksjonsvolumet varierer gjennom året, og det er knyttet noe usikkerhet til hvor stor etterspørselen vil bli jf. aldersfornyelser for personer 75 år eller eldre. Basert på historiske tall og erfaringer anslås det i 2019 en økning i førerkortproduksjon på om lag 4 pst. i forhold til et normalår.

Vi forventer likevel noe mindre inntekter for året sammenlignet med 2018. Dette skyldes økende bruk av selvbetjente løsninger, der det ble innført differensierte gebyrer med lavere satser fra 2019. Dersom reglene for fornyelse av førerkort for eldre førere endres fra 75 år til 80 år, vil dette også føre til en nedgang i inntektene.

Inntektene for post 02 forventes å utgjøre om lag 500 mill. kr ved utgangen av året, noe som tilsvarer inntektskravet som er satt. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap 1320, jf. Pkt. 3.

### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 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	1 200
+ Nye forpliktelser som pådras i 2019	1 200
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2018	430
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019</b>	<b>1 970</b>

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. Det forutsettes imidlertid at fullmakten ikke overskrides. Foreløpig er det lagt til grunn at det vil bli inngått nye avtaler om forskuttering på til sammen 1 200 mill. kr.

#### Fullmakt 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
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019</b>	<b>3 000</b>

Prognosene pr. 30. april viser at Statens vegvesen holder seg innenfor de fullmaktene som er gitt.

#### 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	2 170
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2018	2 900
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019</b>	<b>7 100</b>

Prognosen for forpliktelser som forfaller hvert år er på 2 700 mill. kr.

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 2 700 mill. kr. Prognosen per 30. april viser at Statens vegvesen ikke vil gå ut over fullmakten.

### Fullmakt 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 2018	1 250
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2019</b>	<b>9 700</b>

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. Prognosen per 30. april viser at Statens vegvesen ikke vil gå ut over fullmakten.

### 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. 31.04.2019, 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	0
<b>SUM Svinesundsforbindelsen</b>	<b>83</b>	<b>153</b>	<b>70</b>

Avviket i forhold til budsjett 2019 på kap. 4322, post 90, skyldes at Svinesundsforbindelsen AS har opparbeidet mer disponible midler enn tidligere antatt. Sveriges og Norges nettogjeld utgjorde henholdsvis 126,9 mill. kr og 166,4 mill. kr ved utgangen av 2018. Det statlige lånet for Svinesundsforbindelsen AS utgjorde 254,0 mill. kr pr 31.12.18 slik at etter forventet avdrag med til sammen 150 mill. kr i 2019 vil det statlige lånet være 104 mill. kr ved utgangen av 2019.

## 3.5 Postvis omtale av kap.1 330 Særskilte transporttiltak

### Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

	Overført fra 2018	Bevilgning 2019	Totalt til disp. 2019	Prognose 2019	Avvik	Regnskap pr. 30/4
Kap. 1330, post 63	479,437	1 532,0	2 011,4	1 628	-383,4	993

Prognosen pr. 30. april viser et mindreforbruk på om lag 380 mill. kr. Avviket skyldes forsinkelser for Fornebumbanen, bl. a. knyttet til statlig bidrag til prosjekter. 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

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

## 3.6 Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem

Statens vegvesen gjennomfører tiltak for å prioritere arbeidet med å forbedre etatens budsjett- og økonomistyringssystem og å sikre rett kompetanse og kapasitet på budsjett- og økonomistyring i alle ledd i etaten. Tiltak og forbedringer som er gjort så langt i 2019 bidrar til å legge et grunnlag for budsjett- og økonomistyringssystemet som skal gjelde fra 2020 når den nye organiseringen av Statens vegvesen trer i kraft. Det forventes at resten av 2019 vil ha stort fokus på å tilrettelegge for hvordan budsjett- og økonomistyringssystemet skal være fra 2020.

### Styrking av budsjett- og økonomifunksjonen i Statens vegvesen

Med virkning fra 1. mars 2019 ble Økonomi- og virksomhetsstyringsavdelingen i Vegdirektoratet opprettet som planlagt. Endringen har medført at alle fagområdene innen økonomi- og virksomhetsstyring har blitt samlet i én avdeling under felles lederskap og mål. Avdelingen har fått et større helhetsansvar for kvalitet, budsjett- og økonomistyring.

Med omorganiseringen ble det også opprettet en ny seksjon for økonomi- og budsjettstyring. For denne seksjonen er det tilsatt en ny leder, som vil tiltre i midten av august.

Økonomi- og budsjettseksjonen har også styrket dialogen med Vegavdelingen om porteføljestyring av investeringsprosjekter og drift/vedlikehold, gjennom at to fagpersoner fra Vegavdelingen er knyttet sterkere til seksjonen i det daglige arbeidet. Disse deltar blant annet på seksjonsmøter, budsjettmøter m.m.

### Ny post- og produktkodestruktur gir bedre grunnlag for styring

Ny poststruktur er innført fra 2019. Statens vegvesen blir med dette mer lik øvrige offentlige etater. Det ble opprettet nye poster som erstatning for post 23 Drift og vedlikehold av

riksveier, trafikant- og kjøretøytilsyn mv. De nye postene vil gi grunnlag for bedre styring av ressursbruken i etaten.

Samtidig er produktkodene endret for bedre å speile hovedprosessene i Statens vegvesens kvalitetssystem, og prosessene har fått en mer entydig kobling til finansieringskilde som følge av den nye poststrukturen. Produktkodene er ett av segmentene i kontostrengen, og gir informasjon om hvilke arbeidsprosesser og oppgaver som Statens vegvesen utfører.

Erfaringen så langt i 2019 tilsier at endringen gir bedre og mer entydig styringsinformasjon. Dette gir igjen bedre grunnlag for å fatte beslutninger, styre ressursbruken og utføre analyser. Vi følger månedlig opp resultatene og vurderer fortløpende hvordan vi kan utnytte ressursene mest hensiktsmessig for å nå etatens mål.

### **Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring**

Den interne styringsstrukturen som blant annet består av månedlige økonomistyringsmøter og tertialrapportmøter videreføres i 2019. Den er styrket gjennom et økt fokus på budsjett- og økonomistyring og internkontroll. Kostnadsstyring i prosjekter er en viktig del av styringsstrukturen. I tillegg er økonomisk status innført som et fast agendapunkt på vegdirektørens etatsledermøte.

Arbeidet med å videreutvikle prosjektstyringen fortsetter i tråd med statens prosjektmodell for bedre kostnadsstyring i alle prosjektenes faser. Alle punkter i Samferdselsdepartementets matrise for kostnadsstyring er implementert, og er et ledd i arbeidet med å få mer veg for pengene.

Vi ser at tiltakene vil ha positive effekter og at dette også vil vises gjennom at avviket mellom styringsramme og prognose for sluttkostnad på Statens vegvesens portefølje vil reduseres over tid. Statens vegvesen fortsetter arbeidet med å implementere endringene i prosjektmodellen i organisasjonen, samtidig som vi styrker kompetansen på økonomi- og prosjektstyring.

### **Fullmakter**

Statens vegvesen bruker fullmakter og prognoser aktivt i den forbedrede styringen av etaten.

Oppfølgingen av fullmakter er forbedret gjennom at:

- Det er gjort endringer i de økonomiske fullmaktene for 2019 for regionene sammenlignet med 2018.
- Regionvegsjefens fullmakter er revidert og muligheten til å videredelegere fullmakter innskrenket. Det er satt begrensninger i delgeringsadgang for prosjekteierskap.
- Det er tydeliggjort i organisasjonen at forberedende arbeider ikke tillates igangsatt og videreført ut over gjeldende fullmakter.
- Regionene har ikke fullmakt ut over styringsmål eller styringsramme med mindre annet er avtalt i styringsdialogen med vegdirektøren.

## Prognoser

Statens vegvesen jobber med å sikre god kvalitet på regnskapet og prognosene. God kvalitet er avgjørende for realistiske prognoser som kan legges til grunn for styringen av etaten. Statens vegvesen vurderer at etatens prognoser jevnt over er av tilfredsstillende kvalitet, men erkjenner at det ikke i tilstrekkelig grad har vært satt i gang korrigerende tiltak i tilfeller med vesentlige avvik.

Etaten jobber nå systematisk med prognoser, og kan basert på dette ta beslutninger om igangsetting og utsettelse av prosjekter eller iverksette andre korrigerende tiltak for å være bedre rustet for å nå mål for kommende år.

## 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 det samlede risikobildet for etaten ved første tertial som høyt, og som følge av økt turn over nærmer risikoen for å ikke ha riktig kompetanse seg kritisk høy innenfor noen områder. Dette påvirker igjen de fleste av Statens vegvesens risikoområder. Statens vegvesen arbeider nå med å detaljere den fremtidige organisasjonen, og så snart nødvendige avklaringer fra overordnet myndighet om etatens fremtidige organisering foreligger, vil ledere av de nye divisjonene innplasseres av vegdirektøren. Deretter vil ledelsen i de nye divisjonene og i Vegdirektoratet overta ansvaret for den videre utformingen av organisasjonen i sine enheter. Dette mener vi vil redusere usikkerheten og tap av kompetanse.

Risikoen for ikke å gjennomføre oppgaver i resultatavtale og årsplan i første tertial vurderes som høy pga. usikkerhet i organisasjonen i omstillingsperioden. På slutten av 2018 og i første tertial 2019 er det gjennomført en rekke tiltak for å redusere risikoen for å ikke holde seg innenfor de årlige budsjetttrammene. Statens vegvesens prognose for året tilsier at etaten vil holde seg innenfor disponible økonomiske rammer. Etatens vurdering er at de iverksatte tiltakene har hatt god virkning og risikoen vurderes derfor som moderat. Dersom etaten ikke klarer å levere budsjettinnspill med høy kvalitet og til satte frister, vil konsekvensene være alvorlige. Etaten arbeider derfor med tiltak for å redusere sannsynligheten.

Risikoen for økte kostnader for driftskontrakter er å anse som høy. Forberedelser til opphør av sams 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, 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. For å takle det økte prisnivået samt de mange kortvarige kontraktene, har etaten søkt

Samferdselsdepartementet om å få økt fullmakt til å pådra forpliktelser som forfaller i ett enkeltår.

Risikobildet for prosjektstyring er fortsatt høyt, 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. 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 for prioriterte prosjekter 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.

Risikoen for manglende effektivisering vurderes som moderat. 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.

Risikoen knyttet til omstilling i etaten er vurdert som høy pga. økt turnover, mens risikoen for å ikke ha riktig kompetanse nærmer seg kritisk høy innenfor noen av etatens arbeidsområder pga. tap av spesialistkompetanse. Vi ser i økende grad at nøkkelpersonell som er vanskelig å erstatte går til andre arbeidsgivere enn Statens vegvesen eller fylkeskommunene. I påvente av nødvendige avklaringer om Statens vegvesens fremtidige organisering og lokalisering, er det iverksatt flere tiltak. Disse knytter seg til kommunikasjon og informasjon overfor alle ansatte og oppfølging av ledere som støtte i prosessene som pågår. Ambisjonsnivå og prioriteringer av både drifts- og utviklingsoppgaver vurderes løpende gjennom året.

Det er fremdeles en høy risiko for manglende etterlevelse av interne krav og føringer. For å motvirke dette blir arbeidet med internkontrollen videreført i 2019. Prosessen for Ledelsens gjennomgåelse er forbedret med læringspunkter fra 2018. I år skal Ledelsens gjennomgåelse ha et sterkere fokus på å få fram bakenforliggende årsaker til manglende etterlevelse for å kunne indentifisere mer målrettede tiltak.

Etatens risikomatrixe følger i Vedlegg 1.

## 5 Effektiv ressursbruk

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 per nå på fem drifts- og administrasjonsindikatorer. Det jobbes med å etablere ytterligere produktivets- og effektivitetsindikatorer i samarbeid med SD. Disse indikatorene vil sørge for å gi en god og overordnet kontroll med etatens effektiviseringsarbeid.

Ved utgangen av første 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.

### 5.1 Drifts- og administrasjonseffektivitet

	T1 2017	T1 2018	T1 2019
Antall årsverk	7 241	6 955	6 696
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	1 824	1 771	1 826
Sum totale utgifter (mill. kr)	14 442	14 245	14 485
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	756	675	1 415*

\* Grunnet ny kontoplan er tallene for 2019 ikke sammenlignbare med tidligere år.

	T1 2017	T1 2018	T1 2019
<b>KPI1</b> , Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	252	255	273
<b>KPI2</b> , Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	1 994	2048	2 163
<b>KPI3</b> , Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	12,63 pst.	12,43 pst.	12,61 pst.
<b>KPI4</b> , Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/ Sum totale utgifter)	5,23 pst.	4,74 pst.	9,77 pst.*
<b>KPI5</b> , Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	104	97	211*

\* Grunnet ny kontoplan er tallene for 2019 ikke sammenlignbare med tidligere år.

## Årsverkutgift

Årsverkutgiften fortsetter å stige. Dette må ses i sammenheng med hvilke kategorier ansatte som slutter, samt økning i lønnsutgifter som følge av årlig lønnsoppgjør.

## Totalutgift pr. årsverk

Totalutgifter per årsverk fortsetter å øke. En økning på denne indikatoren er å anse som positivt, og tyder på at vi som etat blir mer effektiv.

## Lønnsutgiftsandel

Lønnsutgiftandelen har steget svakt til T1 og er omtrent på nivå med 2017. Vi forventer at denne vil reduseres utover året.

## Andel administrative utgifter

Grunnet ny kontoplan er tallene for 2019 ikke sammenlignbare med tidligere år. Statens vegvesens svar på oppdrag: Definerings- og produktivitetsindikatorer, oversendt Samferdselsdepartementet i brev av 2. april 2019 utdyper disse endringene nærmere.

## Administrative utgifter pr. årsverk

Grunnet ny kontoplan er tallene for 2019 ikke sammenlignbare med tidligere år. Statens vegvesens svar på oppdrag: Definerings- og produktivitetsindikatorer, oversendt Samferdselsdepartementet 2. april 2019 utdyper disse endringene nærmere.

## 5.2 Tiltak for å følge opp ABE-reformen

Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen ble først introdusert i 2015 og har deretter blitt videreført hvert år som insentiv for å sikre mer effektiv statlig drift. I all hovedsak sikres reduksjon av kostnader i etaten ved styring av bemanning og tjenestekjøp. Tiltak som gjennomføres i 2019 for å etterleve ABE-reformens krav må ses i sammenheng med etatens arbeid for å redusere interne kostnader og kostnader til drift, vedlikehold og utbygging på veg-området, og omtales mer detaljert i de etterfølgende kapitlene. ABE-reformen utgjør i 2019 58,8 mill. kroner på kap 1320, post 23 og 2,2 mill. kroner på kap 4320, post 02.

## 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 Prop. 1 S er det satt et mål om at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader fra om lag 11,7 mrd. kroner i 2017 til 10,0 mrd. kroner i 2023<sup>1</sup>.

Justert for strøm på veg var de interne kostnadene på 12,26 mrd. kroner i 2017. Ved årsslutt 2018 hadde etaten redusert disse kostnadene med ca. 460 mill. kroner til om lag 11,8 mrd. kroner. Prognose for 2019 tilsier at vi vil ende på tilnærmet samme nivå for interne kostnader i 2019 som i 2018, med om lag 11,8 mrd. kroner.

Statens vegvesen styrer i 2019 mot en ytterligere reduksjon i interne kostnader på omlag 140 mill. kroner, som følge av pågående effektiviseringstiltak. 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 fortsatt usikre, men det antas at de vil overskride effektiviseringstiltakenes reduksjon og dermed medføre at vi i 2019 ikke får noen reell reduksjon av interne kostnader.

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

### Bemanning

Statens vegvesen har fortsatt styringen av bemanning og tjenestekjøp i 2019 for å redusere interne kostnader og tilpasse etaten til endret oppgaveportefølje. Ved utgangen av første tertial 2019 hadde Statens vegvesen 6 976 ansatte i 6 696 hele stillinger. Bemanningen har blitt redusert med 110 hele stillinger siden årsskiftet, tilsvarende -1,6 pst.

	2016	2017	2018	2019 T1	Endring fra årsskiftet
Antall ansatte	7 575	7 296	7 085	6 976	-109/-1,6pst.
Bemanning, hele stillinger	7 281	7 019	6 806	6 696*	-110/-1,6pst.

\* Statens vegvesen har benyttet ansatte som ressurser i Autosysprosjektet og Brukerfinansiering i stedet for konsulenter. Disse ressursene er holdt utenfor bemanningstallet. Ved utløpet av første tertial 2019 utgjorde disse 37,1 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 det at nivået på kjøp av tjenester vil øke i 2019 sammenlignet med 2018. I tillegg vil omstillingskostnader bidra til mer bruk av eksterne tjenester. Prognosen for årlig

<sup>1</sup> Dette måltallet vil bli justert for blant annet avvikling av sams vegadministrasjon og strøm på veg.

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			
	2016	2017	2018	2019
<b>Kjøp av tjenester</b>				
–Riksveg for hele året	3 140	2 900	2 895	3 200*
–Fylkesveg for hele året	630	622	671	700*
<i>Sum riks- og fylkesveg hele året</i>	<i>3 770</i>	<i>3 522</i>	<i>3 566</i>	<i>3 900*</i>
–Riksveg pr. første tertial	961	886	814	945
–Fylkesveg pr. første tertial	188	225	225	237
<i>Sum riks- og fylkesveg pr. første tertial</i>	<i>1 149</i>	<i>1 111</i>	<i>1 039</i>	<i>1 182</i>

\*) Prognose tall

## 5.4 Produktivitet og effektivitet i drift- og vedlikeholdsarbeidet

Det vises til Statens vegvesens svar oppdrag i brev av 2. april 2019 (18/1036–15), hvor det foreslås at etaten venter med å avklare hvilke vegobjekter, nivå og hyppighet for rapportering som indikatoren skal baseres på inntil ny nasjonal standard for drift og vedlikehold av vegnettet er vedtatt. Inntil en nasjonal standard er på plass mener vi det er riktig å fortsette dagens rapportering på vegdekke, men å ikke inkludere andre indikatorer innenfor tilstandsnivå på eksisterende infrastruktur.

## 5.5 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. 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 4 091 mill. kr (4,2 pst.) i forhold til styringsrammen. For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 30. april 2019, er kostnadsøkningen på 1 220 mill. kr (6,6 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 2 871 mill. kr (3,6 pst.).

I forhold til prognosene for sluttkostnad i Prop. 1 S (2018–2019) er kostnadsøkningen 364 mill. kr (0,4 pst.). For de av prosjektene som er åpnet for trafikk før 30. april 2019, er det en

kostnadsøkning på 106 mill. kr (0,5 pst.). For prosjekter som fortsatt er i anleggsfasen, er kostnadsøkningen på 258 mill. kr (0,3 pst.).

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

- Rv. 110 Simo-Ørebekk i Østfold
- E39 Eiganestunnelen i Rogaland
- Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand i Telemark
- E6 Helgeland nord i Nordland
- E6 Helgeland sør i Nordland
- E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms
- E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark

For flere av prosjektene er kostnadsøkningene omtalt for Samferdselsdepartementet tidligere. For følgende prosjekter meldes det nå om kostnadsøkninger som tidligere ikke er omtalt for departementet.

#### Rv. 36 Skyggestein – Skjelbredstrand i Telemark

Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, bl.a. knyttet til at tilgangen til tre planlagte deponier ikke ble avklart før sent i byggeperioden. Dette førte til behov for tilpasninger av framdriften for entreprenøren i forhold til opprinnelig plan, noe som har medført ekstra kostnader. I tillegg har arbeidet med forankringene til en av bruene vist seg å være mer komplisert enn opprinnelig forutsatt. Det er gjort vurderinger av muligheter for kutt i prosjektet, men kostnadsøkningene ble avdekket for sent til at det har kunnet iverksettes kutt i vesentlig grad.

#### E6 Helgeland nord i Nordland

Statens vegvesen har mottatt store tilleggskrav fra entreprenøren, og det vurderes som sannsynlig at kostnadsrammen vil bli overskredet. Foreløpig er det lagt til grunn en overskridelse på om lag 200 mill. kr. Statens vegvesen må imidlertid komme tilbake til dette når det foreligger nærmere avklaringer.

Det er knyttet usikkerhet til prognosene, og prosjektene vil bli fulgt tett opp.

For følgende prosjekter er det i tillegg stor sannsynlighet for at kostnadene vil øke ut over foreliggende prognose for sluttkostnad:

- E18 Varoddbrua i Vest-Agder
- Rv. 13 Ryfast i Rogaland
- E39 Rogfast i Rogaland
- E39 Svegatjørn-Rådal i Hordaland

Vi vil komme tilbake til Samferdselsdepartementet med dette som egne saker så snart det foreligger nærmere avklaringer.

### **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
- Rv 282 Holmenbrua i Buskerud
- E8 Sørbotn – Laukslett i Troms

Prosjektene rv. 5 Kjøsnestfjorden, E39 Betna – Vinjæra – 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 Kvænangsfjellet er tatt ut av oversikten som følge av at prosjektene er overført til Nye Veier AS.

## **6 Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet**

### **6.1 Samfunnssikkerhet**

Statens vegvesen har i første tertial arbeidet systematisk med ulike problemområder innen samfunnssikkerhet. Det er i rapporteringsperioden blant annet arbeidet med hvordan tydeliggjøre samfunnssikkerhet i våre fremtidige NTP-utredninger og -oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Dette er en direkte oppfølging av departementets SAMSØ-prosjekt og det arbeidet som ble gjort i etterkant i den tverretatlige NTP-gruppen Samfunnssikkerhet.

Statens vegvesen har bistått Samferdselsdepartementet i rapporteringsperioden med å få bedre oversikt over funksjoner, tjenester og virksomheter med betydning for samfunnskritiske nasjonale funksjoner, jf. ny sikkerhetslov.

VegROS er benyttet i den pågående riksvegutredningen og i det daglige arbeidet med drift og vedlikehold langs vegnettet. Det er i perioden gjennomført og planlagt tunneløvelser, blant annet med nød- og redningsetatene og Vegtrafikksentralen.

En etatsgruppe er nedsatt for utvikling av en prosedyre for ROS-analyser i planfasen. Statens vegvesen har også startet et samarbeid med NTNU om hvordan klimaendringer kan skape nye sårbarheter ved innføring av nye digitale løsninger i vegtransport. Videre arbeides det med å forenkle VegROS-prosessen for å gjøre den mindre ressurskrevende.

Samarbeidet med NVE om skredvarsling fortsetter som tidligere. Varslingen er nå en viktig del av daglig drift og beredskap. SVV er i gang med oppdatering av oversikter over skredutsatte punkt som grunnlag for NTP-arbeidet. Oversiktene skal ferdigstilles i desember.

GDPR prosjektet for etterlevelse av ny forordning er avsluttet og arbeidet følges nå opp i linjeorganisasjonen. System for informasjonssikkerhet er revidert og ny Policy for informasjonssikkerhet og sikring er ferdigstilt.

Se vedlegg 4 for utfyllende rapportering av Statens vegvesens arbeid med samfunnssikkerhet.

## 6.2 Status for byvekstavtaler

### Om byvekstavtalene

Regjeringen ønsker en miljøvennlig byutvikling og følger opp beslutningene i klimaforliket. Byvekstavtalene skal bidra til å nå målet om nullvekst i persontrafikken i byene.

Gjennom byvekstavtalene bidrar staten med belønningsmidler, midler til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak langs riksveg, statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter i de fire største byområdene (50/50-ordningen) og stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen. I 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 pågår reforhandling av bymiljø-/byvekstavtalene i Oslo og Akershus, Bergensområdet og Nord-Jæren. Reforhandlet byvekstavtale i Trondheimsområdet er vedtatt lokalt og skal behandles av Regjeringen.

### 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)

## Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Avvik	Regnskap 30.4
Post 30 – bymiljøavtale Oslo og Akershus	378	308	-70	65

I Oslo og Akershus forventes det et mindreforbruk på 70 mill. kr. Følgende prosjekter bidrar til mindreforbruket:

- På E18/fv. 605 Professor Kohts vei forventes et mindreforbruk pga. forsinket oppstart på prosjektet som følge av manglende kapasitet hos entreprenøren.
- På gang- og sykkelveg Ryenkrysset – Konowsgate forventes et mindreforbruk. Byggearbeidene må utsettes til 2020 grunnet manglende tilgang til riggplass.
- På rv. 150 gangbruer ved Ullevål stadion forventes et mindreforbruk pga. 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 T1	Avvik	Regnskap 30.4
Post 63 – bymiljøavtale Oslo og Akershus	449	252	-197	25

Pr. 30.04.2019 er totalt forbruk på Fornebubanen 116 mill. kr, hvorav 25 mill. kr er finansiert med Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekt og 91 mill. kr med bompenger. I 2019 finansieres Fornebubanen også med 161 mill. kr i billettinntekter fra Ruter.

Samlet prognose for forbruk på Fornebubanen i 2019 er på 504 mill. kr (eks. mva.), hvorav 252 mill. kr fra særskilt tilskudd til kollektivtrafikken, 161 mill. kr fra billettinntekter fra Ruter og 91 mill. kr fra bompenger. På post 63 forventes et mindreforbruk på 197 mill. kr.

I bevilgninger for 2019 ble det tatt høyde for forberedende arbeider på Skøyen, Lysaker og Koksa 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.

Prosjektet har gjennomgått en KS2, og det skal fastsettes en styringsramme på grunnlag av denne. Statens endelige maksimale bidrag til Fornebubanen er ikke fastsatt, og er en del av reforhandlingen av bymiljøavtalen til en byvekstavtale.

## Belønningsmidler

	Til disp.	Prognose T1	Avvik	Regnskap 30.4
Post 64 – bymiljøavtale Oslo og Akershus	280	280	0	0

## 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 T1	Avvik	Regnskap 30.4
Post 30 – byvekstavtale Bergen	346	285	-61	10

Følgende prosjekter bidrar til mindreforbruket:

- På prosjektet E39 Osbanen Rådal – Nesttun, sykkelstamveg, forventes et mindreforbruk på 41 mill. kr. Reguleringsplan er vedtatt. Kostnader i år går til ferdigstilling av prosjektering og grunnverv, med sikte på utlysning ved årsskiftet 2019/ 2020.
- På prosjektet E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget – Glassknag forventes et mindreforbruk på 29 mill. kr. Prosjektet er forsinket grunnet blant annet forsinkelse i en byggesak, men kommer i gang tidlig høst 2019.

### Bybanen til Fyllingsdalen

	Til disp.	Prognose T1	Avvik	Regnskap 30.4
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.

Det er en viss usikkerhet når det gjelder framdriften for en av entreprisene (Mindemyren) på grunn av klagesaksbehandling i forbindelse med Bane Nors frigivelse av areal på Mindemyren.

## Belønningsmidler

	Til disp.	Prognose T1	Avvik	Regnskap 30.4
Post 64 – byvekstavtale Bergen	200	200	0	0

## 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 T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 30 – byvekstavtale Nord-Jæren	271	145	43	-126

Det forventes et mindreforbruk på 126 mill. kr på post 30. Årsaker til det forventede mindreforbruket:

- På prosjektet E39 Sykkelstamvegen, Sørmarka – Smeaheia forventes et mindreforbruk på 131 mill. kr, som skyldes forsinket oppstart grunnet komplisert grunnerv.
- På prosjektet E39 Trafikkstyring, Kollektivfelt Asser Jåttens veg forventes et mindreforbruk på 17 mill. kr, som skyldes at sluttoppgjøret kommer senere enn antatt (i starten av 2020 i stedet for i 2019).

### Bussveien

	Til disp.	Prognose T1	Avvik	Regnskap 30.4
Post 63 – byvekstavtale Nord-Jæren	419	233	-187	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 grunnerv og prosjektering.

## Belønningsmidler

	Til disp.	Prognose T1	Avvik	Regnskap 30.4
Post 64 – byvekstavtale Nord-Jæren	100	100	0	0

## Trondheim

Det ble inngått bymiljøavtale for Trondheim i 2016, for perioden 2016–2023. Det er fremforhandlet en revidert byvekstavtale for Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner. Denne er lokalt vedtatt, og skal regjeringsbehandles før den trer i kraft.

Følgende statlige bidrag inngår i gjeldende avtale:

- Metrobuss (kap 1330, post 63): 1,4 mrd. 2016-kr (inkl. mva. på fylkesveg og kommunal veg).
- Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg (kap 1320, post 30): 1 mrd. 2016-kr.
- Belønningsmidler (kap 1330, post 64): 1,190 mrd. 2017-kr (indeksreguleres ikke i gjeldende avtale).

### Gang-, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 30 - bymiljøavtale	29	-29	-29	-29

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

### Metrobuss

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 63 - bymiljøavtale Trondheim	182	182	6	0

Prognosene viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt.

### Belønningsmidler

	Til disp.	Prognose T1	Regnskap 30.4	Avvik
Post 64 - byvekstavtale Trondheim	170	170	0	0

## 6.3 Oppfølging av Handlingsplan for kollektivtransport

Regjeringen la fram en ny Handlingsplan for kollektivtransport sommeren 2018. Statens vegvesen har gjennomgått handlingene og laget en plan for videre oppfølging. Noen sentrale tiltak som er gjennomført er:

- 4.6 Følge opp utvalgte problemstillinger fra byutredningene: Byutredningenes trinn to ble levert høsten 2018.
- 6.3 Tilrettelegge for innfartsparkeringsplasser: Statens vegvesen har kartlagt status og anslag for innfartsparkering langs veg i de ni største byområdene. Oversikt sendt Jernbanedirektoratet i starten av mai.

- 6.6 Utrede bedre løsninger for bussframkommelighet i kryss: Rapport ferdigstilt høsten 2018.

## 6.4 Oppfølging av Autosysprosjektet

Autosysprosjektets aktiviteter ved første tertial 2019 er gjennomført i henhold til planer for samtlige leveranser.

Leveranse 4.2 Autosys kjøretøy saksbehandlerløsning, ble satt i produksjon 29. april som planlagt. Statens vegvesen har lagt ned et grundig og godt arbeid, og kan betrakte produksjonssettingen som vellykket.

Løsningen underbygger mer systemstøtte og likebehandling, økt sikkerhet mot svindel samt gir et bedre grunnlag for utvikling av selvbetjeningsløsninger. I tillegg gir løsningen bedre samhandling med eksterne brukere som Skatteetaten, Trafikkforsikringsforeningen, Politi, Tolletaten m.fl.

En del av leveransen besto i å flytte kjøretøydata for 11 millioner kjøretøy i nytt format. Autosys kjøretøyregister er nå master for kjøretøydata. Løsningen må likevel være i samsamsistens med Autosys motorvognregister frem til våren 2020 da det gamle registeret skrur av.

I tillegg har prosjektet jobbet med:

- Leveranse 4.3 Autosys kjøretøy registreringsløsning er godt i gang
- Leveranse 4.4 Strategisk retning for å kunne avslutte AMV tidlig 2020.
- Rapportløsninger for Leveranse 4.2 og 4.3

Det planlegges for at Autosys kjøretøy kan håndtere førstegangsregistrering fra medio november 2019, og erstatter Autosys motorvogn (AMV) og Autoreg i mars 2020. 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.

## 6.5 Systemløsning for bompengeneinnkreving

Det nye sentralsystemet for bompengeneinnkreving er komponentbasert, og Programmet nye systemløsninger for bompengeneinnkreving (PNSB) består derfor av flere delprosjekter og delleveranser. Arbeidet med utvikling av de nye systemløsningene dekker hele verdikjeden, bortsett fra utstederløsninger. Alle komponentene skal i henhold til revidert fremdriftsplan, være ferdig utviklet innen 31.12.2019 og i ordinær drift innen sommeren 2020. Avtalen med Q-Free, om videre drift av sentralsystemet CS Norge er forlenget frem til juli 2020.

Delprosjektene hver for seg rapporterer at arbeidet med anskaffelsene er i rute. Integrasjonen mellom de ulike komponentene er kompleks, og fordi det er flere aktører som parallelt skal håndtere testing og implementering, er risikoen i prosjektet høy. Statens vegvesen har derfor iverksatt en rekke risikoreduserende tiltak, og de viktigste er tydelig oppfølging av ressursstyringen, tydelige definisjoner av roller og ansvar i driftsmodellen, klare testplaner og –regimer samt utarbeidelse av detaljert plan for implementering og overføring til linje, både i SVV og RBPS. I tillegg brukes selvfølgelig virkemidlene i kontraktene for å sikre leveranser fra de innleide konsulentene, og disse følges opp tett.

Umodenhet i governance–strukturen hos en leverandør har gitt behov for tettere oppfølging enn forutsatt. Dette dekkes innenfor kostnadsrammen. Det vurderes om dette kan gi konsekvenser for avtalt oppfølging av drift og utvikling.

## 6.6 Skille ut utstedervirksomheten

Det er kommet inn fire søknader om å være utsteder og godkjenningprosessen er igangsatt. Frem til august består prosessen av dokumentgjennomgang, og fra september og ut året vil utstedere gå igjennom en felles testfase som vil resultere i godkjente, eventuelt ikke godkjente, utstedere. Det er identifisert risiko for at det ikke etablerer seg tilstrekkelig med utstedere til å håndtere volummarkedet som gjelder lette kjøretøy. Det er satt i gang et arbeid for å verifisere at utstederfunksjonaliteten i CS Norge–løsningen (som vil bli benyttet i overgangsvinduet med integrert utsteder) vil fungere sammen med de nye systemløsningene. Samtidig jobbes det med å utrede det tekniske handlingsrommet for utstedere i de nye systemløsningene.

## 6.7 Status for tunnelutbedringsprogrammet

Blant annet som en følge av kostnadsøkninger på flere tunnelprosjekter, har Statens vegvesen vurdert det som nødvendig å revidere gjennomføringsplanen for tunneloppgraderingen. Arbeidet pågår, som grunnlag for en orientering til Stortinget om revidert strategi for tunneloppgraderingen. Statens vegvesen tar sikte på å fastsette en gjennomføringsplan i løpet av 2019.

## 6.8 Styrket og målrettet utekontrollinnsats

	Antall kontroller 2017 ved T1 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2018 ved T1 (andel med mangler i parentes)	Antall kontroller 2019 ved T1 (andel med mangler i parentes)
Tunge kjøretøy	31 000 (39 pst.)	31 000 (38 pst.)	29 000 (44 pst.)
Lette kjøretøy	18000 (55 pst.)	24 000 (47 pst.)	18 000 (48 pst.)

Andelen av de kontrollerte kjøretøyene med mangler har vært relativt stabil i flere år, men vi ser en økning i år, opp 6 prosentpoeng sammenliknet med samme periode i fjor, til 44 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. Videre har det vært en krevende vinter med varierende føreforhold, samt mye oppmerksomhet rettet mot kontroll av dekk og kjetting som følge av alvorlige ulykker denne vinteren. Blant annet har kontrollører fra hele landet bidratt med vinterutrustningskontroller til kritiske steder i nord i samarbeid med toll og politi. Denne innsatsen har gått noe ut over andre kontrollområder.

Viktige fokusområder for utekontrollen er fremdeles, ved siden av kontroll av vinterutrustning, kjøre- og hviletid, lastsikring og kabotasje. Test av bremsesystemer er også høyt prioritert, selv om det er en liten nedgang på disse kontrollene sammenlignet med samme periode i fjor. Dette vil derfor måtte prioriteres ytterligere ut over 2019, slik at vi når målene om 10 pst. bremseprøver i inneværende år. 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 (2,3 prosentpoeng).

Statens vegvesen har økt formalisert samarbeid med andre etater i Norge, særlig som følge av Samferdselsdepartementets oppdrag om å iverksette strategien for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrolletatene. Det har vært gjennomført en samarbeidsaksjon i hele landet. Det har vært god mediedekning på disse kontrollene, og tilbakemeldinger til denne kontrollformen er positive. Det internasjonale samarbeidet er på lik linje med fjoråret, men vi avventer departementets tilbakemelding vedrørende medlemskap i ECR. Internasjonale møter, herunder møter i Kommisjonen, AETR og CORTE, er likevel høyt prioritert og oppleves meningsfylt.

## 7 Vedlegg

Vedlegg 1: Risikomatrix

Vedlegg 2: Oppfølging av større prosjekter i gjennomføringsfasen

Vedlegg 3: Status for prosjekter med fastsatt styringsmål

Vedlegg 4: Samfunnssikkerhet

Risiko nr.	Risikoelement	Sannsynlighet 5 svært stor 4 stor 3 moderat 2 liten 1 meget liten	Konsekvens 5 svært alvorlig 4 alvorlig 3 moderat 2 liten 1 ubetydelig	Sum risiko	Tiltak nr.	Risikoreducerende tiltak	Status
<b>Risikoområde 1: Gjennomføring av oppgavene i resultatavtaler og årsplan</b>							
Resultatavtalene og årsplan er utledet av kravene gitt i Prop. 1S og Tildelingsbrev. Manglende oppfylning av disse oppgavene kan gi konsekvenser for resultater og effekter av budsjettet.							
SVV 1	Risiko for å ikke klare å holde seg innenfor budsjett	2	3	6	1.1	Styrking av budsjett- og økonomifunksjonen i Statens vegvesen	Gjennomført
					1.2	Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
SVV 2	Risiko for å gå ut over fullmakter	4	3	12	2.1	Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
					2.2	Gjennomføre endringer i de økonomiske fullmaktene for 2019	Gjennomført
					2.3	Regionvegsejefens fullmakter er revidert og muligheten til å videredelegere fullmakter er innskrenket.	Gjennomført
SVV 3	Risiko for at SVV ikke leverer fullstendig budsjettinnspill av høy kvalitet til rett tid	2	4	8	3.1	Styrking av budsjett- og økonomifunksjonen i Statens vegvesen	Gjennomført
					3.2	Prioritering av oppgaver og ressurser	Pågår
SVV 4	Risiko for ikke å ha tilstrekkelig kapasitet og kompetanse som følge av regionreform og omorganisering	4	3	12	4.1	Prioritering av oppgaver og ressurser	Pågår
					4.2	Bruk av ressurser på tvers i organisasjonen	Pågår
SVV 5	Risiko for utilstrekkelig styring	3	3	9	5.1	Ny post- og produktkodestruktur gir bedre grunnlag for styring	Gjennomført
					5.2	Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
SVV 6	Risiko for kostnadsøkninger i driftskontraktene	4	4	16	6.1	Søke SD om økte fullmakter for enkeltår	Pågår
<b>Risikoområde 2: Prosjektstyring</b>							
Risikoen omfatter både risiko for overskridelser, forsinkelser m.m. på enkeltprosjekter samt på prosjektporteføljenivå.							
SVV 7	Risiko for kostnads- og omfangsøkninger på investeringsprosjektporteføljen på et overordnet nivå	3	4	12	7.1	Forbedret intern styringsdialog og styrket prosjektstyring	Pågår
					7.2	Innstramming av fullmaktene internt i SVV	Gjennomført
					7.3	Internkurs for prosjektledere i R760 Styring av vegprosjekter	Pågår
SVV 8	Risiko for manglende økonomisk måloppnåelse for programområdene og bypakkene	4	3	12	8.1	Forbedret intern styringsdialog	Pågår
					8.2	Gjennomføre tiltak innenfor Statens vegvesens fullmakter	Gjennomført
<b>Risikoområde 3: Effektivisering</b>							
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.							
SVV 9	Risiko for manglende gevinstrealisering	2	3	6	9.1	Styring av bemanning og tjenestekjøp	Pågår
					9.2	Internkurs gevinstrealisering	Pågår
<b>Risikoområde 4: Omstilling</b>							
Etaten 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.							
SVV 10	Risiko for å miste kjernkompetanse	5	4	20	10.1	Gi god kommunikasjon og informasjon om omstillingen og prosessen	Pågår
					10.2	Detaljering av fremtidig organisasjon	Pågår
					10.3	Innplassere direktører så snart nødvendige overordede beslutninger er tatt	Framtidig
SVV 11	Risiko for manglende systemstøtte fra 1.1.2020	4	3	12	11.1	To prosjekter pågår med fokus på nye vegreferanser og ny organisasjonsstruktur	Pågår
<b>Risikoområde 5: Etterlevelse</b>							
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.							
SVV 12	Manglende etterlevelse av interne prosesser	4	3	12	12.1	Vesentlige prosesser vurderes for etterlevelsrisiko på interne krav, lover og regler. Funn fra eksterne og interne revisjoner og tilsyn legges systematisk som oppdrag til prosesseiere.	Planlagt
					12.2	Etablere Lovdata Pro for automatisk varsling ved endringer i regulativet, eksterne krav	Planlagt
SVV 13	Etterprøve og iverksette nye risikoreducerende tiltak ved manglende etterlevelse	2	4	8	13.1	Etatsledelsen har innført årlig ledelsens gjennomgåelse hvor årsaksanalyse til manglende etterlevelse vurderes og møtes med tiltak som er risikoreducerende.	Gjennomført
SVV 14	Ikke tilstrekkelig læring og forbedring	3	2	6	14.1	Tiltak fra ledelsens gjennomgåelse inngår i arbeidet med læring og forbedring slik at risiko ved manglende etterlevelse reduseres tilstrekkelig.	Pågår

# Statsbudsjettet 2019

## Større prosjekter som følges opp spesielt

Mill. 2019-kr

Region/rute/prosjekt i anleggsfasen	Opprinnelig			Ny kostnadsramme	Siste prop.		Tertial 1 2019										Trafikkåpning		
	Styringsramme	P65	Kostnadsramme		Sluttprognose	Avvik ift. SR	T1 2019	Avvik										Oppr	Avtale 2019
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	ift SR		ift P65		ift KR/ny KR		ift siste prop.					
								Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%			
<b>Region Øst</b>																			
1 Rv. 110 Ørebekk - Simo <sup>6)</sup>	773	802	853	922	922	149	922	149	19,2	120	15,0	0	0,0	0	0,0	17xx	19xx	1911	
2b E16 Eggemoen-Jevnaker-Olum	2.823	2.951	3.150	3.150	2.823	0	2.823	0	0,0	-128	-4,4	-327	-10,4	0	0,0	21xx	21xx	2208	
5c E16 Sandvika - Wøyen	4.271	4.418	4.672	4.672	4.271	0	4.271	0	0,0	-147	-3,3	-401	-8,6	0	0,0	1910	1912		
5c E16 Bagn - Bjørge	1.604	1.661	1.781	1.781	1.604	1	1.604	0	0,0	-57	-3,4	-177	-10,0	0	0,0	2005	1910		
5c E16 Bjørnum - Skaret	4.571	4.731	4.972	4.972	4.571	0	4.571	0	0,0	-160	-3,4	-401	-8,1	0	0,0	22xx	23xx	24xx	
6a E6 Ekeberg- og Svartdalstunnelene	833	854	919	919	842	8	833	0	0,0	-21	-2,5	-86	-9,3	-9	-1,0	19xx	1906		
	<b>14.875</b>	<b>15.418</b>	<b>16.347</b>	<b>16.416</b>	<b>15.033</b>	<b>158</b>	<b>15.024</b>	<b>149</b>	<b>1,0</b>	<b>-394</b>	<b>-2,6</b>	<b>-1.392</b>	<b>-8,5</b>	<b>-9</b>	<b>-0,1</b>				
<b>Region Sør</b>																			
3 E18 Varoddbrua	990	1.039	1.125	1.125	990	0	990	0	0,0	-49	-4,7	-135	-12,0	0	0,0	1906	2004		
5a E134 Damåsen - Saggrenda	4.743	4.922	5.384	5.384	4.743	0	4.804	61	1,3	-118	-2,4	-580	-10,8	61	1,3	1910	1910	2004	
5a E134 Gvammen - Århus	2.390	2.468	2.583	2.583	2.390	0	2.390	0	0,0	-78	-3,2	-193	-7,5	0	0,0	17xx	1912		
5a E134 Seljord - Åmot	370	385	406	406	370	1	370	0	0,1	-15	-3,8	-36	-9,0	0	0,0	1811	1909		
	<b>8.492</b>	<b>8.814</b>	<b>9.499</b>	<b>9.499</b>	<b>8.492</b>	<b>0</b>	<b>8.554</b>	<b>62</b>	<b>0,7</b>	<b>-260</b>	<b>-3,0</b>	<b>-945</b>	<b>-9,9</b>	<b>62</b>	<b>0,7</b>				
<b>Region Vest</b>																			
3 E39 Eiganestunnelen <sup>6)</sup>	2.961	3.022	3.082	3.636	3.600	640	3.600	639	21,6	578	19,1	-36	-1,0	0	0,0	17xx	1912		
3 E39 Sykklestamvegen, Sørmarka-Smeaheia	984	1.060	1.161	1.161	961	-23	984	0	0,0	-76	-7,2	-177	-15,2	23	2,4	21xx	21xx		
4a E39 Rogfast	18.129	18.681	20.340	20.340	18.201	73	18.201	72	0,4	-480	-2,6	-2.139	-10,5	0	0,0	25xx	26xx	2707	
4a E39 Svevatjørn - Rådalen	7.448	7.693	8.075	8.075	7.494	47	7.494	46	0,6	-199	-2,6	-581	-7,2	0	0,0	22xx	2206		
4a E39 Bjørset - Skei	846	879	912	912	846	0	846	0	0,0	-33	-3,7	-66	-7,2	0	0,0	1811	1906	1908	
4c Rv. 13 Vik - Vangsnes	650	670	668	668	649	0	584	-66	-10,1	-86	-12,9	-84	-12,6	-65	-10,1	21xx	2010		
5a Rv. 13 Ryfast	7.344	7.854	8.365	8.365	7.910	567	7.910	566	7,7	56	0,7	-455	-5,4	0	0,0	18xx	1912		
5c E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene	437	458	480	768	727	290	727	290	66,5	269	58,6	-41	-5,3	0	0,0		20xx		
5c E16 Øye - Eidsbru	761	799	837	837	694	-66	694	-67	-8,8	-105	-13,1	-143	-17,1	0	0,0	1812	1903	1909	
5c Rv. 5 Kjøsnesfjorden	1.188	1.231	1.331	1.331	1.188	0	1.188	0	0,0	-43	-3,5	-143	-10,8	0	0,0		2203	2208	
	<b>40.745</b>	<b>42.347</b>	<b>45.251</b>	<b>46.093</b>	<b>42.272</b>	<b>1.527</b>	<b>42.228</b>	<b>1.483</b>	<b>3,6</b>	<b>-119</b>	<b>-0,3</b>	<b>-3.865</b>	<b>-8,4</b>	<b>-44</b>	<b>-0,1</b>				
<b>Region Midt</b>																			
4b E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	2.150	2.222	2.458	2.458	2.150		2.150	0	0,0	-72	-3,2	-308	-12,5	0	0,0		24xx		
6a E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1.812	1.885	1.969	1.969	1.812	0	1.812	0	0,0	-73	-3,9	-157	-8,0	0	0,0	xxxx	2012		
6a Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1.217	1.219	1.374	1.374	1.217	0	1.217	0	0,0	-2	-0,1	-157	-11,4	0	0,0		23xx		
6e Rv. 70 Meisingset - Tingvoll	524	544	576	576	482	-42	470	-54	-10,2	-74	-13,6	-106	-18,4	-12	-2,4	1809	1905	1908	
	<b>5.702</b>	<b>5.870</b>	<b>6.377</b>	<b>6.377</b>	<b>5.661</b>	<b>-41</b>	<b>5.649</b>	<b>-53</b>	<b>-0,9</b>	<b>-221</b>	<b>-3,8</b>	<b>-728</b>	<b>-11,4</b>	<b>-12</b>	<b>-2,4</b>				
<b>Region Nord</b>																			
7 E6 Helgeland nord	1.931	2.009	2.120	2.120	2.121	189	2.321	390	20,2	312	15,6	201	9,5	200	9,4	18xx	1910		
7 E6 Helgeland nord, Krokstrand-Bolna	286	298	315	315	286	0	286	0	-0,1	-12	-4,0	-29	-9,2	0	-0,1	19xx	2010		
7 E6 Helgeland sør	4.422	4.598	4.914	4.914	4.807	385	4.914	492	11,1	316	6,9	0	0,0	107	2,2	xxxx	22xx	2010/ 2410	
7 Rv. 77 Tjernfjellet <sup>6)</sup>	553	574	608	657	633	80	633	80	14,6	59	10,3	-24	-3,6	0	0,0	1810	1910		
8a E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjellstunnelene	470	489	701	765	745	275	745	275	58,5	256	52,3	-20	-2,6	0	0,0	1912	1912		
8b E6 Storsandnes - Langnesbukta	664	691	731	731	639	-25	594	-70	-10,6	-97	-14,0	-137	-18,7	-45	-7,1	1712	1908	1912	
8b E8 Tana bru	634	659	697	697	634	0	634	0	0,1	-25	-3,9	-63	-9,0	0	0,0	18xx	1908	1912	
8b E69 Skarvbergstunnelen <sup>6)</sup>	854	889	940	961	918	64	918	64	7,4	29	3,3	-43	-4,5	0	-0,1	21xx	2108		
	<b>9.814</b>	<b>10.207</b>	<b>11.027</b>	<b>11.161</b>	<b>10.784</b>	<b>969</b>	<b>11.045</b>	<b>1.231</b>	<b>12,5</b>	<b>838</b>	<b>8,2</b>	<b>-116</b>	<b>-1,0</b>	<b>261</b>	<b>2,4</b>				
<b>Sum</b>	<b>79.629</b>	<b>82.655</b>	<b>88.501</b>	<b>89.545</b>	<b>82.242</b>	<b>2.612</b>	<b>82.500</b>	<b>2.871</b>	<b>3,6</b>	<b>-155</b>	<b>-0,2</b>	<b>-7.045</b>	<b>-7,9</b>	<b>258</b>	<b>0,3</b>				

Region/rute/prosjekt - åpnet for trafikk	Opprinnelig			Ny kostnadsramme	Siste prop.		Tertial 1 2019										Trafikkåpning		
	Styringsramme	P65	Kostnadsramme		Sluttprognose	Avvik ift. SR	T1 2019	Avvik										Oppr	Avtale 2019
				Mill. kr				Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	ift SR	ift P65	ift KR	ift siste prop.			
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%		
<b>Region Øst</b>																			
1 E18 Nordbyttunnelen, fase 2	434	486	477	595	564	131	563	129	29,8	77	15,9	-32	-5,4	-1	-0,2	1903	1903		
	<b>434</b>	<b>486</b>	<b>477</b>	<b>595</b>	<b>564</b>	<b>131</b>	<b>563</b>	<b>129</b>	<b>29,8</b>	<b>77</b>	<b>15,9</b>	<b>-32</b>	<b>-5,4</b>	<b>-1</b>	<b>-0,2</b>				
<b>Region Sør</b>																			
3 E18 Bommestad - Sky	4.949	5.112	5.794	5.794	5.059	110	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	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	-107	-24,8	-126	-28,0	-150	-31,6	-0	0,0	1811	1809		
	<b>6.010</b>	<b>6.213</b>	<b>6.961</b>	<b>6.961</b>	<b>6.076</b>	<b>66</b>	<b>6.183</b>	<b>173</b>	<b>2,9</b>	<b>-30</b>	<b>-0,5</b>	<b>-778</b>	<b>-11,2</b>	<b>107</b>	<b>1,8</b>				
<b>Region Vest</b>																			
3 Rv. 509 Sømmevågen - Sola skole	276	289	304	304	172	-105	207	-69	-25,1	-82	-28,3	-97	-31,9	35	20,5	1707	1804		
4c Rv. 13 Deildo <sup>6)</sup>	339	339	373	604	575	236	575	236	69,6	236	69,6	-29	-4,8	-0	-0,1	1712	1810		
	<b>615</b>	<b>628</b>	<b>677</b>	<b>908</b>	<b>747</b>	<b>132</b>	<b>782</b>	<b>167</b>	<b>27,1</b>	<b>154</b>	<b>24,6</b>	<b>-126</b>	<b>-13,9</b>	<b>35</b>	<b>4,6</b>				
<b>Region Midt</b>																			
6a E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen	2.887	3.053	3.127	3.127	2.887	0	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	6	2,7	-2	-0,9	-16	-6,7	1	0,4	1805	1808		
	<b>3.108</b>	<b>3.282</b>	<b>3.371</b>	<b>3.371</b>	<b>3.113</b>	<b>5</b>	<b>3.040</b>	<b>-68</b>	<b>-2,2</b>	<b>-242</b>	<b>-7,4</b>	<b>-331</b>	<b>-9,8</b>	<b>-73</b>	<b>-2,3</b>				
<b>Region Nord</b>																			
7 Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	2.381	2.476	2.745	2.745	2.681	300	2.681	300	12,6	205	8,3	-64	-2,3	-0	0,0	1906	1906	1904	
8a E6 Hålogalandsbrua inkl. rassikring <sup>6)</sup>	3.530	3.123	4.040	4.272	4.152	622	4.152	622	17,6	1.029	32,9	-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	-141	-10,9	-192	-14,4	-244	-17,6	-0	0,0	1712	1811		
8b E8 Sørkjosfjellet	1.038	1.079	1.111	1.111	1.038	0	1.076	38	3,7	-3	-0,3	-35	-3,1	38	3,7	1608	1801		
	<b>8.235</b>	<b>8.016</b>	<b>9.284</b>	<b>9.517</b>	<b>9.016</b>	<b>781</b>	<b>9.054</b>	<b>819</b>	<b>9,9</b>	<b>1.038</b>	<b>12,9</b>	<b>-463</b>	<b>-4,9</b>	<b>38</b>	<b>0,4</b>				
<b>Sum</b>	<b>18.402</b>	<b>18.624</b>	<b>20.771</b>	<b>21.351</b>	<b>19.516</b>	<b>1.114</b>	<b>19.622</b>	<b>1.220</b>	<b>6,6</b>	<b>998</b>	<b>5,4</b>	<b>-1.729</b>	<b>-8,1</b>	<b>106</b>	<b>0,5</b>				
<b>Sum alle prosjekt (i anleggsfase og avsluttede)</b>	<b>98.031</b>	<b>101.280</b>	<b>109.272</b>	<b>110.896</b>	<b>101.758</b>	<b>3.727</b>	<b>102.122</b>	<b>4.091</b>	<b>4,2</b>	<b>842</b>	<b>0,8</b>	<b>-8.774</b>	<b>-7,9</b>	<b>364</b>	<b>0,4</b>				

## Regionvis oversikt

Region øst	15.309	15.904	16.825	17.010	15.598	289	15.587	278	1,8	-317	-2,0	-1.423	-8,4	-11	-0,1			
Region sør	14.503	15.027	16.460	16.460	14.568	66	14.737	234	1,6	-290	-1,9	-1.723	-10,5	169	1,2			
Region vest	41.361	42.975	45.928	47.001	43.019	1.659	43.010	1.649	4,0	35	0,1	-3.991	-8,5	-9	0,0			
Region midt	8.810	9.152	9.748	9.748	8.774	-36	8.689	-121	-1,4	-463	-5,1	-1.059	-10,9	-85	-1,0			
Region nord	18.049	18.223	20.311	20.677	19.799	1.750	20.099	2.050	11,4	1.876	10,3	-578	-2,8	300	1,5			
<b>SUM</b>	<b>98.031</b>	<b>101.280</b>	<b>109.272</b>	<b>110.896</b>	<b>101.758</b>	<b>3.727</b>	<b>102.122</b>	<b>4.091</b>	<b>4,2</b>	<b>842</b>	<b>0,8</b>	<b>-8.774</b>	<b>-7,9</b>	<b>364</b>	<b>0,4</b>			

## MERKNAD:

1) Fastsatt styrings- og kostnadsramme (jf. proposisjon/resultatavtale for det aktuelle år), omregnet til 2017-prisnivå med SSBs anleggsindekser og med Finansdepartementets budsjettindeks fra 2017 til 2018. Merverdiavgiftstillegget i kostnadsrammen er korrigert ved at det er lagt til grunn samme prosenttillegg som for styringsrammen, jf. omtale i forbindelse med arbeidet med Prop. 97 (2013-2014).

2) Revidert styrings- og kostnadsramme

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

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

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

## Resultatavtaler 2019

## Oppfølging av styringsmål for prosjekter i planfasen

Mill. 2019-kr

Region/rute/prosjekt	Opprinnelig forutsatt		Plan-grunnlag (SM)	Plan-grunnlag (oppdatert)	Grunnlag - Prop/avtale		Tertial 1 2019						
	Styringsmål (SM)	P65			Beregnet kostnad	Avvik ift SM	Prognose T1 2019	Avvik					
								ift SM		ift P65		ift Prop/rev avtale	
	mill kr (19-kr)	mill kr (19-kr)			mill kr (19-kr)	mill kr (19-kr)	mill kr (19-kr)	mill kr (19-kr)	%	mill kr (19-kr)	%	mill kr (19-kr)	%
<b>Region Øst</b>													
1a E18 Retvet-Vinterbro	7.690	8.021	KP	RP	7.690	0	7.690	0	0,0	-331	-4,1	0	0,0
3a E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta-Slependen	23.069	24.330	KP		23.574	505	23.574	505	2,2	-756	-3,1	0	0,0
<i>E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta</i>	14.312	15.059	KP	RP	14.816	505	14.816	504	3,5	-243	-1,6	0	0,0
<i>E18 Ramstadsletta-Slependen</i>	8.758	9.271	KP		8.758	0	8.758	0	0,0	-513	-5,5	0	0,0
6a Rv 4 Roa-Gran grense (inkl. Jaren-Amundrud)	1.869	1.965	RP		1.869	0	1.869	0	0,0	-96	-4,9	0	0,0
	<b>32.628</b>	<b>34.316</b>			<b>33.133</b>	<b>505</b>	<b>33.133</b>	<b>505</b>	<b>1,5</b>	<b>-1.183</b>	<b>-3,4</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Region Sør</b>													
3a Rv 282 Holmenbrua	812	891	-	RP	811	0	840	28	3,5	-51	-5,7	29	3,5
3a E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	3.204	3.350	RP	RP	3.204	0	3.204	0	0,0	-146	-4,4	0	0,0
	<b>4.016</b>	<b>4.241</b>			<b>4.016</b>	<b>0</b>	<b>4.044</b>	<b>28</b>	<b>0,7</b>	<b>-197</b>	<b>-4,6</b>	<b>28</b>	<b>0,7</b>
<b>Region Vest</b>													
3a E39 Algård-Hove	3.792	3.981	KP	RP	3.792	0	3.792	0	0,0	-190	-4,8	0	0,0
3a E39 Smiene-Harestad	3.525	3.701	KP		3.525	0	3.525	0	0,0	-176	-4,8	0	0,0
3a Rv 509 Transportkorridor vest (inkl. fellesstrekning med Bussveien)	3.418	3.589	RP		3.418	0	3.418	0	0,0	-171	-4,8	0	0,0
5a Rv 13 Lovraeidet-Rødsliane	854	897	RP		854	0	854	0	0,0	-43	-4,8	0	0,0
5a E134 Røldal-Seljestad	3.097	3.252	KP		3.097	0	3.097	0	0,0	-155	-4,8	0	0,0
5c E16 Nærøydalen (Hylland-Sveen)	1.816	1.906	RP		1.816	0	1.816	0	0,0	-91	-4,8	0	0,0
	<b>16.501</b>	<b>17.326</b>			<b>16.501</b>	<b>0</b>	<b>16.501</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>-825</b>	<b>-4,8</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Region Midt</b>													
4a E39 Volda-Furene	961	1.072	KP	RP	961	0	961	0	0,0	-111	-10,4	0	0,0
4b E39 Lønset-Hjelset	1.442	1.497	-	RP	1.442	0	1.442	0	0,0	-55	-3,7	0	0,0
6d E136 Flatmark-Monge-Marstein	1.015	1.069	KP		1.015	0	1.015	0	0,0	-54	-5,1	0	0,0
6d E136 Breivika-Lerstad	1.922	1.979	RP		1.922	0	1.922	0	0,0	-57	-2,9	0	0,0
	<b>5.340</b>	<b>5.618</b>			<b>5.340</b>	<b>0</b>	<b>5.340</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>-278</b>	<b>-4,9</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Region Nord</b>													
7a E6 Megården-Mørsvikbotn	9.078	9.473	RP		9.078	0	9.078	0	0,0	-395	-4,2	0	0,0
8a E8 Sørbotn-Laukslett	2.350	2.456	KP	RP	2.565	216	2.565	215	9,2	109	4,4	0	0,0
8a Rv 862 Tverrforbindelsen (Tromsø)	1.709	1.784	KP		1.709	0	1.709	0	0,0	-75	-4,2	0	0,0
8b Rv 94 Hammerfest sentrum	1.121	1.175	RP		1.121	0	1.121	0	0,0	-54	-4,6	0	0,0
	<b>14.258</b>	<b>14.888</b>			<b>14.474</b>	<b>216</b>	<b>14.473</b>	<b>215</b>	<b>1,5</b>	<b>-415</b>	<b>-2,8</b>	<b>-1</b>	<b>0,0</b>
<b>Sum alle prosjekt</b>	<b>72.744</b>	<b>76.389</b>			<b>73.464</b>	<b>720</b>	<b>73.491</b>	<b>747,4</b>	<b>1,0</b>	<b>-2.898,3</b>	<b>-3,8</b>	<b>27</b>	<b>0,0</b>

## Vedlegg 4: Samfunnssikkerhet

Nedenfor følger en redegjørelse for de viktigste aktivitetene som er avsluttet / pågående i T1 knyttet til respektive mål i Statens vegvesens strategi for samfunnssikkerhet.

1. SVV skal sikre at samfunnssikkerhet er en integrert del av vår planlegging av fremtidens transportsystem:
  - Det er i rapporteringsperioden arbeidet med hvordan tydeliggjøre samfunnssikkerhet i våre fremtidige NTP utredninger og -oppdrag fra departementet. Dette som en direkte oppfølging av departementets SAMSØ-prosjekt og det arbeidet som ble gjort i etterkant i den tverretatlige NTP gruppen Samfunnssikkerhet.
  - Det er utarbeidet en NTP rapport for gjennomgang av problemstillinger knyttet til kartlegging og håndtering av sårbarhet av drens-systemer i endret klima. Det påpekes bl.a. mangler i tilgjengelig datagrunnlag.
  - Det jobbes kontinuerlig med fagområdet trafikkberedskap med regionene, deriblant håndbok R611 «Trafikkberedskap».
  - Det er igangsatt et arbeid med revisjon og oppdatering av eksisterende prosess Etablere og forvalte målestasjoner. Denne vil få nytt navn Bearbeide og utlevere trafikkdata, og planlagt ferdigstillelse er høsten 2019.
  - SVV har utarbeidet rapporten Kjerneoppgaver og kvalitetsnivå for Statens vegvesens fem Vegtrafikksentraler, februar 2019, som inngår som grunnlagsmaterieell i den videre behandlingen av fremtidens SVV.
  - SVV er i slutfasen med å utarbeide en etatsfelles sikkerhetspolicy for VTS/automasjonsnett. Policyen planlegges vedtatt før sommeren 2019.
2. Ha oversikt over transportinfrastruktur som er kritisk for samfunnets funksjonsevne:
  - SAMROS II objekt ble identifisert i 2018. Vi avventer nå det videre arbeidet med sikkerhetsloven for å sikre en bedre sammenheng mellom ulike type objekt med litt forskjellig formål for utvelgelse.
  - SVV har bistått departementet i rapporteringsperioden med å utarbeide forslag til GNF og å få bedre oversikt over funksjoner, tjenester og virksomheter med betydning for nasjonale funksjoner. Det arbeides nå med å organisere det videre arbeidet med skadevurderinger mv, som vi forventer blir et oppdrag høsten 2019.
3. Systematisk kartlegge risikoer og sårbarheter langs vegnettet som grunnlag for prioriteringer ved utbygging og fornying, samt drift og vedlikehold:
  - Veg ROS er benyttet i den pågående riksvegutredningen og i det daglige arbeidet med drift og vedlikehold langs vegnettet.
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 i perioden gjennomført flere øvelser. Det planlegges flere tunneløvelser, blant annet med nød- og redningsetatene og Vegtrafikksentralen.

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:
  - N100 ble endelig publisert. Der er det lagt inn krav til flomsikker høyde med hensyn til havnivå og stormflo.
  - En etatsgruppe er nedsatt og arbeidet med utvikling av en prosedyre for ROS-analyser i planfasen. Arbeidet bygger på rapport om naturfare i ROS-analyser, men tar sikte på å dekke «hele» spekteret av risikokilder.
  - Klima og kostnader: Det er satt i gang et prosjekt på utredning av muligheter for inkludering av klimahensyn i nyttekostnadsanalyser.
  - SVV har startet arbeidet et arbeid med å se på ITS og klimasårbarhet i samarbeid med NTNU. SVV ønsker å se nærmere på problemstillinger knyttet til hvordan klimaendringer kan påvirke eller skape nye sårbarheter ved innføring av nye digitale løsninger/økt automatisering av vegtransport.
  - Det er startet et arbeid med å forenkle VegROS prosessen for å gjøre den mindre ressurskrevende og samtidig forberede prosessen for organisasjonsendringene i 2020. Videre arbeides det med forenkling av tilnærming og større bruk av allerede eksisterende data i NVDB fremfor egne analyser/kartlegginger gjennom VegROS.
  - Det er gjennomført ROS-analyser i planfasen for vegprosjekter i regionen hvor naturfare/klimaendringer er tatt med i vurderingene.
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:
  - Det er utarbeidet 63 naturfareplaner, som hver dekker et driftskontraktssområde. Alle naturfareplaner inneholder en beskrivelse av flomfare i området. Denne beskrivelsen er begrenset til NVEs flomsonekartlegging, og erfaringer driftsmiljøet har med flom i området. Flom fra sidevassdrag er i begrenset grad dekket.
7. 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:
  - Samarbeidet med NVE om skredvarsling fortsetter som tidligere. Deltakelse i varslingsgrupper gir oss mulighet til å påvirke tjenesten slik at den blir mest mulig nyttig for SVV. Varslingen er nå en viktig del av daglig drift og beredskap. Det ble i vinter etablert en ny snøskredvarslingsregion - Heiane. Denne dekker området Setesdals- og Ryfylkeheiene, og vil gi bedre varsling for veger i Sirdal, Hunnedalen og rv. 13 i Ryfylke. Det planlegges også for en ny varslingsregion i Finnmark neste vinter.
  - Denne vinteren har InSAR (radar) vært benyttet for å detektere når snøskred har løsnet. Hensikten har vært å kunne brøyte vinterstengt veg selv om det er skredfare.
  - Innhold i skredkurs for entreprenører er fornyet, og har denne sesongen vært basert på nytt innhold.

- Regionene er i gang med oppdatering av oversikter over skredutsatte punkt som grunnlag for NTP-arbeidet. Oversiktene skal ferdigstilles i desember.
8. 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:
- Samarbeidet i Naturfareforum pågår som planlagt, og det er nedsatt arbeidsgrupper for ulike områder. Eksempelvis for kvikkleire, hvor arbeidsgruppen fungerer som fora for erfaringsutveksling og samarbeid om utvikling av regelverk og FoU. SVV har igangsatt arbeid for å etablere målestasjoner for avrenning fra små felt, som vil inngå i et større nettverk av målestasjoner også fra de andre deltakerne i naturfareforum. Et nytt initiativ i Naturfareforum går på utredning av juridiske ansvarsforhold rundt brudd i infrastruktur.
  - Det pågår et arbeid med å registrere historiske data i rapportarkivet (rapportweb) og den interne grunnundersøkellesdatabasen (GUDB). Dette arbeidet er grunnlag for å enkelt kunne dele videre nyttig informasjon om naturfare med andre. For grunnundersøkellesdata deles data gjennom utveksling av data med den nasjonale databasen for grunnundersøkelser, NADAG, mens det for Rapportweb pågår et arbeid med å tilgjengeliggjøre denne for ekstern tilgang.
  - Det pågår et arbeid med å registrere områder hvor våre data viser at det er kvikkleire som polygoner i kart. Disse områdene vises gjennom NVE Atlas sammen med NVEs kvikkleirefasesoner. I april publiserte vi rundt 150 nye kvikkleireområder, NVE Atlas inneholder nå rundt 3000 kvikkleireområder fra Statens vegvesen. Dataregistreringen foregår parallelt i regionene og Vegdirektoratet.
  - Vedrørende skreddata pågår et arbeid med å tilgjengeliggjøre data som ligger i Naturfareplanene i en kartportal. Hensikten er å vise dataene slik at de kan filtreres ut fra aktuell skredfare og være et verktøy til drift og beredskap.
9. Ha fokus på personellsikkerhet og fysisk sikkerhet som en viktig del av det å ivareta informasjonssikkerhet, herunder tilgangskontroll, rutiner ved ansettelser, opplæring og sikkerhets- kultur generelt.
- GDPR prosjektet for etterlevelse av ny forordning er avsluttet og arbeidet følges nå opp i linjeorganisasjonen. Det gjenstår fortsatt litt arbeid før vi er over i en mer normal "driftsperiode".
  - System for informasjonssikkerhet er revidert og 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.