



Statens vegvesen

Tertialrapport per 30. april 2016 for Statens vegvesen

Innholdsfortegnelse

1. LEDERS BERETNING	3
2. ÅRETS AKTIVITETER OG HOVEDTALL	4
2.1 MÅL	4
2.1.1 HOVEDMÅL FRAMKOMMELIGHET	4
2.1.2 HOVEDMÅL TRAFIKKSIKKERHET	5
2.1.3 HOVEDMÅL MILJØ	6
2.1.4 HOVEDMÅL UNIVERSELL UTFORMING	7
2.1.5 OPPFØLGING AV INVESTERINGSPROSJEKTER	7
2.2 RESSURSBRUK	8
2.2.1 KAP.1320 OG KAP. 4320 STATENS VEGVESEN	8
2.2.2 POSTVIS OMTALE	9
2.2.3 FULLMAKTER OG FORSKUTTERINGER	12
2.2.4 KAPITTEL 1330 SÆRSKILTE TRANSPORTILTAK	13
2.2.5 KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK I DE FIRE STØRSTE BYENE	15
3. BEMANNING, KJØP AV TJENESTER OG EFFEKTIVISERING	16
3.1 BEMANNING	16
3.2 KJØP AV TJENESTER	17
3.3 EFFEKTIVISERING AV STATENS VEGVESEN	17
4. RAMMEBETINGELSER	20
4.1 TRAFIKKUTVIKLING 2016	20
4.2 PRISUTVIKLING FRA 2015 TIL 2016	20
5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN	21
5.1 STATENS VEGVESENS OVERORDNEDE VURDERING AV STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN	21
5.2 ANDRE FORHOLD VI RAPPORTERER PÅ TIL SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	22
5.2.1 HELSE OG MILJØ	22
5.2.2 HMS I ENTREPRISEDRIFTEN	22
5.2.3 SAMFUNNSSIKKERHET OG PERSONVERN	23
5.2.4 BOMPENGEREFORMEN	23
5.2.5 AUTOPASS SENTRALSYSTEM	23
VEDLEGG	23
VEDLEGG 1: OVERSIKT OVER STØRRE PROSJEKTER SOM FØLGES OPP SPESIELT.	23

1. Leders beretning

Statens vegvesens regnskap for kap. 1320 og kap. 4320 viste ved utgangen av april et forbruk hittil i år på 8,1 mrd. kr. Midlene er nyttet som forutsatt i Prop. 1 S (2015-2016) og tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet.

Prognosen per 31.12 viser at vi ligger an til et samlet mindreforbruk på om lag 280 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak et prognostisert merforbruk på post 23 og mindreforbruk på 31 og 34.

På post 23 viser prognosen et merforbruk på 250 mill. som i hovedsak skyldes økt behov for vedlikehold.

Utbyggingsaktiviteten er fortsatt høy i inneværende år. Post 30 er prognostisert til å gå i balanse.

På post 31 og 34 viser prognosen et mindreforbruk på henholdsvis 195 og 218 mill. som i hovedsak skyldes forsinket fremdrift på prosjekter og forsinket planavklaring på prosjekter.

Foreløpige tall for utviklingen i antall drepte og hardt skadde viser at 46 personer ble drept i vegtrafikken i årets fem første måneder. Dette er åtte flere enn de fem første månedene i 2015, men 11 færre enn i samme periode i 2014.

Det har hittil å år vært ett dødsfall knyttet til entreprisbedriften. Dødsfallet skyldes at sprengstoff gikk av ved rydding i fjellskjæring. Det har også vært en ulykke med mulige varige mén. Antallet mindre ulykker er relativt uendret fra samme periode i 2015. Etaten har nå begynt å se en reduksjon i mindre ulykker knyttet til skader på øyne og fingre som følger av at krav om hansker og briller ble tatt inn i nye kontrakter.

Saltforbruket for sesongen 2015/2016 viser en 10 pst. økning (250 000 tonn) i forhold til den forrige sesongen grunnet overgang til nye drift- og vedlikeholdscontrakter med strengere friksjonskrav på riksvegene. De nye kontraktene har medført at friksjonskravene har økt vesentlig på de lavtrafikkerte vegene. Det høye saltforbruket blir nå gjennomgått for å komme med tiltak som målretter saltbruken bedre.

Vi når de overordnede målene for effektivisering i 2016. Dette gjelder i hovedsak bemanningsstyring og kjøp av tjenester.

Evaluering av risiko gir gode læringsprosesser og gjør at tiltak settes i verk på områder med store behov. Etaten ruller nå risikovurderingen ut fra neste års risikobilde.

Oslo, 6. juni 2016

Terje Moe Gustavsen
vegdirektør
Statens vegvesen

2. Årets aktiviteter og hovedtall

2.1 Mål

Prognosene på måloppnåelse per 31.12 etter første tertial viser at vi i all hovedsak når våre mål.

2.1.1 Hovedmål Framkommelighet

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret

Drift og vedlikehold av vegnettet

Driftskontrakter – oppfølging

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å sikre at forutsatt standard nås. I første tertial 2016 var det planlagt gjennomført 6 947 kontroller på riksveg. Av disse kontrollene ble 5 829 gjennomført, dvs. 84 pst. Andelen av gjennomførte planlagte kontroller på riksveg er som tidligere år lavere enn målet. Dette har sammenheng med at slike kontroller er mer krevende enn forutsatt da kontrollene ble planlagt. Av de gjennomførte kontrollene var 99 pst. uten mangler. I tillegg til de 5829 planlagte kontrollene på riksveg, ble det gjennomført 802 rettede kontroller ut fra det dagsaktuelle behovet. Det samlede antall kontroller var 6 631.

Vegdekker

Tilstanden for vegdekkene (spor og jevnhet) måles i løpet av sommeren og høsten, og resultater vil foreligge til årsrapporten for 2016.

Prognosen per 30. april viser et forbruk på om lag 1 200 mill. kr til dekkelegging inkl. nødvendige forarbeider. Dette forventes å gi om lag 1 400 km nytt vegdekke på riksveg inkludert gang- og sykkelveg. Forventet forbruk er noe lavere enn forutsatt og dette skyldes bl.a. gunstige priser på dekkeleggingskontraktene som følge av lavere oljepriser. Det forventes at andel av riksvegnettet som har tilfredsstillende dekkestandard holdes omtrent uendret fra 2015 nivå.

Utvikling av vegnettet

Tabellen nedenfor gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for framkommelighetsindikatorer.

Framkommelighet	Mål 2016	Prognose 2016	Avvik
Antall utbedrede skredutsatte punkt på riksvegnettet	5	5	0
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje i inneværende år	23,2	24,7	1,5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	49,2	46,4	-2,8
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder	2,4	3,1	0,6
Antall km nye kollektivfelt på riksvegnettet	0	0,4	0,4

Skredsikring

Prognosen per 30. april viser at målet for 2016 vil bli nådd.

Gul midtlinje

Prognosen per 30. april viser at det vil bli etablert gul midtlinje på om lag 2 km mer riksveg enn målet for 2016. Avviket skyldes i hovedsak at det i forbindelse med prosjektet E6 Halselv – Møllnes vil bli etablert gul midtlinje på en lengre strekning enn tidligere forutsatt.

Gående og syklende

Prognosen per 30. april viser at det vil bli fullført om lag 3 km gang- og sykkelveg mindre enn målet for 2016. Avviket skyldes i hovedsak at utbyggingen av sykkelveg langs E6 på strekningen Kløfta - Jessheim åpnet for trafikk i 2015, mot tidligere forutsatt i 2016. Prognosen viser at det vil bli lagt til rette for gående og syklende langs om lag 3 km riksveg i byer og tettsteder. Dette er om lag som forutsatt.

Kollektivfelt

Prognosen per 30. april viser at det vil bli etablert 400 meter mer nye kollektivfelt enn målet for 2016. Målet for 2016 er 0 meter. Avviket skyldes at det vil bli åpnet en strekning på E6 ved Gaustad som ikke var inkludert i måltallet fastsatt i Prop. 1 S (2015-2016).

2.1.2 Hovedmål Trafikksikkerhet

- En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Etappemål: Innen 2024 skal antall drepte og hardt skadde halveres

Ulykkesutviklingen

Foreløpige tall viser at 46 personer ble drept i vegtrafikken i årets fem første måneder. Dette er åtte flere enn de fem første månedene i 2015, men 11 færre enn i samme periode i 2014.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for trafikksikkerhetsindikatorer.

Trafikksikkerhet	Mål 2016	Prognose 2016	Avvik
Antall km utbygd firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	15,5	15,5	
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	32,4	35,2	2,8
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	242,8	127,7	-115,2-

Firefelts veger

Prognosen per 30. april viser at målet vil bli nådd.

Midtrekkverk

Prognosen per 30. april viser at det vil bli etablert midtrekkverk på om lag 3 km mer riksveg enn målet for 2016. Avviket skyldes at prosjektet E134 Skjold – Solheim åpner for trafikk i 2016, mot tidligere forutsatt i 2015.

Forsterket midtoppmerking

Prognosen per 30. april viser at det vil bli etablert forsterket midtoppmerking på om lag 115 km mindre riksveg enn målet for 2016. Avviket skyldes feil i beregnet måltall.

Kontrollaktivitet

I første tertial har kontrollaktiviteten generelt vært høy sammenlignet med fjoråret.

Kontrollaktiviteten i første tertial viser at innføring av nye VaDIS og økningen av kontrollpersonell gir ønsket effekt.

Våre tekniske kontrollregistre (VaDIS og PKK-/verkstedregisteret) gir oss god oversikt over aktivitetene og gir en ny mulighet til å styre utvikling innen hver region. Vi vil jobbe videre med å styrke kunnskapen om bruk av registrene.

Andel stikkprøver av totalt antall periodiske kjøretøykontroller

Aktivitetsnivået med stikkprøvekontroller med periodisk kjøretøykontroll tilfredsstillende målsetting om 3 pst.

Andel tungtransportkontroller som omfatter bremsekontroll på rulleprøver

Antall tungtransportkontroller som omfattes av bremsekontroll på rulleprøver var 7 pst. i første tertial, mens målsettingen er 10 pst. Det vil bli prioritert en styrt innsats for å målrette kontrollene i større grad, slik at våre overordnede målsettinger nås.

Oppfølging av tilrådingene fra Statens havarikommisjon

I første tertial har SHT publisert en rapport om kollisjon mellom modulvogntog og varebil på E6 i Bugøyfjord i Sør-Varanger. Det er i alt fremmet én tilråding i rapporten.

Vi arbeider med tiltak for lukking av tilrådingene og fremmer forslag til lukking overfor departementet på vanlig måte. Inkludert tilrådingen som er fremmet i 2016, er det fem tilrådingen som ikke er lukket. I første kvartal er det sendt forslag til lukking av to av de fem tilrådingene. Det er ikke gjennomført lukkingsmøte i første kvartal.

2.1.3 Hovedmål Miljø

- Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet

Mål og prognoser

Tabellen under gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for miljøindikatorne.

Miljø	Mål 2016	Prognose 2016	Avvik
Antall byer/tettsteder med overskridelser av forskriftsfestet grenseverdi for NO ₂ , (maks 18 timer over 200 mikrogram/m ³ per år, eller årsmiddel over 40 mikrogram/m ³)	0	1	1
Antall byer/tettsteder med overskridelser av forskriftsfestet grenseverdi for PM10 (Maks 35 døgn over 50 mikrogram/m ³ per år, eller årsmiddel over 40 mikrogram/m ³)	0	1	1
Reduksjon i antall boliger og institusjoner utsatt for støynivå over forurensingsforskriftens krav (42 dB)	27	29	2

Det har vært overskridelser av de forskriftsfestene grenseverdiene for NO₂ (timemiddel) i Oslo. I Tromsø har det vært 21 tilfeller av høye konsentrasjoner av PM10. Det kan være fare for overskridelse av grenseverdien (maks 30 døgn over 50 ug/m³) til høsten.

I Bergen og Stavanger har det vært tilfeller med høye konsentrasjoner, men færre enn det tillatte antallet slike episoder. Ved normalt høstvær vil det sannsynligvis ikke bli overskridelse av grenseverdiene i disse byene.

Nye støyberegninger har vist at det må gjøres tiltak på to flere boliger enn tidligere antatt for å overholde grenseverdien for innendørs støy.

Vi har sendt forslag til fremdrift for lavutslippssoner i byer ut fra at dette for kort tid siden ble lovfestet, samt forslag til innføring av miljødifferensierte bomsatser i byene.

Saltforbruk

Saltforbruket i sesongen 2015/2016 var om lag 250 000 tonn. Dette er en økning på om lag 10 pst. sammenlignet med fjorårssesongen. Hovedårsaken til denne økningen antas å være at ytterligere 20 pst. av kontraktene har blitt utført etter ny drift og vedlikeholdsstandard for riksveger. Denne standarden medfører at kravene til friksjon har økt vesentlig på de lavtrafikkerte vegene. Dette innebærer at salt blir benyttet i overgangsperioder for å hindre rimfrost og tilfrysing av bar veg også på lavtrafikkerte vegene. Klimaet har endret seg, og en ser at overgangsperioder hvor temperaturen veksler rundt 0 grader opptrer hyppigere enn før. Som tiltak for å begrense saltforbruket vil vi gjennomføre en gjennomgang av standardkravene for vinterdrift og dessuten vurdere om enkelte av vegene har fått en for høy driftsklasse med for strenge krav. For kontrakter med oppstart i 2016 og senere har det blitt innført strengere krav til dokumentasjon ved bruk av salt for å bedre oversikten og kontrollen med saltforbruket. I samarbeid med entreprenørene arbeides det nå med tiltak for å sikre

at en i alle kontrakter anvender rett tiltak slik at saltbruken blir begrenset uten at dette går ut over trafiksikkerheten.

2.1.4 Hovedmål Universell utforming

- Et transportsystem som er universelt utformet. Etappemål i Nasjonal transportplan 2014-2023: Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet

Mål og prognoser

Etterfølgende tabell gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for indikatorer knyttet til universell utforming.

Universell utforming	Mål 2016	Prognose 2016	Avvik
Antall viktige knutepunkt for kollektivtransporten som er universelt utformet (utbedret, langs riksveg)	4	3	-1
Antall holdeplasser på riksvegnettet for kollektivtransport som er universelt utformet (utbedret)	32	32	0

Målet for 2016 er utbedring av fire kollektivknutepunkt. Prognosen for året tilsier utbedring av tre kollektivknutepunkt. Avviket skyldes i hovedsak at utbyggingen av ett knutepunkt i Bypakke Bodø startes opp på et senere tidspunkt enn forutsatt.

Målet for 2016 er utbedring av 32 kollektivholdeplasser. Totalt for riksvegnettet er prognosen at målet blir nådd. Totalantallet for 2016 blir som planlagt, selv om noen holdeplasser ferdigstilles tidligere og andre på et senere tidspunkt enn forutsatt.

2.1.5 Oppfølging av investeringsprosjekter

Vedlegg 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt i 2016. Samlet for disse er det en forventet kostnadsøkning på 7 381 mill. kr (7 pst.) i forhold til opprinnelig overslag (styringsramme). I forhold til prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2015-2016) er kostnadsøkningen 1 720 mill. kr (1,5 pst.), etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2014 til 2015.

For følgende prosjekter er prognosen for sluttkostnad over fastsatt kostnadsramme:

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus
- E18 Melleby – Momarken i Østfold
- Rv 4 Lunner grense – Jaren i Oppland
- E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane
- Rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane
- E134 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal
- E6 Helgeland nord i Nordland
- E6 Kråkmofjellet nord i Nordland

Flere av endringene er tatt opp med Samferdselsdepartementet tidligere. Vi har kommentarer til følgende prosjekter med kostnadsøkninger som ikke er omtalt tidligere:

E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane:

Prognosen for sluttkostnad er økt med 8 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader som følge av tiltak for å ivareta økte krav til flomsikring.

2.2 Ressursbruk

2.2.1 Kap.1320 og kap. 4320 Statens vegvesen

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2015	Tildelt 2016 *	Anslag merinntekter post 01, 02 og 03	Til disp. 2016	Prognose 2016	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, per 30. april
Post 23	-39,746	-10 502,03	-110,0	-10 651,776	10 901,8	250,0	2,3	3 012,7
Post 26	-0,821	-16,768		-17,589	17,6	-	-	5,8
Post 29	-2,590	-458,1		-460,690	441,7	-19,0	-4,1	116,4
Post 30		-14 514,0	-26,6	-14 540,6	14 540,6	-	-	4 302,3
Post 31	-236,324	-662,7		-899,024	704,0	-195,0	-21,7	218,3
Post 34	-230,940	-339,9		-570,840	352,8	-218,0	-38,2	27,7
Post 35		-25,7		-25,700	-31,3	-57,0	-221,8	-8,3
Post 36		-540,0		-540,0	590,0	50,0	9,3	140,3
Post 37	-95,176	-357,6		-452,776	435,8	-17,0	-3,8	100,9
Post 72	-75,967	-984,3		-1 060,267	990,3	-70,0	-6,6	208,3
Sum	-681,564	-28 401,098	-136,6	-29 219,262	28 943,3	-276,0	-0,9	8 124,3

* Eksklusiv RNB

Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveger

Post	Overført fra 2015	Tildelt 2016	Til disp. 2016	Prognose 2016	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, per 30. april
Post 61	-	-192,5	-192,5	192,5	-	-	-
Post 62	-48,225	-671,0	-719,225	719,2	-	-	191,3
Post 63	-56,245	-162,5	-218,745	178,7	-40,0	-18,3	-
Sum	-104,470	-1 026,0	-1 130,470	1 090,5	-40,0	-3,5	191,3

Eksterne midler

Samlet for postene 29, 30 og 31 forventes det stilt til rådighet om lag 9,8 mrd. kr i ekstern finansiering i 2016. Dette er om lag 0,5 mrd. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2015-2016)

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Forutsatt 2016	Inntekter per 30.04.2016	Forventede inntekter per 31.12.2016	Pst. inntekt per 30.04.15 av forutsatt-2016
post 01	183,3	76,6	220,0	42
post 02	357,3	161,4	450,0	45
post 03	102,8	42,1	110,0	41
Sum 01-03	643,4	280,1	780,0	44

2.2.2 Postvis omtale

Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

Prognosen per 30. april viser et merforbruk om lag 250 mill. kr.

Avviket skyldes flere forhold. Med bakgrunn i forutsetningen i tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2016 om at andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard skal være på minst samme nivå som i 2015 har vi for 2016 lagt til grunn om lag 1 200 mill. kr til vegdekker istedenfor om lag 960 mill. kr som opprinnelig var øremerket til vegdekker. Økningen knyttet til vegdekker i 2016 er gjort ved å blant annet foreta omprioritering av midler fra øvrig vedlikehold. Dette medfører at vedlikeholdsetterslepet knyttet til øvrig vedlikehold øker. Den økte innsatsen knyttet til vegdekker forklarer noe av merforbruket.

I tillegg kommer 25 mill. kr. knyttet til sentralt register for vilkårsparkering og personlige kjennemerker. Videre er til sammen 35 mill. kr knyttet til tappt rettssak mot BT Signaal vedrørende tappt anbudskonkurranse om å levere nytt sentralsystem for bompengeneinnkreving og rettssak vedrørende Grindgut (IBM)

Post 23.2. Trafikant- og kjøretøytilsyn, eksklusive Autosysprosjektet, styres mot tildelt ramme.

Autosysprosjektet

I Prop. 1 S (2015-2016) ble det avsatt 140 mill. kr til prosjektet. Endelig styringsramme (P50) for 2016 ble imidlertid 115 mill. kr som legges til grunn for videre oppfølging av prosjektet.

Prosjektet Autosys kjøretøy er fram til medio november i en initieringsfase, og per 30. april er arbeidet i henhold til etablert plan. Prosjektet prioriterer oppgavene for å understøtte anskaffelsen av leverandør, og gjør nødvendige forberedelser til å kunne starte utviklingen av IKT-løsningen Autosys kjøretøy. I tillegg jobber prosjektet videre med å få på plass de nødvendige prosesser, rutiner og verktøy for gjennomføring og styring av prosjektet.

Med hensyn til anskaffelsen, har prosjektet gjennomført forberedende forhandlingsrunder med tilbyderne, og jobber kontinuerlig med evaluering. Det legges opp til at kontrakt med leverandør skal undertegnes 30. juni.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Statlige midler

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 20 mill. kr. Avviket skyldes et mindre omfang av tilleggsarbeider i kontraktene enn forutsatt, samt noe lavere utgifter til forberedelser til nye OPS-prosjekter enn forutsatt.

Eksterne midler

Prognosen per 30. april viser et forbruk i tråd med det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2015-2016).

Post 30 Riksveginvesteringer

Prognosen per 30. april viser disponible midler vil bli benyttet. Det er imidlertid variasjoner mellom de ulike underpostene. Prognosene viser mindreforbruk innenfor programområdene bymiljøavtaler og gang- og sykkelveger, mens det er merforbruk bl.a. innenfor fornying og planlegging.

Bymiljøavtaler

Det er 370 mill. kr avsatt til programområdemidler innenfor bymiljøavtaler. Det er hittil inngått bymiljøavtale med Trondheim men avtalene er ennå ikke godkjent av regjeringen. Bymiljøavtalen med Oslo/ Akershus forhandles enda. Det er en ambisjon å starte forhandlinger med Nord-Jæren og Bergensområdet etter sommeren, men det er lite sannsynlig at det vil bli inngått avtale med disse som

gjør det mulig å bruke statlige midler i 2016. De sene prosessene rundt bymiljøavtaler gjør det vanskelig å bruke de midler som er stilt til disposisjon i 2016. Det blir store avvik, men det er vanskelig å gi en god prognose for bruk av midler i år med hensyn til den usikre situasjonen. Det er foreløpig lagt til grunn en prognose på 100 mill. kr. I tillegg er 90 mill. kr foreslått omfordelt fra bymiljøavtaler til kap. 1330 post 63 i RNB 2016.

Eksterne midler

Prognosen per 30. april viser at det tas ut om lag 450 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2015-2016). Avviket skyldes i hovedsak mindrettak av bompenger fra tidligere år.

Post 31 Skredsikring riksveger

Statlige midler

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 200 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinket framdrift for prosjektene E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms og E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland. Det forventes derfor trafikkåpning i desember 2018 mot tidligere forutsatt i 2017.

Eksterne midler

Prognosen per 30. april viser at det tas ut om lag 70 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2015-2016). Avviket skyldes i hovedsak mindrettak av bompenger fra tidligere år.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 220 mill. kr. Avviket skyldes at det har tatt lengre tid enn tidligere forutsatt å få nødvendig planavklaring for prioriterte prosjekter. De største avvikene er knyttet til Rv 77 Tjernfjellet, E6 Kvæangsfjellet og E6 Høgtverr bru.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Statlige midler

Prognosen viser et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Avviket skyldes at arbeidene i Bispegata ikke kan gjennomføres før Jernbaneverket har bygget kulvert for Follobanen under Bispegata.

Post 36 E16 over Filefjell

Statlige midler

Prognosen per 30. april viser et merforbruk på om lag 50 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at mindreforbruk på prosjektene Øye – Eidsbru og Smedalsosen – Maristova – Borlaug i 2015 ikke er overført til 2016. Disponible midler på prosjektet Varpe bru – Smedalsosen vil i all hovedsak bli benyttet selv om merforbruket i 2015 er slettet.

Post 37 E6 vest for Alta

Statlige midler

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 15 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i anleggsarbeidene på prosjektet Storsandnes – Langnesbukta i Finnmark.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Prognosen per 30. april viser at disponible midler vil bli benyttet.

Post 62 Skredsikring fylkesveger

Prognosen per 30. april viser at disponible midler vil bli benyttet. Dette gjøres ved at vi omdisponerer midler midlertidig fra fylker med forventet mindreforbruk til fylker som kan gjennomføre prosjekter i 2016, mot tilbakeføring i 2017. Omdisponeringene gjøres i samråd med berørte fylkeskommuner.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 40 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart for enkelte prosjekter.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på 70 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak lavere kostnadsvekst enn det som ble lagt til grunn for budsjettet.

Prognosen er usikker. Det er ikke tatt hensyn til eventuelle merkostnader og kompensasjonskrav fra selskapene som følge av erstatningskrav fra ferjesamband grunnet endringer i rabattordninger/bruk av rabatterte billetter som følge av rettskraftig dom. Nye krav fra rederiene og bedre grunnlag for egne anslag vil etter planen foreligge før 2. tertial 2016.

Det er heller ikke tatt hensyn til regresskrav fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, knyttet til fylkesvegsambandet Flakk-Rørвик, som følge av feil og mangler ved betalingssystemet AutoPASS.

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre 220 mill. kr ved utgangen av året. Dette innebærer en merinntekt på 37 mill. kr. og gjelder bl.a. samarbeidsprosjekter med eksterne og salg av trafikkstasjon. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. Pkt. 2.2.1. Det er knyttet relativt stor usikkerhet til inntektene som faller inn under post 01 salgsinntekter.

Post 02 Diverse gebyrer

Det forutsettes at volum for tjenestene, med unntak av førerkort, vil bli på omtrent samme nivå som for 2015.

I 2011 og 2012 hadde vi stor pågang i fornyelser av førerkortklassene C1 og C1E. Fornyelsene gis normalt en gyldighet på 5 år av gangen, og derfor forventer vi at det i 2016 vil bli en økt etterspørsel for å fornye disse klassene. Det er knyttet stor usikkerhet til antallet av fornyelser, men det antas at omlag 56 pst. av de som har utløpsdato klasse C1/C1E inneværende år, vil fornye førerkortet.

Vi må i tillegg ta høyde for en liten økning som følge av stadig økende innbytte av førerkort fra utlandet, økning i antall eldre førerkortinnehavere som må fornye førerkortet, samt befolkningsveksten.

Det er per 01.05.16 om lag 165 000 førerkortinnehavere som er 75 år eller eldre. Da førerkortene utløper etter 1-3 år, og vi ikke har gode erfaringstall for hvor mange som kommer for å fornye, blir det vanskelig å si hvordan aldersfornyelser påvirker produksjonen av førerkort.

Tallene for førerkortproduksjon de fire første månedene i 2016 ligger på ca. 18 pst. over tilsvarende periode i fjor. Produksjonsvolumet varierer gjennom året. Basert på historiske tall og erfaringer anslår vi i 2016 en økning i førerkortproduksjon på om lag 27 pst. i forhold til 2015.

På bakgrunn av dette forventes inntektene for post 02 å utgjøre om lag 450 mill. kr ved utgangen av året. Dette innebærer en merinntekt på 93 mill. kr. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. Pkt. 2.2.1.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 110 mill. kr. Dette innebærer en merinntekt på 7 mill. kr.

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. 2.2.1.

Kap. 4322 og kap. 5624 Svinesundsforbindelsen AS

Prognosen per 30. april viser at disponible midler vil bli benyttet.

Mill. kr

Kap. Post	Budsjett 2016	Prognose 2016	Avvik
Kap.4322, post 90 avdrag på lån	25	45,0	20,0
Kap.5624, post 80 renter	28	42,7	14,7
SUM Svinesundsforbindelsen	53	87,7	34,7

For andre halvår 2015 ble både avdrag og renter først betalt i januar 2016 noe som kommer til uttrykk som merforbruk i 2016.

2.2.3 Fullmakter og forskutteringer*Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak VI*

	Mill. kr.
Udekkede forpliktelse ved utgangen av 2015	3 600
+ Nye forpliktelser som pådras i 2016	600
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	700
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2016	3 500

Fullmakten til å inngå avtaler om forskuttering av midler til investeringsprosjekter er på 3,5 mrd. kr. Prognosen per 30. april viser at vi ikke vil gå ut over fullmakten.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringer – romertallsvedtak VII

	Mill. kr.
Udekkede forpliktelse ved utgangen av 2015	7 000
+ Nye forpliktelser som pådras i 2016	2 800
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	3 300
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2016	6 500

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser for framtidige budsjettår for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme ovenfor Stortinget, er 4,8 mrd. kr.

I forbindelse med budsjettarbeidet for 2017 har vi vurdert de statlige bindingene knyttet til slike prosjekter til å utgjøre om lag 6,5 mrd. kr per 31. desember 2016. Av dette utgjør statlige forpliktelser knyttet til store prosjekter uten egen omtale i statsbudsjettet om lag 1,6 mrd. kr og om lag 4,9 mrd. kr knyttet til fornyingstiltak og tiltak innenfor programområdene. Avviket mellom fullmaktsrammen og bindingene per 1.1.2017 skyldes i hovedsak at bindinger knyttet til tunneltiltak ble undervurdert da fullmakten ble fastsatt. Vi legger til grunn at det per 1. januar 2017 ikke er inngått kontrakter for hele porteføljen av prosjekter som ligger til grunn for anslaget på bindingene per 1. januar 2017. Vi forutsetter imidlertid at vi likevel vil måtte gå vesentlig ut over fullmakten.

Det vises til at fullmakten ble økt opp til 7,0 mrd. kr i 2015, jf. Prop. 19 S (2015-2016). Vi mener dette er riktig nivå på denne fullmakten, spesielt i lys av at terskelverdien for prosjekter som skal omtales i Prop. 1 S, og som dermed ikke omfattes av denne fullmakten, er økt til 500 mill. kr. Vi ber derfor om at fullmakten økes til 7,0 mrd. kr for budsjettåret 2016.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider – romertallsvedtak VIII

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er 7,2 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2,5 mrd. kr. Prognosen per 30. april 2016 viser at vi ikke vil gå ut over fullmakten for samlet ramme for budsjettåret 2016, mens prognosen for årlig forfall i 2016 er på i overkant av 2,5 mrd. kr. Årsaken ligger i en prisøkning i nye kontrakter, lengre kontraktsperioder på noen kontrakter, samt økte krav i driftskontraktene. Totalt har dette gitt en kontraktsportefølje med høyere forpliktelser.

Med bakgrunn i dette ber vi om at rammen for forpliktelser som forfaller i 2016 økes til 2,7 mrd. kr.

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

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er 12,65 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1,7 mrd. kr. Prognosen per 30. april viser at vi ikke vil gå ut over fullmakten.

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene – romertallsvedtak XIV

Statens vegvesen vil ikke gå ut over fullmakten til å gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3,0 mrd. kr over post 61.

Oslopakke 3 – romertallsvedtak XV

Det er gitt en fullmakt for Fjellinjen AS til å ta opp lån i 2016 på inntil 400 mill. kr. Prognosen per 30. april viser at vi ikke vil gå ut over fullmakten.

2.2.4 Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport – Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Mill. kr.

	Overført fra 2015	Bevilgning 2015	Totalt disponibelt 2016	Regnskap per 30. april 2016	Prognose 2016	Avvik
Kap. 1330, post 60	12,0	-	12,0	1,0	11,5	0,5

Tilskuddsmidlene går til tiltak på kommunal og fylkeskommunalt ansvarsområde. Hensikten med midlene er å gjennomføre tiltak som skal øke tilgjengeligheten til kollektivtransport og bidra til hele reisekjeder med universell utforming.

Ordningen ble avviklet fra 2015, men tiltak som har fått tilsagn om midler som ikke ble ferdige i 2015 sluttføres. Ved inngangen til 2016 var det ti pågående tiltak med et samlet gjenstående tilskuddsbehov på 12 mill. kr. Av disse er to tiltak avsluttet med en samlet innsparing på 0,5 mill. kr. De åtte øvrige tiltakene forventes ferdigstilt i løpet av 2016.

Post 63 Særskilt tilskudd til Fornebubanen

I statsbudsjettet for 2016 inngår 100 mill. kr i særskilt tilskudd til planlegging av Fornebubanen forutsatt at det inngås en bymiljøavtale med Oslo og Akershus. I tillegg er det overført 25 mill. kr fra 2015. Forhandlinger om bymiljøavtale pågår nå. I tilfelle avtale inngås før sommeren er prognosen 75 mill. kr i 2016.

Mill. kr.

	Overført fra 2015	Bevilgning 2016	Totalt disponibelt 2016	Regnskap per 30. april 2016	Prognose 2016	Avvik
Kap. 1330, post 63 Fornebubanen	25	100	125	0	75	-50

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Praksis for nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering har vært at alle kostnader føres på post 23, og faktureres Samferdselsdepartementet ved slutten av året. Departementet belaster deretter post 60.

Mill. kr.

VD fører på post 23	Overført fra 2015	Bevilgning 2016	Totalt disponibelt 2016	Regnskap per 30. april 2016	Prognose 2016	Avvik
SD belaster Kap. 1330, post 60	16,3	32,2	48,5	10,1	48,5	0

Etterfølgende tabell viser status for de ulike viktigste prosjektene knyttet til nasjonal ruteplanlegging og elektronisk billettering.

Aktivitet	Status	Kommentar
Innsamling av rutedata og kvalitetssikring av disse (NRI)	Arbeidet videreføres i 2016	Innsamling og distribusjon av rutedata fortsetter til oppgavene overtas av et nytt nasjonalt selskap.
Ny infrastruktur for reiseplanleggingsdata	Utvikling av løsninger basert på skybaserte tjenester. Videreutvikling av håndbok V820 for rutedata til å omfatte sanntidsinformasjon og krav om felles teknisk format.	Oppgavene utføres i prosjektet Nasjonal reiseplanlegging i påvente av nytt nasjonalt selskap
Utforming og etablering av nasjonal reiseplanleggingstjeneste	Det utvikles i første omgang en minimumsløsning som er helt nødvendig for å få innhenting, testing og distribusjon av data til å fungere.	Oppgavene utføres i prosjektet Nasjonal reiseplanlegging i påvente av nytt nasjonalt selskap.
Organisering Rutebanken AS	SD overtok oppgavene med organisering av oppgaver knyttet til elektronisk billettering og reiseplanlegging i februar 2016.	Noe kostnader påløp i 2016, frem til oppgavene ble overtatt av SD.
Drift av eksisterende løsninger for elektronisk billettering (IO)	Det arbeides fortsatt med å legge til rette for at reisekort kan benyttes til å betale for billett hos andre parter enn der hvor kortet er utstedt, samt andre måter å effektivisere billettering på.	IO leverer tjenester i påvente av et nytt nasjonalt selskap. Det er tatt høyde for økte personellressurser i 2016. Hvis ikke dette gjennomføres anslås mindreforbruk på + - 1 mill. kr på denne posten. Prognosen baseres på budsjett.
Forvaltning av håndbøkene i VD	Pågående arbeid med V820 er videreutvikling mht. UU-data og sanntid, samt teknisk format. Pågående arbeid med V821 er krav ang. sperreliste og testing og sertifisering av systemer.	Forvaltning av Håndbok V820 for rutedata og for Håndbok V821 for elektronisk billettering. Det er tatt høyde for oppstart på arbeid med å revidere bransjenorm for personvern for elektronisk billettering som følge av personvernforordning. For øvrig personalkostnader og møter, konferanser etc. VD vil fra høsten få styrket teknisk kompetanse hos personellet.

Det er i Prop. 1 S satt av 32,2 mill. kr på kapittel 1330 post 60 i 2016 til nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering. Som følge av utsatt beslutning om organisering av tjenestene ble aktivitetsnivået i 2015 lavere enn planlagt. Vi har for 2016 meldt inn budsjettbehov på 48,5 mill. kr for prosjektene. Av dette er det forutsatt at det overføres 16,3 mill. kr i ubrukte midler fra 2015. Vi avventer tilbakemelding på innmeldt behov. Rapportering er gjort med utgangspunkt i det innmeldte behovet.

Mill. kr	
	Prognose kap. 1330, post 60
Arbeid i regi av NRI	9,0
Nasjonal reiseplanlegging (prosjekt) baksystem	23,0
Nasjonal reiseplanlegging (prosjekt) tjeneste	5,5
Organisering Rutebanken	0,4
Elektronisk billettering (IO)	7,3
Forvaltning VD	3,3
Totalt	48,5

2.2.5 Kollektivtrafikktiltak i de fire største byene

Handlingsplan for kollektivtransport

Regjeringen vil styrke kollektivtransporten og la i september 2014 fram en handlingsplan for kollektivtransport. Handlingsplanen skal bidra til å konkretisere hva som må gjøres for å styrke miljøvennlige og arealeffektive transportløsninger innenfor kollektivtransport. Statens vegvesen har fått ansvar for å gjennomføre flere av punktene i handlingsplanen.

Bymiljøavtalene skal legge til rette for at veksten i persontransporten i storbyområdene blir tatt med kollektivtransport, sykkel og gange. Statens vegvesen er statens representant i forhandlingene med de lokale partene. I februar 2016 ble den første bymiljøavtalen inngått med Trondheim/Sør-Trøndelag for perioden 2016-2023. Som en del av avtalen bidrar staten med 50 prosent av de samlede kostnadene for utvikling av en superbussløsning. Avtalen er godkjent av Sør-Trøndelag fylkesting og Trondheim bystyre og skal godkjennes av regjeringen for å bli gyldig. Det forhandles nå om avtale med Oslo/Akershus og det pågår forberedelser for forhandlinger med Bergenregionen og Nord-Jæren. På sikt er bymiljømiljøavtalene tiltenkt de ni største byområdene.

Utviklingen i trafikken i byområdene følges gjennom reisevaneundersøkelser og trafikktegninger (Byindeks). Fra 2016 gjennomføres det kontinuerlige reisevaneundersøkelser og med et større utvalg i de byområder som det blir inngått bymiljøavtaler med. Trafikkregistreringspunktene i vegnettet er forbedret for å gi et representativt bilde av utviklingen i biltrafikken.

Utviklingen i framkommeligheten for buss blir fulgt gjennom systematiske målinger i de fire største byene. Utviklingen følges også med andre indikatorer, og det utarbeides en veileder for bruk av indikatorer i hver av de ni byregionene som er aktuelle for bymiljøavtaler.

Statens vegvesen har i samarbeid med Jernbaneverket og KS startet arbeidet med å utvikle et rammeverk for knutepunktutvikling. Prosjektet skal lede til to sluttresultater; en veileder for lokal og regional knutepunktutvikling felles for alle trafikkslag og utvikling av en standard arbeidsprosess. Sentrale tema som skal drøftes er aktører og ansvar, linjenett og lokalisering, dimensjonering og tilgjengelighet, innhold og utforming, samt finansiering og gjennomføring.

Vi arbeider også videre med å forbedre holdeplassene for ekspressbusser langs riksvegnettet gjennom dialog med ekspressbussnæringen.

Vi er i gang med å kartlegge omfanget og bruken av småbuss i bestillingstransport. En viktig oppgave er å analysere om manglende standardisering er en utfordring med hensyn til universell utforming og offentlig ressursbruk.

Spørsmålet er om utforming av småbuss i bestillingstransport kan gjøres mer lik bussmateriellet i kollektivtransporten for øvrig for å åpne deler av dagens lukkede transporttjenester og få en bedre utnyttelse av kjøretøyparken.

Gjennom vårt FoU-program BEDRE BY pågår arbeid med å forbedre transportmodellene og datagrunnlaget i de samfunnsøkonomiske analysene. Dette vil gi bedre analyser av effektene av kollektivtrafikktiltak. Fagbok i kollektivtransport er under oppdatering og skal ferdigstilles i norsk og svensk versjon før oppstart av høstens mastergradkurs i kollektivtransport ved NTNU/Lunds Tekniska Högskola.

3. Bemanning, kjøp av tjenester og effektivisering

3.1 Bemanning

Per 30. april 2016 har Statens vegvesen en bemanning på 7 292 hele stillinger fordelt på 7 578 ansatte. Dette er en nedgang på 0,3 pst. (21 hele stillinger) så langt gjennom året. I tilsvarende tertial i 2015 var det en økning på 1,8 pst.

Tabellen under viser utvikling i bemanning i årene 2012-2016 (første tertial)

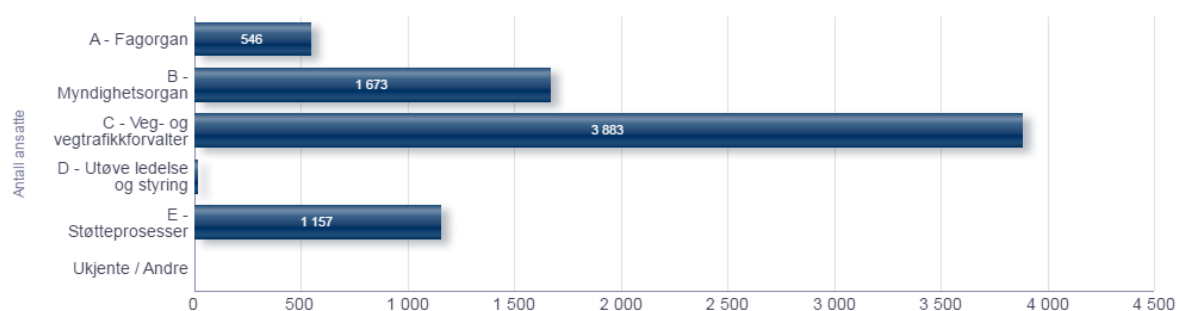
Bemanning	2012	2013	2014	2015	2016 første tertial	Endring fra 2015 til 2016T1
Antall ansatte	6 822	7 111	7 332	7 585	7 578	-0,1 pst.
Bemanning, hele stillinger	6 526	6 807	7 036	7 313	7 292	-0,3 pst.

Etaten har samlet sett ikke bemanningsvekst i første tertial. Vi har igangsatt relevante styringstiltak for å overholde bemanningsstyringsrammen. Ved utgangen av første tertial forventer vi å holde oss innenfor bemanningsprognosen for 2016 på 2,5 pst. vekst.

Bemanningen innenfor hovedprosess Veg- og vegtrafikkforvalter øker med 43 stillinger (1,1 pst.). Veksten i bemanningen dette tertialet skyldes i hovedsak endring av hovedprosessstilthørighet på enkeltansatte (bl.a. fra Fagorgan til Veg- og vegtrafikkforvalter). Dette er ikke nødvendigvis som følge av reelt endret oppgaveinnhold.

Støtteprosesser viser i første tertial en bemanningsnedgang på fem stillinger.

Bemanning fordelt på hovedprosess etter første tertial 2016 er:



Gjennom årets første tertial ble 155 personer ansatt i fast stilling, hvorav 74 med teknisk utdanning. Av nyansatte er det i årets første tertial ansatt 59 kvinner, som utgjør 38 pst. av alle nyansatte.

Avgangen fra faste stillinger så langt i år har vært på 150, hvorav 41 med teknisk utdanning. Turnover så langt i år er noe høyere enn tilsvarende periode i fjor.

3.2 Kjøp av tjenester

I 2016 har vi styrket styringen av kjøp av tjenester. Målet er at det samlede nivået på kjøp av tjenester i 2016 ikke skal overstige 3,8 mrd. kr. I beløpet inngår både kjøp av tjenester som belastes kap. 1320 og kjøp av tjenester som finansieres over fylkeskommunenes budsjett. Riks- og fylkesveg er splittet i etterfølgende oversikt. Basert på resultatene per 30. april forventer vi at målet nås.

	<i>Løpende mill. kr</i>		
	2014	2015	2016
Kjøp av tjenester:			
- Riksveg for hele året	3 222	3 424	
- Fylkesveg for hele året	487	490	
- <i>Sum riks- og fylkesveg for hele året</i>	<i>3 709</i>	<i>3 914</i>	<i>3 800*</i>
- Riksveg per første tertial	851	1 049	961
- Fylkesveg per første tertial	143	162	188
- <i>Sum riks- og fylkesveg per første tertial</i>	<i>994</i>	<i>1 211</i>	<i>1 149</i>

*Prognose.

3.3 Effektivisering av Statens vegvesen

Effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen startet opp i 2014 og har som mål å redusere de interne, påvirkbare kostnadene med 10-15 pst. innen 2023, sammenlignet med forventet utvikling for disse kostnadene uten effektivisering. I 2016 er effektiviseringsmålet 300 mill. kroner.

Effektiviseringsmålet er fordelt ut til regionene og enhetene i Vegdirektoratet i vår interne budsjettprosess. Basert på status per 30. april på indikatorene som brukes i oppfølging av effektivisering, og prognoser for utvikling av påvirkbare kostnader og omsetning, forventer vi å nå de overordnede målene for effektivisering i 2016. Dette beskrives nærmere i resten av avsnittet. Styring av bemanning og kjøp av tjenester er et viktig virkemiddel for å nå de overordnede effektiviseringsmålene, siden lønn og kjøp av tjenester utgjør om lag 80 pst. av de påvirkbare kostnadene. Erfaringene fra effektiviseringsarbeidet hittil i 2016 er at sterkere styring av disse områdene har gitt positive effekter på resultatene i effektiviseringsarbeidet.

Oppfølging effektivisering i Statens vegvesen

På overordnet nivå følger vi opp effektiviseringen gjennom utviklingen i andel påvirkbare kostnader, utviklingen i bemanning (målt i antall stillinger og kroner) og kjøp av tjenester (målt i kroner).

I tillegg følges effektivisering opp gjennom kostnadsindikatorer som inkluderer påvirkbare kostnader på områdene byggherre, planlegging, forvaltning, trafikant- og kjøretøy og ledelse/støtte. Nivået/status på indikatorene sammenlignes med tilsvarende perioder i foregående år. En gjennomgående forutsetning er at de påvirkbare kostnadene innenfor disse områdene skal øke mindre enn den samlede omsetningen. På trafikant- og kjøretøysiden er det i tillegg utviklet produktivitetsindikator og indikator som viser utvikling i selvbetjeningsgrad. Statens vegvesen vil videreutvikle oppfølgingen og styringen av effektiviseringsprogrammet i 2016, både med tanke på å utvide med nye indikatorer, fastsetting/vurdering av nullpunkt, rapporteringsformat og oppfølging på tiltaksnivå. Nye områder for benchmarking vil også bli vurdert.

Indikatorer på overordnet nivå

Indikator 1: Andel påvirkbare kostnader

De påvirkbare kostnadene sett opp mot omsetning er redusert fra 2014 til 2016, jf. tabellen under. Dette innebærer at kostnader er omfordelt fra påvirkbare kostnader til kostnader direkte knyttet til veg. De påvirkbare kostnadene i første tertial 2016 er om lag 290 mill. kroner lavere enn de ville vært dersom andelen påvirkbare kostnader hadde vært på samme nivå som i 2014. Av beløpet er om lag 110 mill. kroner knyttet til byggherre, forvaltning og planlegging, 40 mill. kroner til trafikant- og kjøretøy og 140 mill. kroner til ledelse og støtte, jf. nærmere omtale under kostnadsindikatorerne.

Indikator 1: andel påvirkbare kostnader

Løpende mill. kr.

	30.april 2014	30. april 2015	30. april 2016
Påvirkbare kostnader ¹	3 184	3 540	3 553
Omsetning ²	12 291	14 442	14 827
Andel påvirkbare kostnader	25,9 pst.	24,5 pst.	24 pst.
Forbedring ³ ift. 2014 (omregnet til kroner)		200	290

Indikator 2: Bemanning og kjøp av tjenester

Kostnader til bemanning og kjøp av tjenester inngår i de påvirkbare kostnadene (indikator 1). De to kostnadsområdene følges særskilt opp fordi de utgjør en vesentlig andel av de påvirkbare kostnadene. Gjennom styring av disse kostnadene skal bemanning og kjøp av tjenester øke mindre enn omsetningsøkningen, jf. omtale under avsnitt 1.2. I sum skal dette bidra til at effektiviseringsmålet nås i 2016. Tabellen under viser at lønn og tjenester i prosent av omsetning er redusert sammenlignet med nivået i 2014.

Indikator 2: Lønn og kjøp av tjenester

Løpende mill. kr

	30.april 2014	30. april 2015	30. april 2016
Lønn	1 434	1 570	1 606
Omsetning	12 291	14 442	14 827
Andel i prosent	11,7 pst.	10,9 pst.	10,8 pst.
Forbedring lønn ift. 2014 (omregnet til kroner)		120	128
Tjenester ⁴	984	1 202	1 139
Omsetning	12 291	14 442	14 827
Andel i prosent	8 pst.	8,3 pst.	7,7 pst.
Forbedring tjenester ift. 2014 (omregnet til kroner)		-50	50

Kostnadsindikatorer

Indikator 3: Byggherre, planlegging og forvaltning på riks- og fylkesveg

Hoveddelen av de påvirkbare kostnadene er innenfor byggherre, planlegging og forvaltning. Det er satt i verk et større forbedringsprogram, «Smart samhandling», som skal bidra til effektivisering innenfor disse områdene. Programmet forventes å gi effektiviseringsgevinster fra 2017. Kostnadene til byggherre, planlegging og forvaltning er noe redusert fra nivået i 2014, justert for omsetningsendring i perioden, tilsvarende om lag 110 mill. kroner.

¹ I påvirkbare kostnader inngår lønn, reiser, eiendom, kjøp av tjenester og øvrige driftskostnader i Statens vegvesen

² I omsetning inngår alle kostnader ført under kap. 1320 (eksklusive postene 26, 61, 62 og 63), eksterne midler knyttet til riksveg, fylkesveg finansiert gjennom fylkeskommunene og bompenger knyttet til fylkesveg. Enkelte balansearter er holdt utenom omsetningsbegrepet

³ «Forbedring» gir uttrykk for hvor mye høyere kostnadene ville vært i 2016 gitt at kostnadsandelen (kostnad i prosent av omsetning) fra 2014 var videreført

⁴ En liten andel av tjenestekjøpene er kategorisert som ikke-påvirkbare kostnader. Tallet for tjenestekjøp avviker derfor noe fra tabell i avsnitt 1.2

Indikator 3: byggherre, planlegging og forvaltning på riks- og fylkeveg⁵

Løpende mill. kr.

	30.april 2014	30. april 2015	30. april 2016
Byggherre, forvaltning og planlegging	1 711	2 011	1 952
Omsetning	12 291	14 442	14 827
Andel i prosent	13,9 pst.	13,9 pst.	13,2 pst.
Forbedring ift. 2014 (målt i kr)		-	110

Indikator 4: Trafikant- og kjøretøy

På trafikant- og kjøretøysiden er effektiviseringstiltakene primært rettet inn mot uttak av gevinster knyttet til selvbetjeningsløsninger. Lansering av nye selvbetjeningsløsninger innenfor søknad om førerkort og kompetansebevis, bestille time til førerprøve, melde tap av vognkort, salgsmelding på nett og bevis for rett til øvingskjøring har bidratt til effektivisering og frigjøring av kapasitet til å håndtere økt oppgavemengde på andre områder. Kostnadsindikatoren viser at kostnadene til trafikant- og kjøretøy i perioden er økt, men økningen har vært lavere enn omsetningsveksten.

Indikator for trafikant og kjøretøy⁶

Løpende mill. kr.

	30.april 2014	30. april 2015	30. april 2016
Kostnadsområde	Beløp	Beløp	Beløp
Trafikant- og kjøretøy	467	504	521
Omsetning	12 291	14 442	14 827
Andel i prosent	3,8 pst.	3,5 pst.	3,5 pst.
Forbedring trafikant- og kjøretøy ift. 2014 (målt i kr.)		45	40

Indikator 5: Ledelse og støtte

Tiltak innenfor ledelse og støtte omhandler effektiviseringstiltak på en rekke områder og inkluderer effektivisering og profesjonalisering av eiendomsforvaltningen, tiltak for å redusere kostnader til kjøretøy, innføring av e-faktura og andre forenklinger på økonomi- og regnskapsfunksjonen, ny organisering på lønnsenheter og bedre avtaler på IKT-området. Kostnadsindikatoren viser at kostnader til ledelse og støtte har økt mindre enn økningen i omsetning fra første tertial 2014 til første tertial 2016.

Indikator for ledelse og støtte⁷

	30.april 2014	30. april 2015	30. april 2016
Ledelse, støtte/øvrige kostnader	1 015	1 042	1 080
Omsetning	12 291	14 442	14 827
Andel i prosent	8,3 pst.	7,2 pst.	7,3 pst.
Forbedring ledelse og støtte ift. 2014		157	135

Effektivitets- og produktivitetsindikatorer:

På trafikant- og kjøretøysiden er det også utviklet indikatorer som gir uttrykk for utvikling i produktivitet og selvbetjeningsgrad på tjenesteområdene teoriprøver, praktisk førerprøve, vognkorthandlinger, førerkorthandlinger og hallkontroll.

Indikator 6: Produktivitetsindikator.

Indikatoren viser hvor stort antall timer som brukes til gebyrbelagt tjenestehandling sett opp mot totalt antall handlinger. Indikatoren viser om man over tid klarer å redusere tidsbruken, og gir derfor uttrykk for produktivitet. Økning i timer per handling fra første tertial 2014 til 2016 må ses i sammenheng med reduksjon i antall handlinger. Reduksjonen i handlinger skyldes lavere volum på

⁵ Henføring av timer er basert på ansatte timeføring, primært «C-koder»

⁶ Henføring av kostnader på trafikant- og kjøretøy er basert på alle kostnader som er ført mot underpost 1320.23.2

⁷ Henføring av kostnader på ledelse og støtte er basert på ansattes timeføring og timer som er ført mot såkalte «E-koder»

registreringshandlinger på kjøretøysiden som følge av selvbetjeningsløsninger. Vi vil følge og analysere utviklingen i denne indikatoren til andre tertialrapportering,

Produktivitetsindikator

	30.april 2014	30. april 2015	30. april 2016
Antall timer til tjenestehandling på teoriprøver, praktiske førerprøver, vognkort, førerkort og hallkontroll	325 642	320 958	327 859*
Antall handlinger	833 746	850 977	798 057
Timer per handling	0,39	0,38	0,41

*Tjenestehandlingene utgjør 41 pst. av totalt antall timer brukt på TK i perioden.

Indikator 7: Selvbetjeningsgrad

Indikatoren viser antall tjenestehandlinger utført på selvbetjening totalt sett opp mot antall tjenestehandlinger totalt.⁸

Selvbetjeningsgrad

	30.april 2014	30. april 2015	30. april 2016
Selvbetjeningsgrad	18,3 pst.	25,6 pst.	31,7 pst.

4. Rammebetingelser

4.1 Trafikkutvikling 2016

Trafikkøkningen hittil i år til og med april er på 0,1 pst. for alle kjøretøy, -0,3 pst. for lette kjøretøy og 3,1 pst. på tunge kjøretøy.

Vi er inne i en periode med å fornye trafikkregistreringsutstyret og dette vil på noen målestasjoner forbedre lengdeklassifiseringen, slik at det i overgangsfasen vil kunne bli litt større tall for økningen på tunge kjøretøy og litt lavere for lette kjøretøy enn det som er reelt. Indekstall for alle kjøretøy sett under ett skal ikke være påvirket av dette.

4.2 Prisutvikling fra 2015 til 2016

	Forventet prisutvikling (pst.) 2016	Faktisk prisutvikling 1. kv. 2015 – 1. kv. 2016 (pst.)*
Anlegg	2,7 pst.	1,3 pst.
Vedlikehold	2,9 pst.	0,4 pst.
Innenriks sjøfart (ferje)	2,9 pst.	– ⁹

*Kilde Statistisk sentralbyrå

⁸ Følgende tjenester er inkludert i beregningen: Ditt førerkort (med blant annet søknad om førerkort/kompetansebevis), timebestilling praktisk førerprøve, Autoreg, tap av vognkort og eierskifte på nett.

⁹ Indeks for innenriks sjøfart publiseres i slutten av juni

5. Styring og kontroll i virksomheten

5.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten

I arbeidet med inneværende Handlingsprogram ble det utarbeidet et sett med gjennomgående risikoelementer. Status på eksisterende, avdekking av nye i tillegg til utfasing av ikke så aktuelle risikoelementer har i perioden blitt gjennomført med jevne mellomrom.

Gjennomgående risikoelementer for etaten er de første seks under. I tillegg har region nord lagt til tre og region ett risikoelement som de følger spesielt opp.

E1 Uønskede kostnadsøkninger

E2 Ikke tilstrekkelig kapasitet og kompetanse

E3 Manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet

E4 Ikke tilstrekkelig plangrunnlag

E5 Ikke oppfyllelse av tunnelforskriften

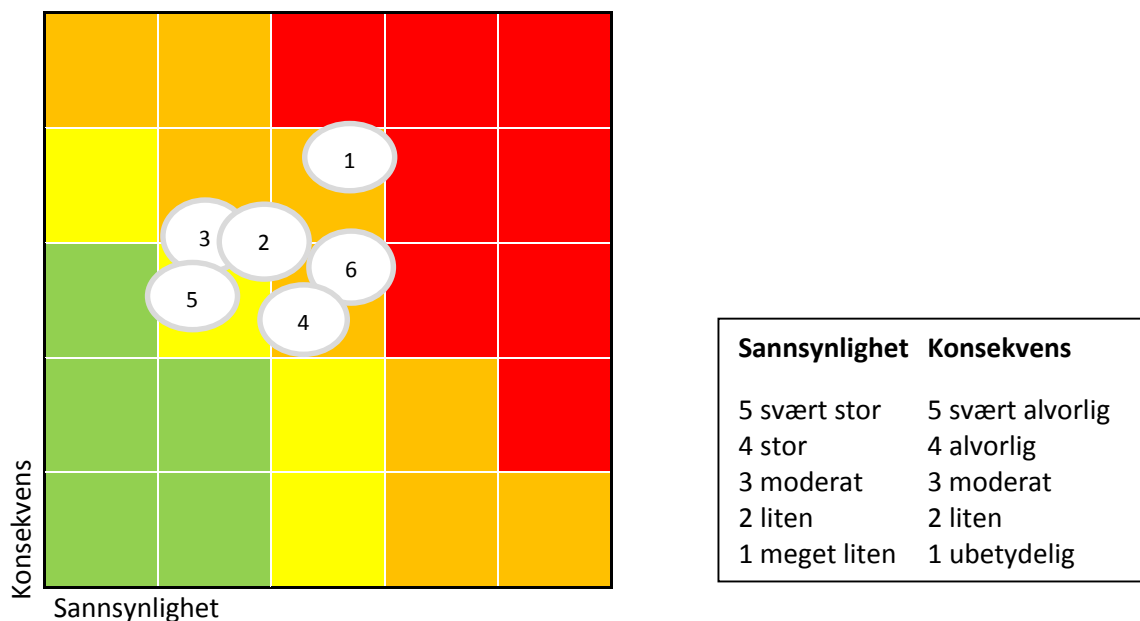
E6 Lav gjennomføringsgrad innenfor programområdene

Region nord: Høyt konfliktnivå med entreprenører

Region nord: Mangelfull teknisk produktkvalitet på anlegg

Region nord: Ikke oppfyllelse av teknisk produktkvalitet på anlegg

Region øst: Manglende måloppnåelse på utekontroll



Figur 1 illustrer beregnet risiko for de seks gjennomgående risikoelementene. Risikoen er basert på et risikobilde som varierer mye mellom regionene

«E1 Uønskede kostnadsøkninger» er fortsatt et risikoelement som det arbeides mye med. Tiltak og effekt av tiltak varierer i organisasjonen. Kort oppsummert er det tidlig oppfølging av prosjekter, bedre anslagsprosesser og oppfølging i gjennomføringsfasen som går igjen som tiltak.

«E2 Ikke tilstrekkelig kapasitet og kompetanse» og tilgangen til riktig kompetanse er oppretthold eller redusert noe i forhold til tidligere vurderinger av risiko. I enkelte regioner er det kamp om kompetansens, mens andre steder er utfordringen å få den riktige kompetansen.

«E3 Manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet» er satt til moderat for inneværende år.

«E4 Ikke tilstrekkelig plangrunnlag» varierer fra region til region ut fra aktiviteten, men er holdt på et akseptabelt nivå.

«E5 Ikke oppfyllelse av tunnelforskriften» opprettholdes eller reduseres som risikoelement. Etaten anser at oppgraderingene av tunellene med visse unntak lar seg gjennomføre innen fristen.

«E6 Lav gjennomføringsgrad innenfor programområdene» varierer mellom de forskjellige områdene. Vi vil følge opp tiltak for gjennomføring av planlagte prosjekter.

5.2 Andre forhold vi rapporterer på til Samferdselsdepartementet

5.2.1 Helse og miljø

Endringene er små og må tolkes som innenfor en normalvariasjon.

Sykefraværet i første kvartal 2016 var på 5,17 pst. Sammenlignet med første kvartal 2015 som var 5,09 pst. er dette et stabilt og lavt sykefraværnivå. Egenmeldt fravær var første kvartal 2016 og 2015 på henholdsvis 1,57 og 1,51 pst. Mellomlangt og langt legemeldt sykefravær var i 2016 på henholdsvis 1,25 pst. og 2,35 pst. Dette er en nedgang på 0,1 pst. for mellomlangt legemeldt sykefravær og en økning på 0,1 pst. for langt legemeldt sykefravær sammenlignet med 2015.

5.2.2 HMS i entreprisedriften

Etterfølgende tabell gir en oversikt over utviklingen fra 2015 til 2016 knyttet til HMS i entreprisedriften. Tall i parentes angir skade påført tredjepart. Tall utenfor parentes angir summen av skade påført entreprenør og tredjepart.

Kategori	Antall i 2015 (01.01.-31.12)	Antall 2015 (01.01.-30.04)	Antall hittil i 2016 (01.01.-30.04)
K5 – død	1 (1)	0	1 (-)
K4 – mulig varig mén	5 (-)	0	1 (-)
K3 – fravær > 10 d	31	9	8
K2 – fravær ≤ 10 d	47	18	21
K1 – skade u fravær utover skadedagen	221 (8)	60 (3)	65 (4)

Det har i første tertial inntruffet to alvorlige personskader som enten har medført død (K5), eller personskade med mulig varig mén (K4).

For personskade uten fravær er det personskader som oppstår i forbindelsen med forskaling/armering; gange til/fra arbeidsplass; rengjøring/rydding/vedlikehold som forekommer hyppigst med 6–8 hendelser innenfor hver av kategoriene (20 pst.). Dette gjør seg særlig gjeldende for de minst alvorlige personskadene.

Det er mottatt 48 rapporter om alvorlige hendelse i første tertial (potensielle/reelle K4/K5), hvorav tre av disse gjelder reelle skader (person, materiell, miljø). De potensielle hendelsene domineres av farekildene påkjørsel/kollisjon/utforkjøring/velt og brann/eksplosjon/sprengning.

Nye krav til standard verneutrustning ble innført som ny kontraktsbestemmelse i 2014. Dette medførte en nedgang i antall registrerte skader på øye og hånd/fingre fra 2014 til 2015. Utviklingen synes å fortsette så langt i 2016.

5.2.3 Samfunnssikkerhet og personvern

Det er startet et arbeid med å se nærmere på innretningen og organiseringen av samfunnssikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen. Strategi for samfunnssikkerhet og klimatilpasning i Statens vegvesen og revidert system for krisehåndtering, vil være på plass høsten 2016. I tillegg vil en gjennomgang av sikkerhetsorganisasjonens ansvar og oppgaver bli ferdigstilt i august 2016.

Det er arbeidet videre med å oppdatere og strukturere VegROS-dataene iht. føringene i retningslinjene for VegROS samt å implementere R611. Strekningslenker og omkjøringsruter kartlegges både for riksveger og fylkesveger. Det er også planlagt og delvis gjennomført, stabs- og beredskapsøvelser på region- og/eller på vegavdelingsnivå. Det har vært fokus på varsling og etablering, samt stabsmetodikk og stabsrutiner.

Vi har utstrakt samvirke med andre etater, spesielt Forsvaret og redningstjenesten. Øvelsen *Border crossing* ble gjennomført sammen med fylkesmennene i Sør- og Nord-Trøndelag og svenske Trafikverket. Videre har Forsvarets øvelse *Cold response* vært ressurskrevende for oss.

Vi har også i denne perioden arbeidet med tiltak for å styrke bevisstheten om informasjonssikkerhet og personvern for å sikre at sentrale lover og regler etterleves.

5.2.4 Bompengereformen

Vi har hovedansvar for å tilrettelegge for gjennomføring av bompengereformen i tråd med Meld.St. 25 På rett vei (2014-2015). Siden 3. mai ble oppgaver knyttet til bompengereformen lagt til et eget prosjektet. Prosjektet jobber med å tilrettelegge for:

- Overgang til fem regionale bompengeselskap i tråd med gitte rammer
- Rendyrking av rollen som utsteder
- Mer optimal organisering i sektoren
- Ny takst- og- rabattstruktur
- Utforme incentiver/statlig bidrag for overgang til ny organisering i sektoren (SD's ansvar)

Andre sentrale aktører i reformarbeidet er fylkeskommunene og dagens bompengeselskap. Det er avgjørende for gjennomføringen at de ulike delbidragene ses i sammenheng med øvrige aktiviteter i reformen og støtter opp under reformens overordnede målsetting om effektivisering av bompengeneinnkrevningen.

5.2.5 AutoPASS Sentralsystem

AutoPASS Grindgut skulle avløse dagens leide IKT løsning for bompengeneinnkreving i Norge. Kontrakt ble inngått med leverandør i desember 2013. Vi hevet avtalen med leverandøren i juli 2015 med begrunnelse om at de ikke leverte i henhold til kontrakten. Leverandøren har bestridt hevingen og det går mot en behandling i rettssystemet.

Avtalen med leverandøren av dagens sentralsystem (QFREE) utløper i 2019. Et nytt sentralsystem må foreligge før avtalen utløper for å opprettholde kontinuerlig innkreving av bompenger.

Proessen rundt omorganiseringen av bompengesektoren medfører et behov for å gjøre en bredere kartlegging av mulige løsninger til et fremtidig innkrevningssystem. Vi har derfor startet et arbeid med formål å kartlegge fremtidige alternativer for erstatning av dagens sentrale innkrevningssystem.

Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over større prosjekter som følges opp spesielt.