



**Statens vegvesen**

# Tertialrapport per 31. august 2016

# Innhold

<b>1. Leders beretning .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Årets aktiviteter og hovedtall .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Mål .....</b>	<b>4</b>
2.1.1 Oppfølging av investeringsprosjekter .....	5
<b>2.2 Ressursbruk.....</b>	<b>5</b>
2.2.1 Kap.1320 og kap. 4320 Statens vegvesen .....	5
2.2.2 Postvis omtale .....	6
2.2.3 Fullmakter og forskutteringer .....	10
2.2.4 Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak .....	11
2.2.5 Kollektivtrafikktiltak i byområdene .....	13
<b>3. Bemanning, kjøp av tjenester og effektivisering .....</b>	<b>14</b>
<b>3.1 Bemanning .....</b>	<b>14</b>
<b>3.2 Kjøp av tjenester .....</b>	<b>15</b>
<b>3.3 Effektivisering av Statens vegvesen .....</b>	<b>15</b>
<b>4. Rammebetingelser.....</b>	<b>19</b>
<b>4.1 Trafikkutvikling 2016 .....</b>	<b>19</b>
<b>4.2 Prisutvikling fra 2015 til 2016 .....</b>	<b>19</b>
<b>5. Styring og kontroll i virksomheten.....</b>	<b>19</b>
<b>5.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten.....</b>	<b>19</b>
<b>5.2 Andre forhold vi rapporterer på til Samferdselsdepartementet.....</b>	<b>21</b>
5.2.1 Helse og miljø .....	21
5.2.2 HMS i entreprisedriften.....	21
5.2.3 Samfunnsikkerhet og personvern.....	21
5.2.4 AutoPASS Sentralsystem .....	22
<b>Vedlegg .....</b>	<b>22</b>

## 1. Leders beretning

Statens vegvesens regnskap for kap. 1320 og kap. 4320 viste ved utgangen av august et forbruk hittil i år på 17,6 mrd. kr. Midlene er nyttet som forutsatt i Prop. 1 S (2015-2016) og tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet.

Prognosen per 31. desember viser at vi ligger an til et samlet mindreforbruk på om lag 450 mill. kr på kapittel 1320 eksklusiv tilskuddspostene 61, 62 og 63. Avviket skyldes i hovedsak et prognostisert merforbruk på post 23 og mindreforbruk på post 30, 31, 34, og 72.

På post 23 viser prognosen et merforbruk på om lag 300 mill. kr som i hovedsak skyldes økt behov for vedlikehold. Prognosen er økt med om lag 90 mill. kr siden første tertialrapport.

Utbyggingsaktiviteten er fortsatt høy i inneværende år. Post 30 er prognostisert med et mindreforbruk på 100 mill. kr. Prognosen er redusert med 100 mill. kr siden første tertialrapport.

På postene 31 og 34 viser prognosen et mindreforbruk på henholdsvis 230 og 240 mill. som i hovedsak skyldes forsinket fremdrift og forsinket planavklaring på prosjekter. Det prognostiserte mindreforbruket på postene 31 og post 34 er økt med henholdsvis om lag 30 og 20 mill. kr siden første tertialrapport.

Foreløpige tall for utviklingen i antall drepte og hardt skadde viser at 110 personer ble drept i vegtrafikken i årets ni første måneder. Dette er 23 flere enn de ni første månedene i 2015, men færre enn i samme periode i 2012-2014.

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

Sammenlignet med første tertial er det overordnede risikobildet per andre tertial stort sett uforandret. Evaluering av risiko gir gode læringsprosesser og gjør at tiltak settes i verk på områder med store behov.

I andre tertial har det på våre anlegg ikke vært dødsulykker, men to ulykker med varige mén. Hittil i år har det vært ett dødsfall og tre ulykker med varig mén knyttet til entreprisbedriften. Dødsfallet skyldes at sprengstoff gikk av ved rydding i fjellskjæring på E16.

Oslo, 6. oktober 2016

**Terje Moe Gustavsen**

vegdirektør

Statens vegvesen

## 2. Årets aktiviteter og hovedtall

### 2.1 Mål

Basert på de økonomiske prognosene per 31. august forventes det ikke vesentlige endringer i måloppnåelsen i forhold til Statens vegvesens rapportering per 30. april. Etterfølgende tekst viser enkelte viktige områder vi velger å gi en mer utfyllende tilbakemelding på i andre tertialrapport.

#### ***Ulykkesutviklingen***

Foreløpige tall viser at det i løpet av de ni første månedene i 2016 omkom 110 personer i vegtrafikken. Dette er 23 flere enn i samme periode i 2015, men færre enn i årene 2012-2014. Statistikken viser at hele 82 prosent av de omkomne var menn.

#### ***Kontrollaktivitet***

Kontrollaktiviteten er i andre tertial videreført på et høyt nivå. Målretting av kontrollene er i fokus. Aktivitetsnivået med stikkprøvekontroller med periodisk kjøretøykontroll tilfredsstillende målsetting. Antall tungtransportkontroller som omfattes av bremsekontroll på rulleprøver har frem til nå vært noe lavere enn måltallet på 10 pst., grunnet prioritert aktivitet på andre kontrollområder. Kontrollinnsatsen ut året vil nå dreies, slik at målsetningen oppnås. Kontrollaktiviteten målrettes ved at det fokuseres på kjøretøy og transportforetak med høy frekvens av mangler, samt ved utvelgelse med bruk av ANPR-teknologi.

#### ***Parkeringstilsyn og nytt felles parkeringsregelverk og register***

Nyopprettet Parkeringstilsyn er plassert i Lillehammer, under Region øst, og er bemannet fra november 2016.

Opprettelsen av nytt parkeringsregister er i rute med all funksjonalitet, med unntak av register for parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Parkeringsregisteret vil være ferdig testet og klar til bruk til ikrafttredelse av Forskrift om vilkårparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer den 1. januar 2017.

Forskriften er vedtatt og vil iverksettes som planlagt 1. januar 2017, men i mellomtiden jobbes det med å avklare forhold for en bedre implementering og gjøre vårt oppfølgingsarbeid lettere. Det er helt nødvendig å gjøre midlertidige unntak og dispensasjoner i en oppstartsfasen. Forskriftsarbeidet er under disse forutsetninger i prosess for ferdigstilling til 1. januar 2017.

Retningslinjer/kommentarer til parkeringsforskrift vil bli utarbeidet innen iverksettelse av forskrift den 1. januar 2017.

Fordi regelverk og retningslinjer ikke er etablert før årsskiftet 16/17 forventes det økning i veiledning og behandling av klager fra parkeringsbransjen og kunder. Dette, kombinert vil kunne medføre redusert kapasitet til å utføre tilliggende oppgaver, både i det nyopprettede Parkeringstilsynet og i Vegdirektoratet.

### **Etablering av ordning for personlige kjennemerker**

Vi venter på avklaringer fra Samferdselsdepartementet, og finner ikke grunnlag for å fravike fristen på 3 måneder for ordinær høring. Regelverket for personlige kjennemerker vil ikke kunne implementeres før 1. februar 2017. Dette antas å være akseptabelt, da systemstøtte ikke vil være på plass før litt senere på våren/sommeren 2017.

### **2.1.1 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 7 251 mill. kr (698 pst.) i forhold til opprinnelig overslag (styringsramme). I forhold til prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2015-2016) er kostnadsøkningen 1 637 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
- E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane
- Rv 13 Joberget i Hordaland
- Rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane
- E134 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal
- E6 Kråkmofjellet nord i Nordland

For E6 Helgeland nord i Nordland er det lagt til at prosjektomfanget blir redusert slik at prognosen for sluttkostnad ikke overskrider fastsatt kostnadsramme, jf. Prop. 1 S (2016-2017).

Endringene er tatt opp med Samferdselsdepartementet tidligere.

## **2.2 Ressursbruk**

### **2.2.1 Kap.1320 og kap. 4320 Statens vegvesen**

#### **Kap. 1320 Statens vegvesen**

Post	Overført fra 2015	Tildelt 2016 *	Anslag mer-inntekter post 01, 02 og 03	Til disp. 2016	Prognose 2016	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, per 31. august
Post 23	-39,746	10 527,03	-155,0	-10 721,776	11 021,8	300,0	2,8	6 567,0
Post 26	-0,821	-16,768		-17,589	16,0	-1,6	-9,0	10,6
Post 29	-2,590	-458,1		-460,690	444,4	-16,3	-3,5	244,9
Post 30		-14 549,0	-35,0	-14 584,0	14 484,0	-100,0	-0,7	9 188,2
Post 31	-236,324	-660,7		-899,024	669,0	-230,0	-25,6	463,7
Post 34	-230,940	-299,9		-530,840	290,8	-240,0	-45,2	68,0
Post 35		-25,7		-25,7	-10,0	-35,7	-138,9	-15,0
Post 36		-540,0		-540,0	520,0	-20,0	-3,7	267,2
Post 37	-95,176	-337,6		-432,776	392,8	-40,0	-9,2	234,6

Post 72	-75,967	-954,3		-1 030,267	960,3	-70,0	-6,8	538,8
<b>Sum</b>	<b>-681,564</b>	<b>-28 371,098</b>	<b>-190,0</b>	<b>-29 242,662</b>	<b>28 789,1</b>	<b>-453,5</b>	<b>-1,6</b>	<b>17 568,0</b>

\* inklusiv 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 31. august
Post 61		-192,5	-192,5	192,5	0	0	
Post 62	-48,225	-671,0	-719,225	719,225	0	0	370,6
Post 63	-56,245	-162,5	-218,745	110,000	-108,7	-49,7	4,9
<b>Sum</b>	<b>-104,470</b>	<b>-1 026,0</b>	<b>-1 130,470</b>	<b>1 021,7</b>	<b>-108,7</b>	<b>-9,6</b>	<b>375,5</b>

### **Eksterne midler**

Samlet for postene 29, 30 og 31 forventes det stilt til rådighet om lag 9,3 mrd. kr i ekstern finansiering i 2016. Dette er om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2015-2016).

### **Kap. 4320 Statens vegvesen**

Post	Forutsatt 2016	Inntekter per 31.08.2016	Forventede inntekter per 31.12.2016	Pst. inntekt per 31.08.16 av forutsatt-2016
post 01	183,3	138,6	210,0	75,6
post 02	357,3	351,3	500,0	98,3
post 03	102,8	82,6	120,0	80,4
<b>Totalt kap. 4320</b>	<b>643,4</b>	<b>572,5</b>	<b>830,0</b>	<b>89,0</b>

## **2.2.2 Postvis omtale**

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

Prognosen per 31. august viser et merforbruk på om lag 300 mill. kr.

Avviket skyldes flere forhold. Som meldt i første tertialrapport, er det 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 en økning fra opprinnelig øremerkede midler til vegdekker. Det forventes nå om lag 1 400 km asfalt i 2016, noe som er tilsvarende nivå som i 2015. 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.

Videre kan om lag 100 mill. kr av avviket knyttes til blant annet økte driftskostnader på grunn av ekstremt vintervær i deler av landet, samt ras på Vestlandet, med kostnadsoverslag på til sammen 40 mill. kr, og opprydding av brann i Måbøtunnelen. I tillegg forklarer utgifter til sentralt register for vilkårsparkeering og personlige kjennemerker, tapt rettssak mot BT Signaal og rettssak vedrørende Grindgut (IBM) deler av merforbruket.

Post 23.2. Trafikant- og kjøretøytilsyn, med unntak av Autosysprosjektet, styres mot tildelt ramme.

### ***Autosysprosjektet***

			mill. kr
	<b>Til disp. 2016</b>	<b>Prognose 2016</b>	<b>Avvik</b>
Autosys	115	105	-10

I Prop. 1 S (2015-2016) ble det avsatt 140 mill. kr til prosjektet. Dette beløpet ble spilt inn på et tidlig tidspunkt, før det ble konkludert endelig kostnadsramme, styringsramme og basisramme. Prosjektet fikk derfor lagt et budsjett som forholdt seg til en ramme (P50) på 115 mill. kr for 2016.

Regnskapet per 31. august viser at Autosys kjøretøy prosjektet har lavere kostnader enn budsjettet. Det er per august regnskapsført 38,4 mill. kr, noe som er vesentlig under rammen. Prosjektet vurderer å fullføre initieringsfasen og oppstart med leverandør innenfor en ramme på 105 mill. kr for 2016, som også er innenfor rammen av prosjektets løpende kostnadsestimat etter regnskapsprinsippet.

Prosjektet Autosys kjøretøy er fram til medio november i initieringsfasen som også inkluderer oppstart med leverandør. Per 31. august er arbeidet i henhold til etablert plan. Avtale med leverandør ble undertegnet 30. juni. Konstruksjonen for leveranse 3 (Godkjenning av kjøretøy) er forventet å starte 14. november 2016.

### ***Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter***

#### Statlige midler

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på 16 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 31. august viser et forbruk i tråd med det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2015-2016).

### ***Post 30 Riksveginvesteringer***

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 100 mill. kr. Det er imidlertid variasjoner mellom de ulike underpostene. Prognosene viser mindreforbruk innenfor programområdene bymiljøavtaler, gang- og sykkelveger og trafiksikkerhetstiltak, mens det er merforbruk bl.a. innenfor planlegging.

#### Eksterne midler

Prognosen per 31. august viser at det tas ut om lag det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2015-2016).

#### Bymiljøavtaler

Det er avsatt 370 mill. kr til programområdemidler innenfor bymiljøavtaler. Det er hittil inngått bymiljøavtale med Trondheim. Bymiljøavtalen med Oslo/ Akershus forhandles enda. Det er en ambisjon å starte forhandlinger med Nord-Jæren og Bergenområdet i løpet av året. 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.

### ***Post 31 Skredsikring riksveger***

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 230 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket framdrift på prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms samt forsinket sluttoppgjør for prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland.

### ***Eksterne midler***

Prognosen per 31. august viser at det tas ut om lag 75 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2015-2016). Avviket skyldes i hovedsak mindreuttak av bompenger fra tidligere år.

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

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 240 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at det har tatt lengre tid å få nødvendig planavklaring for flere prosjekter. De største avvikene i framdrift er knyttet til prosjektene rv. 77 Tjernfjellet, E6 Finneidstraumen bru og E6 Høgtverrelv bru. I tillegg forventes det varige innsparinger for flere prosjekter, bl.a. E6 Medbyelv bru, E6 Rakkenesura og E6 Numedal bru.

### ***Post 35 Vegutbygging i Bjørvika***

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 36 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***

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 20 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak enkelte justeringer i entreprenørens gjennomføringsplan på prosjektet E16 Varpe bru – Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane.

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

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 40 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i oppstartsfasen for prosjektet E6 Storsandnes – Langnesbukta i Finnmark.

### ***Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene***

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

### ***Post 62 Skredsikring fylkesveger***

Prognosen per 31. august viser at midlene blir 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 31. august viser et mindreforbruk på om lag 110 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart for en rekke prosjekter. Erfaringen viser at det er vanskelig å få utbetalt midler i tildelingsåret.



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

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 70 mill. kr. Det er usikkerhet knyttet til prognosen, som følge forholdene beskrevet under.

Det er knyttet usikkerhet til kompensasjonskrav i forbindelse med endring i rabattordninger (Dom i Gulating lagmannsrett Lovdata ref. LG-2014-180582) og regresskrav fra Sør-Trøndelag fylkeskommune knyttet til fylkesvegsambandet Flakk-Rørvik som følge av feil og mangler ved betalingssystemet AutoPASS.

Når det gjelder kompensasjonskrav i forbindelse med rabattordningen er Statens vegvesen i forhandlinger med rederiene det gjelder. Vi kommer tilbake til resultatet av forhandlinger i årsrapporten for 2016. Det er enighet om å betale regresskravet fra Sør-Trøndelag fylkeskommune på 15,5 mill. kr. tilknyttet innføring av AutoPASS. Det er fremdeles uenighet om i størrelsesorden 12 mill. kr tilknyttet forsinket ferdigstillelse av ferjekai inkl. krav om kompensasjon for tapte billettinntekter. Statens vegvesen er i dialog med Sør-Trøndelag fylkeskommune om saken, og forventer avklaring i løpet av 2016.

### **Post 01 Salgsinntekter mm.**

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre 210 mill. kr ved utgangen av året. Dette innebærer en merinntekt på 27 mill. kr. og gjelder bl.a. samarbeidsprosjekter med eksterne. 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 er det i 2016 økt etterspørsel for å fornye disse klassene. Det er knyttet usikkerhet til antallet av fornyelser, men det antas at 50-60 pst. av de som har utløpsdato klasse C1/C1E inneværende år, vil fornye førerkortet.

Prognosen tar i tillegg 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 1. mai 2016 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 åtte første månedene i 2016 ligger ca. 25 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 35 pst. i forhold til 2015. Det er uklart hvordan nye helsekrav fra 1. oktober, vil slå ut i dette bildet.

På bakgrunn av dette forventes inntektene for post 02 å utgjøre om lag 500 mill. kr ved utgangen av året. Dette innebærer en merinntekt på 143 mill. kr. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. Pkt. 2.2.1.

### **Post 03 Refusjoner fra forsikringselskaper**

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 120 mill. kr. Dette innebærer en merinntekt på 17 mill. kr.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr og som belastes forsikringselskapene. Beløpet er lagt til grunn for den økonomiske oppfølgingen av kap. 1320, jf. Pkt. 2.2.1.

### **Kap. 4322 og kap. 5624 Svinesundsforbindelsen AS**

Kap. Post	Til disp. 2016	Prognose 2016	Avvik
Kap.4322, post 90 avdrag på lån	45,0	45,0	0
Kap.5624, post 80 renter	42,7	42,7	0
<b>SUM Svinesundsforbindelsen</b>	53,0	42,7	0

Prognosen per 31. august viser ingen avvik sammenlignet med disponible midler.

## **2.2.3 Fullmakter og forskutteringer**

### **Fullmakt til forskuttering - romertallsvedtak VI**

	Mill. 2016-kr
Udekkede forpliktelse ved utgangen av 2015	3 600
+ Nye forpliktelser som pådras i 2016	720
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	910
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2016	3 410

Fullmakten til å inngå avtaler om forskuttering av midler til investeringsprosjekter er på 3,4 mrd. kr. Prognosen per 31. august viser at vi ikke vil gå ut over fullmakten.

### **Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter - romertallsvedtak VII**

	Mill. 2016-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. januar 2017 skyldes i hovedsak at bindinger knyttet til tunneltiltak ble undervurdert da fullmakten ble fastsatt. Statens vegvesen 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.

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

Forpliktelser for 2016 er på om lag 2 200 mill. kr. Totale forpliktelser ut over budsjettåret er på 6 250 mill. kr. Statens vegvesen vil ikke gå ut over fullmakten verken for inneværende år eller samlet ramme for gamle og nye forpliktelser utover 2016.

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

Forventet forbruk i 2016 er 945,3 mill. kr. Regnskap per andre tertial er 538,8 mill. kr. Statens vegvesen har per andre tertial 2016 ikke gått over fullmakten for 2016. Statens vegvesen vil ikke gå ut over fullmakten verken for inneværende år eller samlet ramme for gamle og nye forpliktelser utover 2016.

***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 31. august viser at låneopptak ikke vil gå ut over fullmakten.

**2.2.4 Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak**

***Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport – Tilskudd til tilgjengelighetstiltak***

	Overført fra 2015	Bevilgning 2015	Totalt disponibelt 2016	Regnskap per 31. august 2016	Prognose 2016	Avvik
Kap. 1330, post 60	12,0	-	12,0	2,0	11,5	0,5

Mill. kr

Tilskuddsmidlene går til tiltak på kommunalt 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 avvirket fra 2015, men tiltak som har fått tilsagn om midler som ikke ble ferdige i 2015 slutføres. Ved inngangen til 2016 var det ti pågående tiltak med et samlet gjenstående tilskudsbehov på 12 mill. kr. Av disse er tre tiltak avsluttet med en samlet innsparing på 0,5 mill. kr. De syv øvrige tiltakene forventes ferdigstilt i løpet av 2016.

### Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Utgifter til nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering føres på post 23, og faktureres Samferdselsdepartementet ved slutten av året. SD belaster deretter post 60. Vegdirektoratets interne forvaltningskostnader fremgår av linje 2 i tabellen under.

Mill. kr				
Reiseplanlegging og elektronisk billettering	Disponibelt budsjett 2016	Regnskap per 31. august 2016	Prognose 2016	Avvik budsjett/prognose
Kap. 1330, post 60	39,7	22,1	39,5	0,2
Kap. 1320, post 23	0	0,6	1,3	-1,3

I prognosen inngår følgende:

	Prognose 2016, Kap. 1330, post 60
Arbeid i regi av NRI	9,3
Nasjonal reiseplanlegging (prosjekt) baksystem	23
Organisering Rutebanken	0,4
Elektronisk billettering (IO)	6,8
<b>Totalt</b>	<b>39,5</b>

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

Aktivitet	Status	Kommentar
Innsamling av rutedata og kvalitetssikring av disse Etablering av ganglenker mellom holdeplasser.	Arbeidet videreføres i 2016	Innsamling og distribusjon av rutedata fortsetter til oppgavene overtas av et nytt nasjonalt selskap. Arbeidet utføres av Nasjonal Reiseinformasjon AS (NRI).
Ny infrastruktur for reiseplanleggingsdata	Utvikling av løsninger ved bruk av skybaserte tjenester. Høringsversjon av håndbok N820 Rutedata og informasjonselementer sendt på høring aug/sept.	Prosjekt for nasjonal reiseplanlegging utarbeider høringsutkast i samarbeid med arbeidsgruppe med representanter fra bransjen og VD. Høringsprosess og godkjenning gjennomføres av VD.
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. Betaversjon ble lansert medio september 2016.	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. VD deltar fortsatt i arbeidet	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. Distribusjon av innhold i mobilbilletter til kollektivselskaper. Testing av ny programvare hos kollektivselskaper med hensyn til interoperabilitet.	Interoperabilitetstjenester AS leverer tjenester i påvente av et nytt nasjonalt selskap.

Forvaltning av håndbøkene i VD	Pågående arbeid med HB N820 er videreutvikling mht UU-data og sanntid, samt teknisk format. Pågående arbeid med V821 er krav ang. sperrelistor og testing og sertifisering av systemer.	Forvaltning av Håndbok V/N820 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 (EU). For øvrig personalkostnader og møter, konferanser etc. VD har fra september styrket teknisk kompetanse. Forvaltning i VD dekkes over post 23.
--------------------------------	---	--

## 2.2.5 Kollektivtrafikktiltak i byområdene

### *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. Det er inngått avtale med Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Det pågår forhandlinger med Oslo/Akershus og det pågår forberedelser for forhandlinger med Bergenregionen og Nord-Jæren.

Utviklingen i trafikken i byområdene følges gjennom reisevaneundersøkelser og trafikktegninger.

Fra høsten 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 en veileder for lokal og regional knutepunktutvikling felles for alle trafikkslag. Veilederen inneholder beskrivelse av de ulike aktørenes ansvar, beskrivelse av arbeidsprosessen for knutepunktutvikling og prinsipper for utforming. Det ble arrangert et arbeidsseminar om rammeverk for knutepunktutvikling 3. juni med god oppslutning og skrivearbeidet pågår. Rapportene ventes å være ferdige 20 desember. Deretter sender Samferdselsdepartementet dokumentet ut på høring.

Arbeidet med å etablere dialog med ekspressbussnæringen er blant annet innbakt i retningslinjene til regionene om arbeidet med Handlingsprogrammet 2018-2021(29). Regionene skal etablere dialog med ekspressbussnæringen for å peke ut de viktigste behovene for tiltak langs de riksvegstrekninger som trafikkeres med ekspressbuss.

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. Elektronisk spørreundersøkelse er ferdigstilt og vil bli sendt ut i oktober.

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 innen utgangen av året.

### 3. Bemanning, kjøp av tjenester og effektivisering

#### 3.1 Bemanning

Per 31. august 2016 har Statens vegvesen en bemanning på 7 280 hele stillinger fordelt på 7 581 ansatte. Dette er en nedgang på 0,5 pst. (-33 hele stillinger) så langt gjennom året. I tilsvarende periode i 2015 var det en økning på 3,4 pst.

Utvikling i bemanning i årene 2012-2016 (andre tertial)

Bemanning	2012	2013	2014	2015	2016 2. tertial	Endring fra 2015 til 2016T2
Antall ansatte	6 822	7 111	7 332	7 585	7 581	-0,1 %.
<b>Bemanning, hele stillinger*)</b>	<b>6 526</b>	<b>6 807</b>	<b>7 036</b>	<b>7 313</b>	<b>7 280</b>	<b>-0,5 %</b>

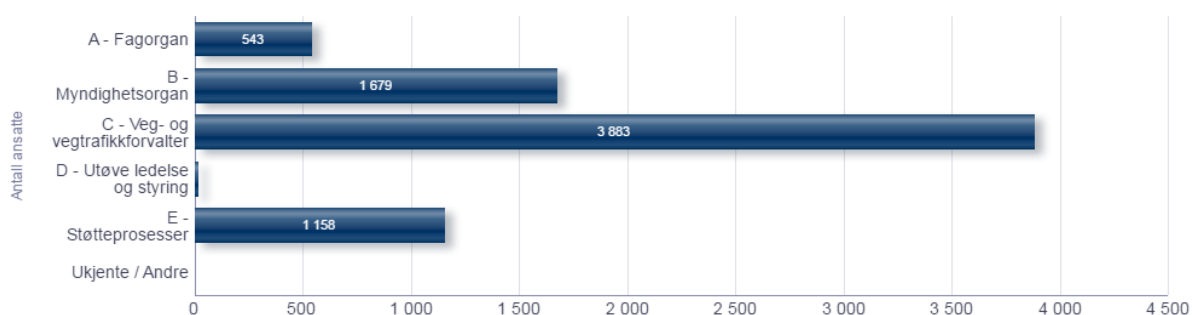
\*) Bemanning, hele stillinger: Antall ansatte omregnet til hele stillinger, fratrukket langtidspermisjoner med og uten lønn.

Etaten har samlet sett ikke bemanningsvekst så langt i år. Driftsenhetene har igangsatt relevante styringstiltak for å overholde bemanningsstyringsrammene.

Bemanningen innenfor Veg- og vegtrafikkforvalter-prosessene har så langt i år økt med 31 stillinger (0,8 pst.). Bemanningsveksten på dette området kan i noen grad tilskrives endring av registrert hovedprosessstilørighet på enkeltansatte gjort i første tertial (bl.a. endring fra Fagorgan til Veg-området), ikke nødvendigvis som følge av reelt endret oppgaveinnhold.

Støtteprosesser har en bemanningsnedgang på 8 hele stillinger (-0,7 pst.) så langt i år.

Bemanning fordelt på hovedprosess etter 2.tertial 2016 er:



### **Tilgang og avgang faste stillinger, turnover**

Per 31. august 2016 har 350 personer blitt ansatt i *fast stilling*, hvorav 180 med teknisk utdanning. 128 av de nyansatte (37 pst.) er kvinner. Avgangen fra faste stillinger så langt i år har vært på 340, hvorav 123 med teknisk utdanning. Turnover så langt i år er noe høyere enn tilsvarende periode i fjor.

Utover tilgang og avgang faste stillinger, påvirkes etatens samlede bemanningstall også av flere andre forhold, som tilgang og avgang midlertidige stillinger, oppstart og avslutning av permisjoner, endring i stillingsbrøk, mv.

## **3.2 Kjøp av tjenester**

Statens vegvesen har et mål om at samlet nivå på kjøp av tjenester i 2016 ikke skal overstige 3 800 mill. kr., inklusiv tjenestekjøp Statens vegvesen foretar på vegne av fylkeskommunen. Prognosen for året, utarbeidet per 31. august, ligger omtrent på dette nivået. Statens vegvesen vil følge utviklingen i kjøp av tjenester nøye resten av året slik at vi når målet for 2016.

	Løpende mill. kr		
	2014	2015	2016
Kjøp av tjenester:			
- Riksveg for hele året	3 222	3 424	*3 230
- Fylkesveg for hele året	487	490	*610
- <i>Sum riks- og fylkesveg for hele året</i>	<i>3 709</i>	<i>3 914</i>	<i>*3 840</i>
- Riksveg per andre tertial	1 932	2 171	2 004
- Fylkesveg per andre tertial	311	316	389
- <i>Sum riks- og fylkesveg per andre tertial</i>	<i>2 243</i>	<i>2 487</i>	<i>2 393</i>

\*Prognose tall. Prognosen bygger på at forbruksutviklingen i 3. tertial vil være identisk med snittet for årene 2014 og 2015 for henholdsvis riks- og fylkesveg

## **3.3 Effektivisering av Statens vegvesen**

### **Effektiviseringsmål 2016**

Målet i effektiviseringsprogrammet er å redusere de interne, påvirkbare kostnadene med 10-15 pst. innen 2023, sammenlignet med forventet utvikling for disse kostnadene uten effektivisering. I 2016 er målet å redusere andelen påvirkbare kostnader med 0,6 prosentpoeng. Dette tilsvarer en gevinst på om lag 300 mill. kr. I effektiviseringsmålet på 300 mill. kr inngår produktivetsgevinst som følge av avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen. Produktivetsgevinsten er i 2016 forutsatt å være 76 mill.kr.

Basert på en gjennomgang av regnskapstall og indikatorer per 31. august 2016, forventer Statens vegvesen å nå effektiviseringsmålet i 2016. Andelen påvirkbare kostnader forventes å bli redusert i den størrelsesorden som er forutsatt, og gevinsten i kroner forventes å bli 320 mill.kr. Siden effektiviseringsmålene ikke ble fullt ut nådd i perioden 2014-2015, vil ikke Statens vegvesen akkumulert for 2014-2016 nå målsatt reduksjon i andel påvirkbare kostnader som ble fastsatt ved effektiviseringsprogrammets oppstart. Statens vegvesen vil komme tilbake til en oppdatering av hvordan andel påvirkbare kostnader ligger an i forhold til målbanen i årsrapport for 2016.

### Status for effektiviseringsprogrammet i 2016

Gevinster knyttet til effektiviseringsprogrammet og avbyråkratiserings og effektiviseringsreformen hittil i år er beregnet til 320 mill. kr. Det er spesielt relativ reduksjon i påvirkbare kostnader knyttet til kjøp av tjenester og øvrige kostnader (reise, eiendom og øvrige driftsutgifter) som har bidratt til gevinst i 2016. Innføring av bemanningsstyring og styring av kjøp av tjenester har bidratt til reduserte kostnader, justert for omsetningsendring i perioden.

Mill. 2016-kr

Ind. nr.	Navn på indikator	31.08.2015	31.08.2016	Beregnet gevinst i kroner per 31.08 <sup>1</sup>
1	Andel påvirkbare kostnader	23,4 %	22,3 %	320
2	-herav lønnsandel <sup>2</sup>	10,4 %	10,3 %	30
3	-herav tjenestekjøpsandel <sup>3</sup>	8 %	7,4 %	170
4	-herav øvrige kostnaders andel <sup>4</sup>	5 %	4,6 %	120

### Status 2014-2017 - første fireårsperiode av effektiviseringsprogrammet

Effektiviseringsmålet i kroner i perioden 2014-2016 utgjør 600 mill. kr. Faktisk effektivisering så langt i perioden er beregnet å utgjøre 470 mill.kr. Tabell 2 viser status for gevinstrealisering i kroner hittil i effektiviseringsprogrammets første fireårsperiode, fordelt på områdene byggherre, planlegging, forvaltning, trafikant- og kjøretøy og ledelse og støtte.

Gevinster er definert som kostnadsreduksjoner (reduksjon i påvirkbare kostnader) på et bestemt område, justert for aktivitetsendring i periodene som sammenlignes. Gevinster som ikke gir regnskapsmessig effekt, inngår ikke i gevinstbegrepet. Det vil si at tiltak som gir kun bedre kvalitet på tjenester/prosesser eller redusert tidsbruk knyttet til en prosess, ikke blir rapportert som en gevinst.

#### Status gevinstrealisering 2014-2017

Løpende mill. kr

	2014-2015		Hittil i 2016		2017		2014-2017	
	Mål <sup>5</sup>	Faktisk	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk
Byggherre		20		170	50			
Planlegging		5		60	20			
Forvaltning		10		40	10			
Trafikant- og kjøretøy		15		0	20			
Ledelse og støtte		100		50	40			
<b>Sum</b>	<b>300</b>	<b>150<sup>6</sup></b>	<b>300</b>	<b>320</b>	<b>140</b>		<b>740</b>	<b>470<sup>7</sup></b>

### Disponering av gevinster i 2016

Gevinster som følge av avbyråkratiserings og effektiviseringsreformen er trukket ut av de aktuelle budsjettpostene. Øvrige gevinster i effektiviseringsprogrammet er omfordelt innenfor gjeldende budsjettammer for 2016, og har lagt til rette for økt vedlikehold og håndtering av økt oppgavemengde på trafikant- og kjøretøysiden.

<sup>1</sup> Viser innenfor hvilke kostnadsområder gevinstene fordeler seg

<sup>2</sup> Lønnskostnader relatert til omsetning

<sup>3</sup> Tjenestekjøp relatert til omsetning

<sup>4</sup> Øvrige kostnader (eiendom, reiser og øvrige påvirkbare kostnader relatert til omsetning)

<sup>5</sup> Effektiviseringsmål ble ikke brutt med på områdenivå i perioden 2014-2016

<sup>6</sup> Nærmere omtale av gevinstene er gitt i årsrapportene

<sup>7</sup> Effektiviseringsgevinst til og med 31.08.2016



### **Oppfølging av kostnadsområder**

Effektivisering følges opp innen kostnadsområdene byggherre, planlegging, forvaltning av riks- og fylkesveg, trafikant- og kjøretøy og ledelse/støtte.

Av beregnet effektiviseringsgevinst hittil i 2016 på 320 mill. kr, er om lag 170 mill. kr knyttet til byggherre, 60 mill. kr til planlegging, 40 mill. kr til forvaltning og 50 mill. kr til ledelse og støtte.

<b>Gevinstrealisering innenfor kostnadsområder</b>				Løpende mill. kr
Ind. nr.	Kostnadsområde	31.08.2015	31.08.2016	Beregnet gevinst i kroner hittil i 2016
5	Byggherre	8,1 %	7,6 %	170
6	Planlegging	3 %	2,8 %	60
7	Forvaltning	2,4 %	2,3 %	40
8	Trafikant- og kjøretøy	3,4 %	3,4 %	0
9	Ledelse og støtte	6,5 %	6,2 %	50

I det følgende gis en kort omtale av status i de ulike delprogrammene:

#### Byggherre

Som et ledd i styring av bemanning og kjøp av tjenester, har det vært en restriktiv praksis når det gjelder å øke bemanning innenfor byggherreområdet. Samtidig er tjenestekjøp holdt på et så lavt nivå som mulig. Tiltak som løpende vurderes er samlekontrakter, rammeavtaler, større kontraktsområder og lengre tidshorisonter på driftskontrakter for å redusere omfanget av byggherrekostnader. Det jobbes for å profesjonalisere prosjekteierrollen for å få tydeligere bestillinger i alle prosjektfaser. Hittil i år er beregnet innsparing om lag 170 mill. kr. innenfor byggherreområdet.

Hoveddelen av de påvirkbare kostnadene er innenfor områdene byggherre, planlegging og forvaltning. Effektivisering på disse områdene er derfor viktig for å nå effektiviseringsmålene. Det er satt i gang et forbedringsprogram, «Smart samhandling», som også skal bidra til effektivisering innenfor byggherre.

#### Planlegging

Sentralt innenfor delprogrammet planlegging er å optimalisere ressursbruken på planleggingsområdet, og å finne rett fordeling mellom kjøp av eksterne tjenester og egne ressurser. Det er fokus på planbestillerrrollen og bedre rapportering og styring underveis i prosjekter. Planlegging av større strekninger kan bidra til å redusere planleggingskostnadene. Hittil i år er beregnet innsparing om lag 60 mill. kr. innenfor planlegging.

#### Forvaltning av riks- og fylkesveg

Innenfor forvaltning av riks- og fylkesveg har bemanningsstyring og styring og kontroll av reisekostnader og øvrige driftskostnader vært sentralt i 2016. Hittil i år har beregnet innsparing vært 40 mill. kr.

#### Trafikant- og kjøretøy

Selvbetjeningsløsninger har gitt effektiviseringsgevinster både for Statens vegvesen og publikum. Trafikant og kjøretøy har hittil innført flere selvbetjeningsløsninger og nye planlegges innført i 2016. Ytterligere selvbetjeningsløsninger vurderes utviklet. Bruk av selvbetjeningsløsningene øker og dette øker potensialet for å hente ut gevinster. Hittil er gevinstene på trafikant- og kjøretøysiden brukt for å

håndtere økt oppgavemengde. Noen ressurser er også omdisponert internt. Det er på denne bakgrunn ikke beregnet gevinster på trafikant- og kjøretøyområdet i 2016.

### Ledelse og støtte

Dette programmet omfatter et stort spekter av arbeidsområder, og det er satt i verk og planlegges en rekke effektiviseringstiltak. Innføring av digital kommunikasjon som hovedregel gir direkte innsparinger for Statens vegvesen og kommer også publikum til gode. I tillegg gir digitalisering av blanketter reduserte trykkekostnader.

Effektivisering av landsdekkende enheter har lagt til rette for reduserte bemanningskostnader både på lønn, regnskap, informasjonsforvaltning og sentralbord. I tillegg pågår et større arbeid for å effektivisere kompetanseutvikling i Statens vegvesen.

Arbeidet med å profesjonalisere eiendomsforvaltningen fortsetter, hvor arealeffektivisering og ENØK-tiltak er sentrale tiltak. Effektivisering av ledelse- og støttefunksjoner har gitt en beregnet innsparing i 2016 på 50 mill. kr.

### **Effektivitets- og produktivitetsindikatorer på trafikant- og kjøretøysiden:**

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

Produksjonsindikatoren viser en svak reduksjon av antall handlinger per time i de periodene som sammenlignes. Dette kan ha sammenheng med økning i selvbetjeningsgrad, jf. tabell 5, og at de resterende sakene er av større kompleksitet.

### Produktivitetsindikator

Produktivitetsindikator		Antall timer		
Ind.nr	Indikatornavn	31.08.2014	31.08.2015	31.08.2016
	Antall timer til tjenestehandling på teoriprøver, praktiske førerprøver, vognkort, førerkort og hallkontroll	319 630	328 964	343 726
	Antall handlinger	929 425	941 676	943 856
10	Timer per handling	0,34	0,35	0,36

### Selvbetjeningsgrad

Indikatoren viser antall tjenestehandlinger utført på selvbetjening totalt sett opp mot antall tjenestehandlinger totalt.<sup>8</sup>

#### Selvbetjeningsgrad

Ind. nr.	Indikatornavn	31.08.2014	31.08.2015	31.08.2016
11	Selvbetjeningsgrad	17 %	27,2 %	31,9 %

<sup>8</sup> 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.

## **Benchmarking**

Statens vegvesen vurderer benchmarking som egnet for å sammenligne ressursbruk mellom enheter. Hittil har benchmarking primært vært knyttet til sammenligning av enheter internt i egen etat. Framover vil Statens vegvesen vurdere hvilke områder av virksomheten som kan være egnet for benchmarking med eksterne aktører. Statens vegvesen vil gå i dialog med Samferdselsdepartementet om hvilke områder som kan være aktuelle for benchmarking.

## **Samarbeid om effektivisering med Jernbaneverket**

Jernbaneverket og Statens vegvesen har i andre tertial 2016 avholdt flere arbeidsmøter for å diskutere samarbeid. Det er definert 13 områder for mulig samarbeid vedrørende effektivisering i Statens vegvesen og Jernbaneverket. For seks av disse delområdene er det gjennomført oppstartsmøter, og områdene vil i 3. tertial arbeide videre med dette. Statens vegvesen vil i årsrapporten komme tilbake med en mer utfyllende omtale av de aktuelle delområdene.

# **4. Rammebetingelser**

## **4.1 Trafikkutvikling 2016**

Trafikkøkningen hittil i år til og med august er på 0,4 pst. for alle kjøretøy, 0,0 pst. for lette kjøretøy og 3,7 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 2. kv. 2015 – 2. kv. 2016 (pst.)*
Anlegg	2,7%	1,4%
Vedlikehold	2,9%	0,2%
Innenriks sjøfart (ferje)	2,9%	-2,1%

\*Kilde Statistisk sentralbyrå

# **5. Styring og kontroll i virksomheten**

## **5.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten**

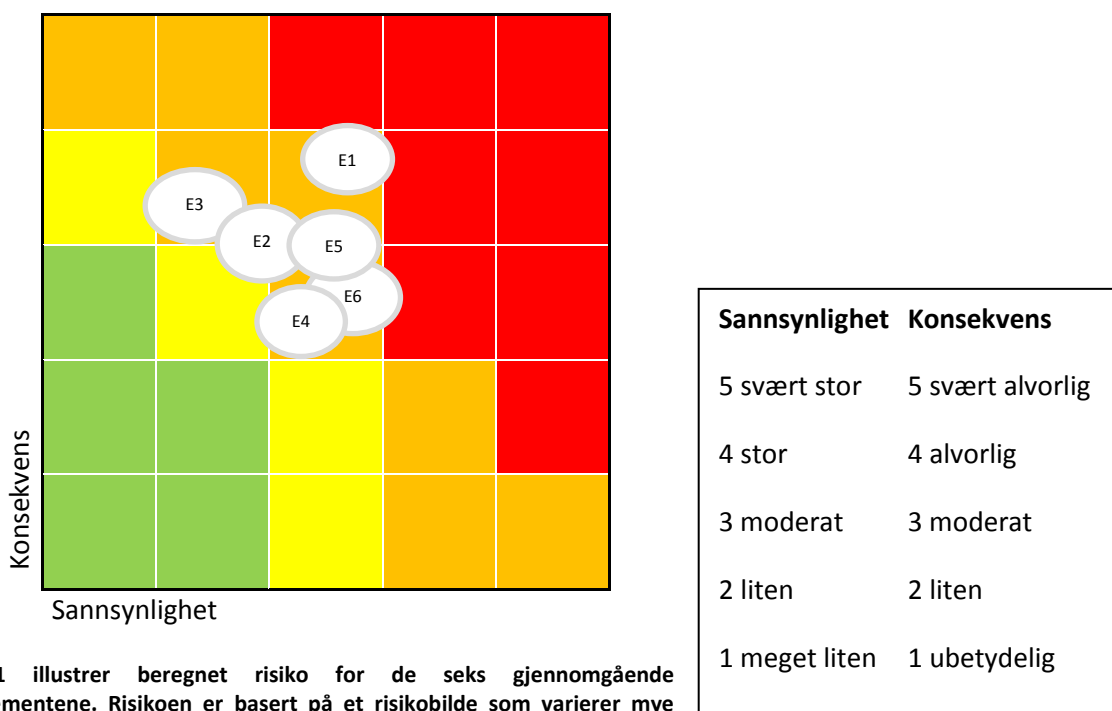
Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med forbedring av styring, ledelse og organisering av etaten for å sikre best mulig måloppnåelse på en effektiv måte. Dette skjer overordnet, på de forskjellige fagområdene, og lokalt ned på den enkelte enhet.

Vi utarbeider risikovurderinger som en del av den overordnede styringen av etaten. I arbeidet med Handlingsprogrammet 2014-2017 ble det identifisert fem risikoer for at handlingsprogrammet ikke lar

seg gjennomføre, nedenfor listet som risikoelement E1-E5. I tillegg har etaten identifisert en etatsrisiko E6.

Gjennomgående risikoelementer for etaten er de første seks, med benevnelsen E1-E6. I tillegg har region nord lagt til tre og region øst 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

Risikobildet for etaten har ikke endret seg vesentlig siden T1. Sannsynligheten har økt fra 2 til 3 for risiko E5 Ikke oppfyllelse av tunnelforskriften. For øvrige risikoelementer er det kun små endringer av risiko på underliggende nivåer, men ikke av en slik størrelse at vi kan endre risiko for etaten som helhet. Tiltakene det har vært jobbet med har ikke vist seg å ha effekt på den korte tiden som har gått siden 30. april, og det jobbes videre med både eksisterende og nye tiltak for å redusere risikoen framover.

## 5.2 Andre forhold vi rapporterer på til Samferdselsdepartementet

### 5.2.1 Helse og miljø

Sykefraværet i andre kvartal 2016 var på 4,35 pst. Sammenlignet med andre kvartal 2015 som var 4,12 pst. er dette en svak økning, men må sees på som en normalvariasjon innenfor de siste fem årene. Sykefraværnivået i etaten er lavt. Egenmeldt fravær var andre kvartal 2016 og 2015 på henholdsvis 0,93 og 0,95 pst. Mellomlangt og langt legemeldt sykefravær var andre kvartal i 2016 på henholdsvis 1,04 pst. og 2,39 pst. Dette er en oppgang på 0,02 pst. for mellomlangt legemeldt sykefravær og en økning på 0,23 pst. for langt legemeldt sykefravær sammenlignet med 2015. Sykefraværet for første halvår 2016 var samlet 4,83 pst. Dette utgjør en samlet økning fra 2015 på 0,23 pst. i samme periode.

### 5.2.2 HMS i entreprisedriften

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

Kategori	Antall i 2015 (01.01.-31.12)	Antall 2015 (01.01.-31.08)	Antall hittil i 2016 (01.01.-31.08)
K5 – død	1 (1)	1 (1)	1
K4 – mulig varig mén	5	2	3
K3 – fravær > 10 d	31	16	17
K2 – fravær ≤ 10 d	47	28	37
K1 – skade u fravær utover skadedagen	221 (8)	106 (3)	151 (8)

Det har i andre tertial inntruffet to alvorlige personskader som har medført mulig varig mén (K4). Inkludert hendelser i første tertial er det hittil i år fire hendelser som enten har medført død (K5), eller personskade med mulig varig mén (K4).

En analyse av farekildene til fraværsskadene, viser at disse domineres av fallulykker, fallende gjenstand og risiko knyttet til bruk av maskiner og kjøretøy.

### 5.2.3 Samfunnssikkerhet og personvern

Statens vegvesen har i andre tertial videreført arbeidet med å se nærmere på innretningen og organiseringen av samfunnssikkerhetsarbeidet i etaten. Policy for forebyggende sikkerhet og sikring med retningslinjer for informasjonssikkerhet er vedtatt i etatsledermøte. Policyen omtaler grunnleggende prinsipper samt hvordan arbeidet er organisert i etaten. Fagområdene informasjonssikkerhet, fysisk sikkerhet, sikkerhetskultur samt sikkerhetsadministrasjon etter sikkerhetsloven inngår som delsystemer.

Strategi for samfunnssikkerhet og klimatilpasning er fortsatt under utarbeidelse med planlagt ferdigstillelse ved utgangen av året. System for beredskap og hendelseshåndtering i Staten vegvesen ferdigstilles i løpet av oktober 2016. Det viktigste grepet er et større fokus på samfunnssikkerhet som en «forebyggingsstrategi», hvor beredskap og hendelseshåndtering er en integrert del av normal drift med fokus på ledelse og håndtering av beredskapssituasjoner og hendelser i linjeorganisasjonen.

Nødnett er besluttet innført til bruk i beredskapssammenheng for hele SVV og som samband på utvalgte kritiske fjelloverganger. Innføringen skjer i tråd med de krav Direktoratet for

nødkommunikasjon (DNK) har satt. Gjennom ekstern bistand, og i tett samarbeide med DNK, arbeides det med å få på plass løsningen. De utvalgte kritiske fjellovergangene vil bli prioritert.

Det er arbeidet videre med å oppdatere og strukturere VegROS-dataene iht. føringene i retningslinjene for VegROS. Regionene arbeider med å tilrettelegge sine data for tilgjengeliggjøring i Nasjonal Vegdatabank (NVDB). Det er i perioden tilrettelagt for at VegROS blir en del av virkningsberegningen som gjøres i regionens arbeid med handlingsprogrammet for 2018-2021.

Vi har innledet en tett og god dialog med Forsvarets operative hovedkvarter om Forsvarets bruk av vegnettet blant annet ved øvelser og trening. Vekter og dimensjoner og veglegemets tåleevne er en utfordring flere steder i landet. Forsvaret planlegger også en større øvelse i 2018 som kan medføre store trafikale utfordringer spesielt i Sør- og Midt-Norge. Statens vegvesen arbeider tett med Forsvaret for å sikre en forsvarlig gjennomføring.

Statens vegvesen har etablert en prosess som skal sikre at medarbeidere som har vært utsatt for alvorlige hendelser får god oppfølging etter hendelser, og at pårørende blir varslet på en best mulig måte.

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 AutoPASS Sentralsystem**

Som en konsekvens av at kontrakten om utvikling av nytt sentralsystem (Grindgut) ble hevet, er eksisterende leiekontrakt med Q-Free om levering av sentralsystemtjenester for bompengeneinnkreving reforhandlet og forlenget fram til juli 2019. Det har pågått et arbeid med å utarbeide et grunnlag for ny framtidig løsning for bompengeneinnkreving. Så snart de regionale selskapene er etablert vil Statens vegvesen starte dialogen med selskapene om ansvar og opplegg for utvikling av ny systemløsning for bompengeneinnkreving.

## **Vedlegg**

Vedlegg 1: Oversikt over større prosjekter som følges opp spesielt