



**Statens vegvesen**

**Tertialrapport per 30. april 2017 til  
Samferdselsdepartementet**

## Innholdsfortegnelse

1	Leders beretning .....	1
2	Årets aktiviteter.....	2
2.1	Mål .....	2
2.1.1	Hovedmål Framkommelighet.....	2
2.1.2	Hovedmål Trafikksikkerhet .....	4
2.1.3	Hovedmål Miljø .....	6
2.1.4	Hovedmål Universell utforming .....	7
2.1.5	Oppfølging av investeringsprosjekter.....	7
2.2	Ressursbruk.....	9
2.2.1	Kap. 1320 og kap. 4320 Statens vegvesen .....	9
2.2.2	Postvis omtale.....	10
2.2.3	Fullmakter og forskutteringer .....	14
2.2.4	Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak.....	16
2.2.5	Kollektivtransporttiltak i byområdene .....	18
3	Effektivisering, bemanning og tjenestekjøp.....	19
3.1	Effektivisering.....	19
3.2	Bemanning og kjøp av tjenester .....	21
4	Rammebetingelser .....	23
4.1	Trafikkutvikling 2017 .....	23
4.2	Prisutvikling fra 2016 til 2017 .....	23
5	Styring og kontroll av i virksomheten .....	24
5.1	Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten ..	24
5.2	Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet .....	25
5.2.1	Helse og miljø .....	25
5.2.2	HMS i entreprisedriften .....	25
5.2.3	Samfunnssikkerhet og beredskap .....	26
5.2.4	Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet.....	26
5.2.5	Bompenger.....	27
6	Vedlegg.....	28

## 1 Leders beretning

Statens vegvesens regnskap for kapittel 1320 viser per 30. april et forbruk på 9,2 mrd. kr. Krav gitt i Prop. 1 S (2016–2016) og Tildelingsbrevet for 2017 fra Samferdselsdepartementet følges i hovedsak som forutsatt. Det er god framdrift på prosjekter og høy aktivitet i etaten generelt.

Prognosen for året per 30. april gir et samlet mindreforbruk på om lag 140 mill. kr på kapittel 1320 eksklusiv tilskuddspostene 61, 62 og 63. Avviket skyldes merforbruk på postene 23 og 29 på til sammen 160 mill. kr mens investeringspostene 30–37 samlet har et prognostisert mindreforbruk på om lag 300 mill. kr.

Post 23 viser et merforbruk på 130 mill. kr som i hovedsak er knyttet til drift og vedlikehold av riksveger. Det har bl.a. vært høyere driftskostnader på grunn av krevende vinter i deler av landet samt ekstraordinære kostnader knyttet til brann i tunnel. Videre skyldes merforbruket nødvendig vedlikehold av tunneler, bru og kai. Utbedringen av tunneler i henhold til kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres i 2017.

For post 30 er prognosen tilnærmet lik disponibelt beløp. Det er noe usikkerhet knyttet til dette, blant annet på grunn av bymiljø- og byvekstavtaler. Det er i løpet av våren framforhandlet byvekstavtaler med Bergen/Hordaland og Nord-Jæren, og disse avtalene forventes undertegnet i løpet av sommeren. Bymiljøavtale med Oslo og Akershus ble undertegnet i januar 2017. Fordelingen av midlene er foreløpig ikke avklart.

Foreløpig tall for ulykkesutviklingen viser at 36 personer ble drept i vegtrafikken i årets fem første måneder. Dette er 11 færre enn tilsvarende periode i 2016.

Innenfor HMS i entreprisedriften er det mottatt 53 rapporter om alvorlige hendelser i første tertial (potensielle og reelle K4/K5-hendelser), hvorav fire av hendelsene er rapportert som alvorlig skade på enten personell, materiell eller miljø.

Saltforbruket for sesongen 2016/ 2017 viser en nedgang på 11 pst. fra forrige sesong. Reduksjonen skyldes i hovedsak værmessige forhold og en tettere oppfølging av vinterdriften fra tidligere år. Det er vedtatt flere tiltak for å redusere forbruket, blant annet endring av oppgjørsformen for salting i nye kontrakter.

Foreløpig beregnet effektiviseringsgevinst i 2017 viser at Statens vegvesen vil nå målet satt for året. En særskilt styringsmodell for oppfølging av bemanning og kjøp av tjenester som ble etablert i 2016 er videreført i 2017.

Oslo, 9. juni 2017

**Terje Moe Gustavsen**  
vegdirektør  
Statens vegvesen

## 2 Årets aktiviteter

### 2.1 Mål

Prognosen for året per 30. april viser at Statens vegvesen i all hovedsak vil nå sine mål. Hovedmålene som inngår i den overordnede målsetningen for transportpolitikken omfatter framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og universell utforming. Disse er nærmere omtalt nedenfor.

#### 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. Som følge av endringer i styringsstrukturen, samt Vegtilsynets og Riksrevisjonens funn ved tilsyn i 2015 og 2016, er resultatindikatoren endret fra å måle antall stikkprøvekontroller som er gjennomført til å måle antall driftskontrakter som oppfyller krav.

Foreløpig er det kun 38 pst. av driftskontraktene som har gjennomført de planlagte kontrollene iht. til resultatmål. Dette skyldes blant annet mindre kontroll av vinterdrift enn planlagt, mangler i planleggingen av kontroller og feil i system. Det jobbes målrettet med å øke kontrollomfanget og lukke avvikene.

##### Vegdekker

Tilstanden for vegdekkene (spor og jevnhet) måles i løpet av sommeren og høsten, og resultater vil foreligge til årsrapporten for 2017.

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 1 270 km nytt vegdekke på riksveg inkludert gang- og sykkelveg. Forventet forbruk er om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017). Det forventes at andel av riksvegnettet som har tilfredsstillende dekkestandard holdes omtrent uendret fra 2016-nivå.

## Utvikling av vegnettet

Etterfølgende tabellen gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for framkommelighetsindikatorer:

Framkommelighet	Mål 2017	Prognose 2017 pr. 30/4	Avvik mål-prognose
Antall utbedrede skredutsatte punkt på riksvegnettet	2	5	3
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje i inneværende år	40	40	0
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	37	42	5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder	18	13	-5
Antall km nye kollektivfelt på riksvegnettet	3	1	-2

### Skredsikring

Prognosen per 30. april viser at det vil bli eliminert tre skredutsatte punkt mer enn forutsatt. Avviket skyldes blant annet at enkelte skredutsatte punkter er eliminert i forbindelse med de løpende driftsoppgavene.

### Gul midtlinje

Prognosen per 30.april viser at målet for 2017 vil bli nådd.

### Gående og syklende

Prognosen per 30. april viser at det vil bli fullført totalt om lag fem km gang- og sykkelveg mer enn målet for 2017. Dette skyldes i hovedsak feil i grunnlaget for fastsettelsen av måltallet.

Prognosen viser at det vil bli lagt til rette for gående og syklende langs om lag 13 km riksveg i byer og tettsteder. Dette er fem km mindre enn forutsatt. Årsak til dette er blant annet at utbyggingen av sykkelveg langs rv 163 på strekningen Veitvet - Grorud gjennomføres som totalentreprise, og prosjektet ventes åpnet for trafikk først i 2018. I tillegg er det forsinket framdrift for prosjektet rv 110 Ørebekk - Simo i Østfold. Prosjektet, inklusiv tilhørende gang- og sykkelveg, åpnes for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

### Kollektivfelt

Prognosen per 30. april viser at det vil bli etablert om lag to km mindre nye kollektivfelt enn målet for 2017. Avviket skyldes i hovedsak forsinket framdrift for prosjektet rv 110 Ørebekk - Simo i Østfold. Prosjektet åpnes for trafikk i 2018, mot tidligere forutsatt i 2017.

## Utbedring av tunneler

Utbedringen av tunneler i henhold til kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres i 2017. Samtidig utbedres også forfall som bl.a. omfatter

utskifting/oppgradering av gammelt sikkerhetsutstyr og tilhørende elektroinstallasjoner. Arbeidet er omfattende og krevende, og omfatter totalt 217 tunneler på riksvegnettet. I løpet av perioden 2014–2017 vil 44 tunneler være ferdig utbedret. I tillegg har 2 tunneler i Oslo som ikke omfattes av forskriften (kortere enn 500 meter), blitt utbedret fordi tunnelene har stor trafikk med behov for utskifting av sikkerhetsutstyr og utbedring av annet forfall.

### 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 36 personer ble drept i vegtrafikken i årets fem første måneder. Dette er 11 færre enn de første fem månedene i 2016. Tallene viser at det i perioden fra 1. juni 2016 til 31. mai 2017 var til sammen 124 drepte i vegtrafikken.

#### Statens vegvesens bidrag til reduksjon i antall drepte eller hardt skadde

Etterfølgende tabell gir en oversikt over mål for året, prognose og avvik for trafikksikkerhetsindikatorer:

Trafikksikkerhet	Mål 2017	Prognose 2017 pr. 30/4	Avvik mål-prognose
Antall km utbygd firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	17,4	20,8	3,4
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveg	6,2	6,2	0
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	117,3	166,8	49,5

#### Firefelts veger

Prognosen per 30. april viser at det vil bli bygget om lag tre km firefelts veg mer enn forutsatt i 2017. Avviket skyldes at prosjektene rv 509 Sømmevågen og E39 Hove – Sandved ved en feil ikke ble tatt med i grunnlaget for fastsettelsen av måltallet for 2017.

#### Midtrekkverk

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

#### Forsterket midtoppmerking

Prognosen per 30. april viser at det vil bli etablert forsterket midtoppmerking på om lag 50 km mer riksveg enn målet for 2017. Overoppfyllelsen skyldes i hovedsak at det er etablert

forsterket midtoppmerking på flere strekninger i forbindelse med dekkelegging enn opprinnelig planlagt.

### **Kontroll- og tilsynsvirksomheten**

Det har hittil i år vært gjennomført et aktivt kontroll- og tilsynsarbeid, med økt fokus rettet mot tilfeller med høy sannsynlighet for feil og mangler.

#### Utekontroll

Av antall kontrollerte kjøretøy har andelen med mangler fra tilsvarende periode i fjor steget. Dette indikerer en ønsket utvikling i arbeidet med å målrette kontrollene. Det totale antall kontrollerte kjøretøy er noe redusert i perioden, noe som har sammenheng med begrenset ressurstilgang enkelte steder og en økt tidsbruk på oppfølging av hver kontroll på grunn av økt antall mangler.

Den positive utviklingen i bruk av vinterutrustning fortsetter, og færre reaksjoner ble gitt i vintersesongen 2017 enn tilsvarende periode i forrige sesong. Dette til tross for klar økning i antall kontrollerte kjøretøy.

Antall tungtransportkontroller som omfattes av bremsekontroll på rulleprøver, har i perioden vært på 11,8 pst., mens målet er 10 pst. i løpet av året. Statens vegvesen vurderer om fokuset på bremsekontroller på steder der det er store kontrollvolum skal justeres noe ned. Særlig vurderes dette hvor det må tas hensyn til andre spesielle kontrollhensyn, for eksempel ved de største grenseoverganger hvor kontrollfokuset i større grad ønskes rettet mot kabotasje, miljøkrav og kjøre- og hviletid.

#### Tilsyn

Det pågår fortsatt et stort oppfølgingsarbeid knyttet til gjennomførte tilsyn med ikke-godkjente verksteder i siste periode av 2016. Etterkontroll av kjøretøy som antas mangelfullt reparert har vært prioritert høyt, og har medført redusert tilsynsaktivitet på andre fagområder. Blant annet viser prognosen per 30. april at det blir utfordrende å nå målet for andel stikkprøvekontroller av totalt antall periodiske kjøretøykontroller på landsbasis.

Det er etablert et Parkeringstilsyn, som i perioden har startet sin virksomhet med å etablere kompetanse og rutiner for arbeidet, samt iverksettelse av veiledning og tilsyn med registreringene i parkeringsregisteret.

Innmeldingen i parkeringsregisteret er startet, og det er så langt registrert 116 parkeringstilbydere, med 1 629 områder og 308 066 parkeringsplasser. Registeret fungerer som planlagt, og skaper en god oversikt over virksomheten. Tilsynsaktiviteten er startet opp. Det er sendt ut om lag 50 varsler om kommende tilsyn, og det er gjennomført tre tilsyn så langt.

Register for parkeringstillatelse for funksjonshemmede er under etablering, og det arbeides med sikte på ferdigstilling i løpet av året.

## Oppfølging av tilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport

I første tertial har Statens havarikommisjon for transport publisert én rapport om møteulykke på fv 763 i Snåsa kommune. Det er i alt fremmet fire tilrådingene i rapporten. Statens vegvesen arbeider med tiltak for lukking av tilrådingene og fremmer forslag til lukking overfor Samferdselsdepartementet på vanlig måte. Inkludert tilrådingene som er fremmet hittil i 2017, er det 23 tilrådingene som ikke er lukket. For ni av disse er det enten foreslått lukking eller i ferd med å bli foreslått lukking. Det er ikke gjennomført lukningsmøte i første kvartal.

### 2.1.3 Hovedmål Miljø

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

#### Lokal luftforurensing og støy

Etterfølgende tabell gir en oversikt over mål for året, prognoser og avvik for miljøindikatorer:

Miljø	Mål 2017	Prognose 2017 pr. 30/4	Avvik mål-prognose
Antall byer/tettsteder med overskridelser av forskriftsfestet grenseverdi for NO <sub>2</sub> (maks 18 timer over 200 µg/m <sup>3</sup> per år, eller årsmiddel over 40 µg/m <sup>3</sup> )	0	0	-
Antall byer/tettsteder med overskridelser av forskriftsfestet grenseverdi for PM <sub>10</sub> (maks 30 ggr over 50 µg/m <sup>3</sup> per år, eller årsmiddel 25 µg/m <sup>3</sup> )	0	0	-
Reduksjon i antall boliger og institusjoner utsatt for støynivå over forurensingsforskriftens krav (42 dB)	18	18	-

Grenseverdiene for NO<sub>2</sub> er ikke overskredet hittil i år. I Oslo ligger antall timer med høye konsentrasjoner omtrent på samme nivå som de siste årene. Været høsten 2017 vil være avgjørende for om årsmiddelverdien for NO<sub>2</sub> overskrides.

Grenseverdiene for PM<sub>10</sub> er ikke overskredet hittil i år. Flere byer har hatt mange døgn over 50 mikrogram/m<sup>3</sup>. Målestasjonen med flest døgn over 50 mikrogram/m<sup>3</sup> i Oslo har hatt 11 av 30 tillatte døgn over 50 mikrogram/m<sup>3</sup>. I Bærum, Elverum, Lillehammer og Hamar ligger antall døgn over 50 mikrogram/m<sup>3</sup> mellom 8 og 15 døgn. I Trondheim er stasjonen med flest døgn over 50 mikrogram/m<sup>3</sup> lokalisert nær anleggsområdet for E6 Øst på Tiller, og det antas at noen av målingene kan knyttes til anleggsarbeidet. Været høsten 2017 vil også her være avgjørende for om grenseverdien overskrides.



Det er hittil i år gjort tiltak på 15 av totalt 18 planlagte boliger over forurensningsforskriftens krav. I henhold til krav i forskriften gjennomføres det en oppdatering av behovet for tiltak. Resultatet av den oppdaterte kartleggingen vil kunne endre behovet for tiltak. Kartleggingene ferdigstilles til høsten.

### Utvikling i saltforbruk

Foreløpige tall for saltforbruket i vintersesongen 2016/2017 viser at forbruket ligger an til ende på 235 000 tonn. Dette er en nedgang på om lag 11 pst. (30 000 tonn) fra sesongen 2015/2016. Reduksjonen skyldes i hovedsak værmessige forhold og en tettere oppfølging av vinterdriften fra tidligere år. Forbruket er fremdeles høyt, og det er vedtatt flere tiltak for å redusere forbruket. Blant annet legges det opp til at oppgjørsformen for salting vil bli endret i nye kontrakter som lyses ut.

#### 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.*

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

Universell utforming	Mål 2017	Prognose 2017 pr. 30/4	Avvik mål-prognose
Antall viktige knutepunkt for kollektivtransporten som er universelt utformet (utbedret, langs riksveg)	5	3	-2
Antall holdeplasser på riksvegnettet for kollektivtransport som er universelt utformet (utbedret)	20	31	11

Prognosen for antall viktige knutepunkt for kollektivtransporten som er universelt utformet gir et avvik med to færre punkter enn målet for 2017. Det skyldes i hovedsak forsinkelser som følge av at oppstart må samordnes med andre aktørers utbygging.

For universelt utformede holdeplasser på riksvegnettet viser prognosen for året per 30. april 11 flere holdeplasser enn målsatt. Seks av disse inngikk i målet for 2016, men har først blitt ferdigstilt i løpet av første tertial 2017. De resterende fem skyldes feil i grunnlaget for fastsettelsen av måltallet.

#### 2.1.5 Oppfølging av investeringsprosjekter

Vedlegg 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt i 2017. Samlet for disse er det en forventet kostnadsøkning på 6 882 mill. kr (6,3 pst.) i forhold til opprinnelig overslag (styringsramme). I forhold til prognosen for

sluttkostnad i Prop. 1 S (2016–2017) er kostnadsøkningen 169 mill. kr (0,1 pst.), etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2015 til 2016.

For følgende prosjekter er prognosen for sluttkostnad over fastsatt kostnadsramme:

- E39 Dregebø – Grytås og Birkeland – Sande nord i Sogn og Fjordane
- Rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane
- Rv 77 Tjernfjellet i Nordland
- E6 Kråkmofjellet nord i Nordland
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland

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

### Rv 77 Tjernfjellet i Nordland

Prognosen for sluttkostnad er økt med 23 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak høyere tilbudspriser enn forventet, samt økt omfang av krevende fjell avdekket i forbindelse med tunneldrivingen.

### E6 Hålogalandsbrua i Nordland

Prognosen for sluttkostnad er økt med 104 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt byggetid for betongarbeidene, med tilhørende tilleggskrav fra stålentreprenør på grunn av forsinket oppstart som følge av forsinkelser i betongarbeidene.

*Mill.kr*

Prosjekt	Oppr. overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnadsramme	Prognose for slutt-kostnad	Endring ift. styringsramme	Endring ift. kostnadsramme
<b>Rv 77 Tjernfjellet</b>	512	564	587	75	23
<b>E6 Hålogalandsbrua</b>	3 273	3 746	3 850	577	104

## 2.2 Ressursbruk

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

#### Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Overført fra 2016	Tildelt 2017*	Anslag merinntekter post 01, 02 og 03	Til disp. 2017	Prognose 2017	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, pr 30. april
Post 23		-11 477,894	-77,0	-11 554,894	11 685,0	130,1	1,1	3 147,0
Post 29	-3,478	-519,0		-522,478	552,0	29,5	5,7	147,0
Post 30	-395,302	-14 321,8		-14 717,102	14 700,0	-17,1	-0,1	4 941,5
Post 31	-217,573	-609,0		-826,573	848,7	22,1	2,7	222,3
Post 34	-258,117	-277,9		-536,017	442,0	-94,0	-17,5	88,1
Post 35	-29,658	-10,3		-39,958	-3,0	-43,0	-107,5	2,3
Post 36	-11,558	-478,1		-489,658	378,5	-111,2	-22,7	117,7
Post 37	-46,213	-327,8		-374,913	321,1	-53,8	-14,4	81,6
Post 72	-138,643	-1 143,9		-1 282,543	1 282,5	0	-	393,9
<b>SUM</b>	<b>-1 100,542</b>	<b>-29 166,594</b>	<b>-77,0</b>	<b>-30 344,136</b>	<b>30 206,8</b>	<b>-137,3</b>	<b>-0,5</b>	<b>9 141,4</b>

\* Ekskl. RNB

#### Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveger

Post	Overført fra 2016	Tildelt 2017	Til disp. 2017	Prognose 2017	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, pr 30. april
Post 61		-170,7	-170,7	170,7	-	-	-
Post 62	-9,818	-743,8	-753,618	500,0	-253,6	-33,7	17,1
Post 63	-144,417	-122,5	-266,917	176,0	-90,9	-34,1	4,0
<b>SUM</b>	<b>-154,235</b>	<b>-1 037,0</b>	<b>-1 191,235</b>	<b>859,4</b>	<b>-344,5</b>	<b>-28,9</b>	<b>21,1</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 2017. Dette er om lag 3,0 mrd. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017)

#### Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Forutsatt 2017	Inntekter per 30. april 2017	Forventede inntekter per 31. des. 2017	Pst. inntekt per 30. april 2017 av forutsatt 2017
Post 01	188,4	60,8	188,4	32,3
Post 02	423,128	162,7	500,0	38,5
Post 03	105,7	31,9	105,7	30,2
<b>SUM</b>	<b>717,228</b>	<b>255,4</b>	<b>794,1</b>	<b>35,6</b>

## 2.2.2 Postvis omtale

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

Prognosen per 30. april viser et merforbruk på om lag 130 mill. kr.

Post 23.1 Forvaltning av riks- og fylkesveg m.m. har et prognostisert merforbruk på om lag 10 mill. kr sammenlignet med disponibelt beløp. Dette skyldes tilpasninger i IKT-systemer på grunn av den pågående kommune- og regionreformen.

Post 23.2. Trafikant- og kjøretøytilsyn har et prognostisert mindreforbruk på om lag 30 mill. kr sammenlignet med disponibelt beløp. Av dette mindreforbruket er 16 mill. kr knyttet til Autosysprosjektet. Øvrig mindreforbruk skyldes noe høyere forventet merinntekt knyttet til post 02.

#### Autosysprosjektet

Prognose for året for Autosysprosjektet viser et mindreforbruk på 16 mill. kr. i forhold til budsjett (< P35). Mindreforbruket skyldes noe lavere ressursinnsats enn forutsatt, blant annet på grunn av en reduksjon i bruk av eksterne konsulenter i prosjektet.

Prosjektet er over halvveis i leveranse 3 og forventer å levere i henhold til kostnad, omfang og tid. Det har vært oppstart for planlegging av leveranse 4.1 i perioden, og prosjektet anser at konstruksjon for hovedleveranse 4 vil starte som planlagt i september 2017.

Post 23.6 Drift av riksveger har per 30. april et prognostisert merforbruk på om lag 60 mill. kr. En vesentlig del av dette skyldes økte driftskostnader på grunn av krevende vinter i deler av landet samt enkelthendelser som opprydding etter brannen i Fjærlandstunnelen på rv 5 i april 2017.

Post 23.7 Vedlikehold av riksveger har per 30. april et prognostisert merforbruk på om lag 90 mill. kr. Dette skyldes flere forhold, men de vesentlige avvikene er knyttet til nødvendig vedlikehold av tunneler, bruer og kaier. For å klargjøre omkjøringsvegnettet for langvarig stenging av E18 i forbindelse med rehabilitering av Kjørholt- og Bambletunnelen i Telemark måtte det iverksettes tiltak på og under rv 354 Brevikbrua.

For Post 23.8 Byggherrekostnader innenfor drift- og vedlikehold av riksveger styres det mot disponibelt beløp.

### Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

#### Statlige midler

Prognosen per 30. april viser et merforbruk på om lag 30 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak økte utgifter knyttet til forberedende arbeider til tunnelrehabiliteringen på E39 Klett - Bårdshaug i Sør-Trøndelag.

Eksterne midler

Prognosen per 30. april viser et forbruk i tråd med det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2016–2017).

**Post 30 Riksveginvesteringer**Statlige midler

Prognosen per 30. april er tilnærmet lik disponibelt beløp. Det er imidlertid variasjoner mellom de ulike underpostene. Prognosene viser mindreforbruk innenfor programområdene bymiljøavtaler, gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak, mens det er merforbruk bl.a. innenfor fornying og ikke rutefordelte midler.

Våren 2017 er det framforhandlet byvekstavtaler med Bergen/Hordaland og Nord-Jæren. Disse avtalene ventes å bli undertegnet i løpet av sommeren 2017. Det er også framforhandlet en bymiljøavtale med Oslo og Akershus. Den ble undertegnet av forhandlingspartnerne i januar 2017 og er deretter godkjent av Akershus fylkeskommune, Oslo bystyre og regjeringen. Avtalen ventes å bli signert av samferdselsministeren, fylkesordføreren og byrådslederen i løpet av sommeren. Det pågår et arbeid med å avklare hvordan tildelte midler skal fordeles mellom Trondheim, Oslo/Akershus, Bergen og Nord-Jæren.

Eksterne midler

Prognosen per 30. april viser at det tas ut om lag 3,0 mrd. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017). Avviket skyldes i hovedsak forbruk av bompenger som opprinnelig var forutsatt benyttet før 2017.

**Post 31 Skredsikring riksveger**Statlige midler

Prognosen per 30. april viser et merforbruk på om lag 20 mill. kr. Avviket skyldes bl.a. økt omfang av sikringstiltak på prosjektet rv 13 Deildo i Hordaland. I tillegg er det merforbruk for prosjektet rv 13 Joberget i Hordaland, i hovedsak knyttet til utglidningen i Granvinsvatnet.

Eksterne midler

Prognosen per 30. april viser et forbruk i tråd med det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2016–2017).

**Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift**

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 100 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at arbeidet med konkurransegrunnlag for enkelte prosjekter har tatt lengre tid enn tidligere forutsatt. Avviket knytter seg i hovedsak til prosjektene rv 77 Tjernfjellet og E6 Finneidstraumen bru i Nordland.

**Post 35 Vegutbygging i Bjørvika**

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 40 mill. kr. Avviket skyldes at arbeidene i Bispegata ikke kan gjennomføres før Bane NOR har bygget kulvert for Follobanen under Bispegata.

**Post 36 E16 over Filefjell**

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 110 mill. kr. Mindreforbruket fordeler seg omtrent likt mellom de to prosjektene Øye – Eidsbru og Varpe bru – Smedalsosen. For prosjektet Øye – Eidsbru skyldes mindreforbruket både kostnadsreduksjoner og redusert framdrift for tunnelentreprisen, hvorav det siste forholdet utgjør det vesentligste av mindreforbruket. Mindreforbruket knyttet til prosjektet Varpe bru – Smedalsosen skyldes at deler av sluttoppjøret forventes utsatt til 2018.

**Post 37 E6 vest for Alta**

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 50 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i anleggsarbeidene på prosjektet Storsandnes – Langnesbukta.

**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 et mindreforbruk på om lag 250 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak vesentlig redusert framdrift for prosjektet fv 17 Liafjell – Olvikvatn i Nordland. På grunn av at fordelingen av tilskudd i 2018 foreløpig ikke er avklart, er det krevende å redusere mindreforbruket gjennom midlertidige omdisponeringer mellom fylker, mot tilbakeføring i 2018. Statens vegvesen vil komme tilbake til dette.

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

Prognosen per 30. april viser et mindreforbruk på om lag 90 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart for flere prosjekter.

**Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester**

Prognosen per 30. april viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til dette da Statens vegvesen er i forhandlinger med rederiene om kompensasjonskrav som følge av erstatningskrav som skyldes endringer i rabattordninger/bruk av rabatterte billetter. I tillegg er det usikkerhet rundt krav om erstatning fra Sør-Trøndelag fylkeskommune for fylkesvegsambandet Flakk – Rørvik i forbindelse med følgekostnader ved forsinket ferdigstilling av ferjekai.

Statens vegvesen legger til grunn at begge forholdene vil være avklart i løpet av andre halvår 2017.

**Post 01 Salgsinntekter m.m.**

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre 188 mill. kr som tilsvarer inntektskravet på posten. 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 vil bli på omtrent samme nivå som for 2016. Dette gjelder for alle tjenestene med unntak av førerkort, hvor 2016 var et toppår med fornyelser av førerkortklassene C1 og C1E.

Tallene for førerkortproduksjon de fire første månedene i 2017 ligger på om lag samme nivå som tilsvarende periode i fjor. Produksjonsvolumet varierer gjennom året, og det er knyttet noe usikkerhet til hvor stor etterspørselen vil bli for aldersfornyelser for personer 75 år eller eldre, samt utvidet frist for fornyelse av førerkortklasse C1. Basert på historiske tall og erfaringer anslås det i 2017 en økning i førerkortproduksjon på om lag 3,9 pst. av et normalår.

I 2017 er det innført gebyr for vilkårsparkering. Etter forskriften skal parkeringsvirksomhetene for 2017 betale for hver avgiftsbelagte plass som er lagt inn i parkeringsregisteret, et gebyr knyttet til tilsyn med de om lag 100 registrerte parkeringsvirksomhetene og et gebyr for de som ønsker å få godkjent en undervisningsplan for å selge opplæringstjenester. Total prognose for året anslås til om lag 3 mill. kr for avgiftsbelagte plasser, tilsyn og godkjenning av undervisningsplan.

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 77 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 105 mill. kr som tilsvarer inntektskravet på posten. Det er knyttet usikkerhet til prognosen.

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

## Kap. 4322 og kap. 5624 Svinesundsforbindelsen AS

Mill. kr

Kap. Post	Budsjett 2017	Prognose 2017	Avvik
Kap. 4322, post 90 Avdrag på lån	190	190	0
Kap. 5624, post 80 Renter	20	20	0
<b>SUM Svinesundsforbindelsen</b>	<b>210</b>	<b>210</b>	<b>0</b>

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

### 2.2.3 Fullmakter og forskutteringer

#### Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak V

	Mill. 2016-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	2 990
+ Nye forpliktelser som pådras i 2017	1 000
– Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	790
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017</b>	<b>3 200</b>

Dette er en fullmakt som skal gi rom for å inngå avtaler om ekstern finansiering for å framskynde prosjekter som ellers ikke ville blitt startet opp/gjennomført før etter 2017. Størrelsen på den statlige rammen til investeringsformål er følgelig helt avgjørende for i hvor stor grad det vil oppstå ønsker om slik forskuttering. Det er derfor vanskelig å forutse hvor store forpliktelser som vil bli pådratt i løpet av 2017. Siden rammen i Meld. St 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 gir lite rom for å starte nye prosjekter i første del av planperioden, har vi foreløpig lagt til grunn at det blir stor interesse for å forskuttere. Det forutsettes imidlertid at fullmakten på 3,5 mrd. kr ikke overskrides.

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

	Mill. 2016-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	6 500
+ Nye forpliktelser som pådras i 2017	500
– Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	4 300
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017</b>	<b>2 700</b>

Prognosen viser at Statens vegvesen ikke vil gå ut over fullmakten på 2,7 mrd. kr.



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

	Mill. 2017-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	6 427
+ Nye forpliktelser som pådras i 2017	2 351
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	2 294
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017</b>	<b>6 484</b>

Statens vegvesen anslår udekkede forpliktelser på 6 500 mill. kroner ved utløpet av 2017. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til nye driftskontrakter hvor det foreløpig ikke er inngått kontrakt. Det er og knyttet en noe større usikkerhet til anslaget da en vil få flere kontrakter som går ut over 5 år, som har vært det vanlige. Prognosene viser at Statens vegvesen ikke vil gå ut over fullmaktene på hhv. 6,6 mrd. kr totalt og 2,7 mrd. kr i årlige forpliktelser.

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

	Mill. 2016-kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	9 100
+ Nye forpliktelser som pådras i 2017	8 100
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	-1 300
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017</b>	<b>15 900</b>

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser er 15,9 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2,0 mrd. kr. Prognosen viser at Statens vegvesen ikke vil gå ut over fullmakten.

### Investeringsramme for transporttiltak i fylkene – romertallsvedtak XI

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 XII

Stortinget har gitt fullmakt til å øke takstene i Oslopakke 3 med 1 kr i tillegg til ordinær prisjustering. Denne økningen vil bli gjennomført fra 1. juli 2017.

## 2.2.4 Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

### Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Arbeidet med nasjonal reiseplanlegging skal legge til rette for en nasjonal, nøytral reiseplanlegger for kollektivtrafikken. Målet for den nasjonale reiseplanleggeren er å tilby betydelig bedre reiseinformasjon for hele landet – og derigjennom bidra til å gjøre kollektivreiser til det naturlige førstevalget. Det er et mål å tilrettelegge for planlegging og kjøp av selve reisen i en og samme operasjon.

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

Ansvar for oppgaver knyttet til nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering ble i hovedsak overført til Jernbanedirektoratet fra 1. april 2017. Statens vegvesen har vært prosjekteier for prosjektet for nasjonal reiseplanlegging og vil beholde eierskapet frem til det overføres til det statlige aksjeselskapet Entur senest 30.06.2017. VD vil for 2017 fakturere SD etter at prosjektet er overdratt til Entur og alle fakturaer knyttet til oppgavene er mottatt. Dette gjelder også kostnader til elektronisk billettering og rutedata i første kvartal.

Selv om ansvar for budsjett og kostnader til elektronisk billettering og rutedata ble overført til Jernbanedirektoratet fra 01.04.2017, er bevilgninger og budsjett for oppgavene samlet for hele 2017. Tilskudd til Norsk reiseinformasjon (NRI) for første kvartal, samt avviklingskostnader inngår ikke i regnskap for 1. tertial, da disse tallene fremdeles ikke foreligger.

*Mill. kr*

Statens vegvesen fører på Kap. 1320, post 23	Overført fra 2016	Bevilgning 2017	Totalt disponibelt 2017	Regnskap pr. 30. april 2017	Prognose 2017	Awik
SD belaster Kap. 1330, post 60	12,6	33,1	45,7	8,0	45,7	0

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

Aktivitet	Status	Kommentar
Grunntjenester elektronisk billettering	Teknisk er det klart for at reisekort kan benyttes til å betale for billett hos andre parter enn der hvor kortet er utstedt. Dette gjelder det meste av landet. Markedsmessig og når det gjelder økonomisk rapportering er det oppgaver som gjenstår.	Det pågår en prosess for at Interoperabilitets-tjenester AS skal inngå i Entur AS.

Implementering av Håndbok N820 Rutedata og informasjonselementer	Arbeid med norsk NeTEx-profil pågår. Stor aktivitet med testing av data på nytt format.	
Ny infrastruktur for reiseplanleggingsdata	Utvikling av er løsninger basert på skybaserte tjenester. Ny rutedatabase og nytt nasjonalt holdeplassregister.	Oppgavene utføres hos Entur, økonomisk ansvar overføres til JDIR senest 30.06.2017.
Utforming og etablering av nasjonal reiseplanleggingstjeneste	Sluttbrukertjeneste for reisesøk og billettsalg for tog og reiseplanleggertjeneste for øvrig kollektiv utvikles som felles tjeneste.	Oppgavene utføres hos Entur
Organisering – oppgaver tidligere utført hos Norsk reiseinformasjon	Tidligere ansatte hos NRI er overtatt av Entur, fra 01.04.2017.	Prosess med virksomhetsoverdragelsen nærmer seg avslutning.

### Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

	<i>Mill. kr</i>				
	Overført fra 2016	Bevilgning 2017	Totalt til disp. 2017	Prognose 2017	Avvik
<b>Kap. 1330, post 63</b>	125	229,8	354,8	277	-77,8

Bevilgete midler i 2017 er fordelt på følgende måte:

- *Fornebubanen i Oslo og Akershus*: 50 mill. kr. I tillegg er det bevilget 25 mill. kr i 2015 og 100 mill. kr i 2016 til planlegging av Fornebubanen. Prognosen viser at prosjektet kan bruke 100 mill. kr i 2017.
- *Superbussløsning i Trondheim*: 42 mill. kr. Prognosen viser at midlene brukes.
- *Bybanen i Bergen*: 50 mill. kr. Midlene skal gå til grunnerverv. Prognosen viser at midlene brukes forutsatt at byvekstavtalen blir godkjent.
- *Bussveien på Nord-Jæren*: 85 mill. kr. Prognosen viser at midlene brukes forutsatt at byvekstavtalen blir godkjent.

### Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler

	<i>Mill. kr</i>				
	Overført fra 2016	Bevilgning 2017	Totalt til disp. 2017	Prognose 2017	Avvik
<b>Kap. 1330, post 64</b>	0	170 + 41	211	211	0

Midlene gjelder belønningsmidler til Trondheim.

## Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområde

	<i>Mill. kr</i>			
	Bevilgning 2017	Totalt til disp. 2017	Prognose 2017	Avvik
Kap. 1330, post 75	502,8	502,8	502,8	0

Prognosen per. 30. april viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt. Midlene er stilt til disposisjon for Statens vegvesen i Tildelingsbrevet for 2017. Nærmere føringer for ordningen, herunder regelverket for tilskuddsordningen er gitt i eget brev av 20. februar 2017 fra Samferdselsdepartementet.

Alle aktører (bompengeselskaper) innen målgruppen for å motta tilskudd, er gjort kjent med ordningen i brev av 3. mars 2017. Innen fristen for å søke tilskudd er det kommet inn 39 søknader fra i alt 43 bompengeselskaper som er aktuelle for ordningen. To av disse har ennå ikke startet med innkreving av bompenger og har derfor fått utsatt fristen for å søke til 1. juni 2017.

Det arbeides nå med utsendelse av tilsagnsbrev til de bompengeselskapene som har søkt. Første utbetaling av tilskudd vil først kunne skje når det foreligger entydige vedtak fra berørte kommuner og fylkeskommuner om at prosjektet skal legge om til ny takst- og rabattstruktur i tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016), vedtak fra selskapets eiere om at selskapet går inn i ett av de regionale selskapene og søknad fra bompengeselskapet om å sette ned gjennomsnittstaksten med minst 10 pst.

### 2.2.5 Kollektivtransporttiltak i byområdene

#### Oppfølging av 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.

Siden handlingsplanen ble lagt fram i 2014, har det blitt inngått bymiljøavtale med Trondheim/Sør-Trøndelag og Oslo/Akershus, samt byvekstavtale med Bergen/Hordaland og Nord-Jæren. På sikt skal staten inngå byvekstavtaler med alle de ni største byområdene. Byvekstavtalene skal legge til rette for at veksten i persontransporten i storbyområda skjer ved kollektivtransport, sykkel og gange, og skal stimulere til en areal- og transportpolitikk som skal gjøre det mer attraktivt å bruke alternativer til privatbiler.

Utviklingen i trafikken i byområdene blir fulgt gjennom reisevaneundersøkelser og trafikktegninger (byindeks). Fra 2016 har det vært gjennomført kontinuerlige reisevaneundersøkelser med et større utvalg i byområdene der det blir inngått byvekstavtaler.

Gjennom Statens vegvesen sitt FoU-program BEDRE BY er det et pågående arbeid med å forbedre transportmodellene og datagrunnlaget i de samfunnsøkonomiske analysene. Dette vil gi bedre analyser av effektene av kollektivtrafikktiltak.

Godt fungerende knutepunkter tilbyr effektive og enkle overganger for de reisende. I tillegg er byutvikling, arealutvikling og fortetting rundt knutepunkt viktige elementer i knutepunktutviklingen. Statens vegvesen har i samarbeid med Jernbanedirektoratet og KS laget et rammeverk for knutepunktutvikling, som skal være en veileder for lokal og regional knutepunktutvikling felles for alle trafikkslag. Veilederen ble sendt på høring våren 2017.

Hastighet er viktig for å bedre konkurranseevnen til kollektivtransporten, særlig i rushtiden. Utbygging av kollektivfelt, effektive knutepunkt/holdeplasser og prioritering i kryss har gitt bedre framkommelighet for kollektivtransporten de siste årene. Utviklingen i framkommelighet for buss blir fulgt gjennom systematiske målinger på stamlinjenettet for kollektivtrafikken i de fire største byområdene. Statens vegvesen gjennomfører to årlige tellinger av kjøretøy i kollektivfelt på målepunkter i de fem største byene. Gjennom dialog med ekspressbussnæringen arbeider Statens vegvesen videre med å sikre bedre holdeplasser for ekspressbusser langs riksvegnettet.

Statens vegvesen har fått et særskilt ansvar for å utvikle kompetanse innen kollektivtransport. I samarbeid med Lunds universitet blir mastergradkurs i kollektivtransport arrangert på NTNU for fjerde gang høsten 2017. Fagbok i kollektivtransport er blitt oppdatert og kom i både norsk og svensk versjon i mai 2017.

## 3 Effektivisering, bemanning og tjenestekjøp

### 3.1 Effektivisering

Effektiviseringsmålet i Statens vegvesen i 2017 er 140 mill. kr, jf. omtale i Prop. 1 S (2016–2017). I målet inngår produktivetsgevinst som følge av reform for avbyråkratisering og effektivisering på om lag 85 mill. kroner. Effektivisering skal tas ut i alle deler av virksomheten. Effektiviseringsprogrammet følges opp gjennom indikatorer på ulike nivåer.

På overordnet nivå følges effektivisering opp gjennom utviklingen i det som har vært omtalt som påvirkbare kostnader. Her inngår kostnader til lønn, tjenestekjøp, reiser, eiendom og alle andre driftsutgifter som inngår i totalrammen. Lønn og kjøp av tjenester utgjør hoveddelen av disse kostnadene. I 2016 ble det etablert en særskilt styringsmodell for oppfølging av bemanning og kjøp av tjenester. Denne styringsmodellen er videreført i 2017.

På et mer detaljert nivå er det i 2017 etablert en rekke nye effektiviseringsindikatorer. Hensikten med indikatorene er å følge opp effektivisering på tiltaksnivå. Det gjennomføres tiltak innenfor alle områdene som følges opp i effektiviseringsprogrammet, det vil si byggherre, planlegging, forvaltning, trafikant- og kjøretøy og ledelse og støtte. Forventet gevinst av tiltakene summerer seg til samlet effektiviseringsmål i 2017. Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er det i tillegg etablert egne indikatorer for selvbetjeningsgrad og produktivitet.

## Status for effektiviseringsprogrammet i 2017

### Overordnede indikatorer

Innsparing som følge av effektivisering beregnes gjennom utviklingen i påvirkbare kostnader. Forutsetningen som ligger til grunn i programmet, er at kostnadene skal øke mindre enn totalrammen/samlet omsetning. Nivået sammenlignes med tilsvarende periode i 2016.

Hittil i 2017 har omsetningen økt sammenlignet med tilsvarende periode i 2016. De påvirkbare kostnadene har i samme periode økt mindre enn omsetningsøkningen. Andelen er dermed redusert. Foreløpig beregnet effektiviseringsgevinst i 2017 utgjør om lag 80 mill. kr. Statens vegvesen er på bakgrunn av dette i rute for nå effektiviseringsmålet for 2017.

Tabellen under viser utvikling i påvirkbare kostnader fra 2015 til 2017. Nivået på kjøp av tjenester er redusert i 2017 sammenlignet med tilsvarende periode i fjor. Bemanning målt i antall stillinger har gått ned fra første tertial 2016 til første tertial 2017. Dette har bidratt til en liten nedgang i andelen bemanningskostnader i samme periode.

### Andel påvirkbare kostnader, lønn og tjenester (pst.)

Navn på indikator	30.04.2015	30.04.2016	30.04.2017	Beregnet gevinst pr. 30.04.2017
Andel påvirkbare kostnader <sup>1</sup>	23,7	23 <sup>2</sup>	22,5	80 mill. kr
-Herav lønnsandel	10,51	10,42	10,39	
-Herav tjenestekjøpandel	8,05	7,38	6,64	
-Herav øvrige kostnaders andel	5,15	5,23	5,45	

### Indikatorer på tiltaksnivå

Tabellen under viser hvordan overordnet effektiviseringsmål er brutt ned på tiltak i 2017. Statens vegvesen vil komme tilbake til rapportering av effekter på tiltaksnivå i årsrapporten for 2017.

### Effektiviseringstiltak pr. område 2017

Effektiviseringsområde	Tiltaksområder	Målsatt gevinst 2017 (mill.kr)
Byggherre	Kontraksstrategi, styring av kontrakter, standardiserte brudetaljer	50
Planlegging	Reguleringsplaner	20

<sup>1</sup> Indikatoren viser påvirkbare kostnader relatert til samlet omsetning på riks- og fylkesveg. Tall for omsetning inkluderer nå samlet omsetning, også balansearter. Dette er i samsvar med hvordan Statens vegvesen rapporterer omsetning for øvrig i tertial- og årsrapportering

<sup>2</sup> Det er korrigert for virkningene i 2017 av endret modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse for at tallene skal bli sammenlignbare

Forvaltning på veg	NVDB –digitalisering av datafangst, automatisering av søknader	10
Trafikant- og kjøretøy	Selvbetjeningsløsninger og systemutvikling	20
Ledelse- og støtte	Reiser, eiendom, digitalisering	40
<b>Totalt</b>		<b>140</b>

### Benchmarking

Statens vegvesen har satt i verk og planlegger oppstart av flere benchmarkingsinitiativ i 2017. En samlet redegjørelse for benchmarking i 2017 vil gis i årsrapporteringen.

### TK-indikatorer

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

Indikatoren for selvbetjeningsgrad gir uttrykk for antall tjenestehandlinger utført på selvbetjening totalt sett opp mot antall tjenestehandlinger totalt<sup>3</sup>. Utviklingen i selvbetjeningsgrad har vært som følger:

	30.04.2015	30.04.2016	30.04.2017
Selvbetjeningsgrad (pst.)	25,6	31,7	40,5

Tall for produktivitet på tjenesteområdene teoriprøver, praktisk førerprøve, vognkortthandlinger, førerkortthandlinger og hallkontroll foreligger ikke pr. 30.04 på grunn av manglende oppdaterte produksjonstall. Statens vegvesen vil komme tilbake til utviklingen i denne indikatoren i rapportering pr. 31.08.

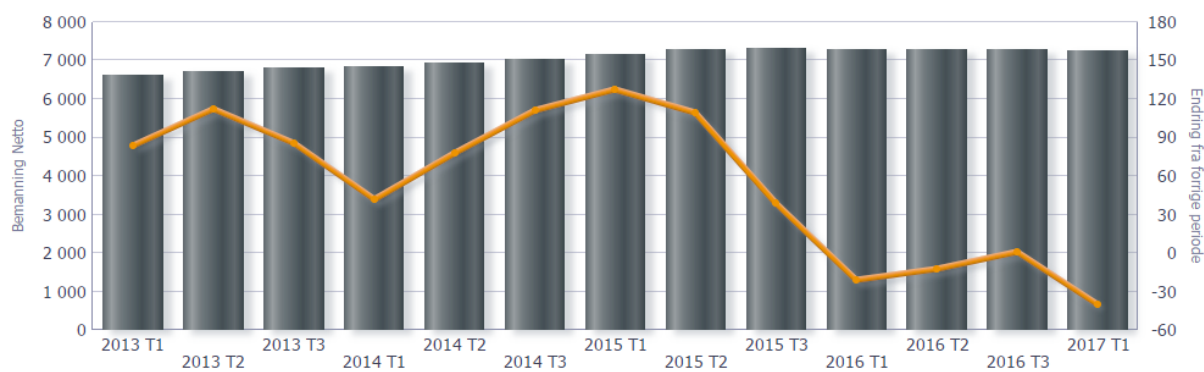
## 3.2 Bemanning og kjøp av tjenester

### Bemanning

	2013	2014	2015	2016	2017 første tertial	Endring fra 2016 til T1 2017
<b>Bemanning</b>						
Antall ansatte	7 111	7 332	7 585	7 575	7 530	-45/-0,6%
Bemanning, hele stillinger	6 807	7 036	7 313	7 281	7 241	-40/-0,5%

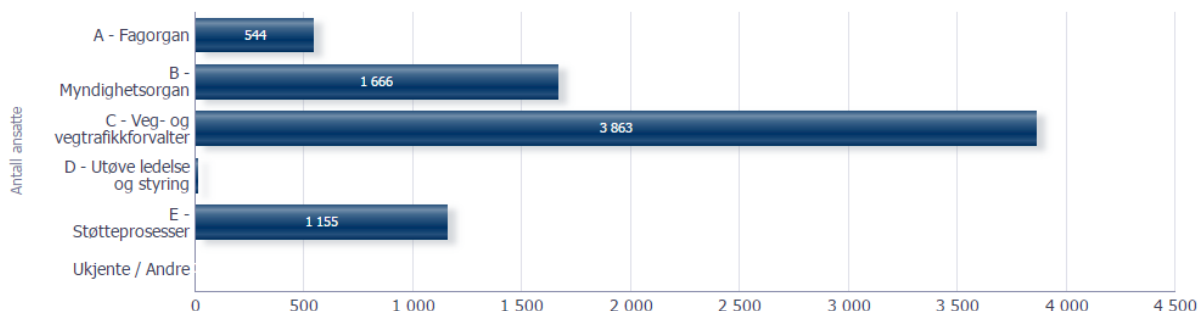
Per 30. april 2017 har Statens vegvesen en bemanning på 7 241 hele stillinger fordelt på 7 530 ansatte. Dette er en bemanningsnedgang på 0,5 pst. (40 hele stillinger) gjennom første tertial. Figuren på neste side viser netto bemanning (grå søyler) samt endring fra foregående tertial (oransje kurve).

<sup>3</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.



Etaten har etablert konkrete målsettinger for bemanning og tjenestekjøp i 2017 som sikrer at enhetene og etaten samlet vil realisere effektiviseringsgevinster i form av lavere bemanning og mindre tjenestekjøp.

Figuren under viser bemanningen prosessfordelt. Den har mindre endringer gjennom første tertial.



Per 30. april er det ansatt 103 personer i fast stilling, mens 127 har sluttet.

### Kjøp av tjenester

Statens vegvesen har i 2017 satt mål om at det samlede kjøp av tjenester ikke skal overstige 3 400 mill. kr<sup>4</sup>. I tallet inngår både kjøp av tjenester som er belastet kap. 1320 og tjenester som finansieres over fylkeskommunenes budsjett. Målet er satt ut fra en reduksjon av samlet tjenestekjøp med om lag 10 pst. av faktisk nivå på kjøp av tjenester i 2016.

Nivået per 30. april viser at det ligger an til en reduksjon av samlede kjøp av tjenester fra 2016 til 2017. Foreløpig prognose for året ligger imidlertid over måltallet. Prognosen er basert på innspill fra driftsenhetene, og en framskriving av nivået på tjenestekjøp per 30. april basert på samme forbruksmønster som i 2016. Statens vegvesen fastholder måltallet for 2017, og vil styre mot et nivå på tjenester på 3 400 mill. kr.

<sup>4</sup> Tallet er noe justert i forhold til tidligere beregning av måltall som var basert på 10 % reduksjon av prognosetall for kjøp av tjenester i 2016



Kjøp av tjenester	2015	2016	2017
–Riksveg for hele året	3 424	3 140	2 900*
–Fylkesveg for hele året	490	630	700*
<b>Sum riks- og fylkesveg hele året</b>	<b>3 914</b>	<b>3 770</b>	<b>3 600*</b>
–Riksveg per første tertial	1 049	961	886
–Fylkesveg per første tertial	162	188	225
<b>Sum riks- og fylkesveg per første tertial</b>	<b>1 211</b>	<b>1 149</b>	<b>1 111</b>

\*) Prognose per 30. april for året

## 4 Rammebetingelser

### 4.1 Trafikkutvikling 2017

Tabellen under angir trafikkøkning hittil i år til og med 30. april for alle kjøretøy, og fordelt på lette og tunge kjøretøy.

	Trafikkutvikling hittil i år (1.1.–30.4.2017)
Alle kjøretøy	2,2 pst.
Lette kjøretøy	2,0 pst.
Tunge kjøretøy	4,7 pst.

### 4.2 Prisutvikling fra 2016 til 2017

	Forventet prisutvikling 2017 (pst.)	Faktisk prisutvikling 1. kv. 2016 – 1. kv. 2017 (pst.)*
Veganlegg	2,5	4,6
Drift og vedlikehold	2,8	7
Innenriks sjøfart (ferje)	2,8	**
Riksregulativ ferjetakst	7,8	7,8

\*) Kilde: Statistisk sentralbyrå

\*\*\*) Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks ferje (1. kv. 2017) publiseres 23. juni 2017

Forventet prisutvikling gjelder hele 2017. Når det gjelder faktisk prisutvikling for Riksregulativ ferjetakster, er dette det samme som forventet prisutvikling. Takstene blir fastsatt lik oppgitte takster i statsbudsjettet.

## 5 Styring og kontroll av 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.

Det utarbeides 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.

De seks risikoelementene er satt opp i tabellen nedenfor. Kolonnen for trend viser utviklingen fra risikoanalysen gjennomført i budsjettarbeidet for 2017 fram til første tertial. Verdiene i tabellen er beregnet risiko for de seks gjennomgående risikoelementene. Risikoen er basert på et risikobilde som varierer mye mellom de ulike delene av landet I.

Risikovurdering 2017		Sannsynlighet 5 svært stor 4 stor 3 moderat 2 liten 1 meget liten	Konsekvens 5 svært alvorlig 4 alvorlig 3 moderat 2 liten 1 ubetydelig	Sum risiko 2017	Trend
Risiko nr.	Risikoelement				
E1	Uønskede kostnadsøkninger	3	4	12	●
E2	Ikke tilstrekkelig kapasitet og kompetanse	3	4	12	●
E3	Manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet	3	3	9	●
E4	Ikke tilstrekkelig plangrunnlag	2	3	6	●
E5	Ikke oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften	2	4	8	●
E6	Lav gjennomføringsgrad innenfor programområdene	3	3	9	●

«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.

Risiko for «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 deler av landet er det kamp om kompetansen, mens andre steder er utfordringen å få den riktige kompetansen.

Risiko for «E3 Manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet» er satt til moderat for inneværende år. Etaten følger sin langsiktige plan for effektivisering og måler jevnlig for å følge utviklingen, jf. kapittel 3.1 Effektivisering. Risiko for

«E4 Ikke tilstrekkelig plangrunnlag» varierer innad i etaten basert på mengden vegprosjekter, men er holdt på et akseptabelt nivå. Her har etaten egne indikatorer for å styre og følge opp planprosessen.

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

«E6 Lav gjennomføringsgrad innenfor programområdene» varierer mellom de forskjellige områdene. Etaten arbeider videre med tiltak for å sikre økt gjennomføringsgrad for av prioriterte prosjekter. Dette innebærer blant annet å sikre god kvalitet på styrende dokumenter i tidlig fase, slik at prosjektene fremstår som mest mulig modne når de tas opp til bevilgning.

## 5.2 Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet

### 5.2.1 Helse og miljø

Sykefraværet var førstekvartal 5,53 pst. Sammenlignet med førstekvartal fra 2013 og frem til i dag, er dette nivået på sykefravær normalt. Måltallet for sykefravær i Statens vegvesen 4,8 pst. på årsbasis. Basert på historisk data gir ikke resultatene pr. 30. april 2017 noen indikasjoner på at vi ikke når det måltallet for 2017.

Arbeid med å operasjonalisere Strategi for utvikling av organisasjon og mennesker vil også bidra til å holde sykefraværet i etaten på et fortsatt lavt og godt nivå gjennom følgende føring: *I utviklingen av tiltakene skal effektivitet vektlegges. Der det er relevant, skal digitalisering og effekt på HMS og utvikling av helsefremmende arbeidsplasser identifiseres og vektlegges.* Eksempler på tiltak er:

- Grunnkurs i arbeidsmiljø er obligatorisk for alle ledere i etaten
- Introduksjonsprogrammet for nye ledere har delsesjonen «Kjenn din medarbeidere». I denne delsesjonen knyttes det opp ulike temaer som ledere bør beherske for å forstå hva den enkelte medarbeider har trenger for både å ha indre motivasjon og god mestringsopplevelse, for på denne måten å hindre sykefravær.
- Sykefraværprosessen er godt beskrevet i vårt Kvalitetssystem.

### 5.2.2 HMS i entreprisedriften

Etterfølgende tabell gir en oversikt over utviklingen fra 2016 til 2017 knyttet til HMS i entreprisedriften. Tallet angir summen av skade påført entreprenør og tredjepart. Tall i parentes angir skade påført tredjepart.

Personskader som inntreffer i forbindelse med betongarbeider, forskaling/armering, gange til, fra eller på arbeidsplass, på- eller avlastning, tipping, løfting, rengjøring, rydding, reparasjon eller vedlikehold, synes å forekomme noe hyppigere enn hva som er tilfelle med andre.

Det er mottatt 53 rapporter om alvorlige hendelser i første tertial (potensielle og reelle K4/K5-hendelser), hvorav fire av hendelsene er rapportert som alvorlig skade på enten personell, materiell eller miljø. De potensielt alvorlige hendelsene domineres av farekilder som brann, eksplosjon eller sprengning, samt påkjørsel, kollisjon, utforkjøring og velt.

Kategori	Antall i 2016 (01.01–31.12)	Antall i 2016 (01.01–30.04)	Antall hittil i 2017 (01.01–30.04)
K5 - død	2 (1)	1	0
K4 - mulig varig mén	5	1	3
K3 - fravær > 10 d	37	8	12
K2 - fravær ≤ 10 d	52	21	10
K1 - skade u fravær utover skadedagen	230 (13)	65 (4)	81 (2)

### 5.2.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen har i første tertial av 2017 videreført arbeidet med å revidere etatens styrende dokumenter innen samfunnssikkerhet. Strategi for samfunnssikkerhet med tiltaksplan er i sluttfasen, jf. departementets bestilling. Klimatilpasning og naturfare vil være et prioritert område i strategien.

System for beredskap og hendelseshåndtering i Statens vegvesen er vedtatt og vil tre i kraft 1. januar 2018. Det er i første tertial arbeidet videre med å utarbeide prosesser og planer på direktorats- og regionnivå. Beredskap og hendelseshåndtering i etaten skal dimensjoneres for å løse hendelsene vi i all hovedsak eksponeres for, naturfare.

Statens vegvesen har videreført arbeidet med tunnelssikkerhet og samvirke med nød- og redningsetatene slik at deres oppgaver kan ivaretas på en sikker måte.

Vinteren 2016/2017 brukte Statens vegvesen nødnett på definerte kritiske fjelloverganger. Erfaringen så langt er god, og det arbeides med å få på plass nødvendige avtaler for innkjøp og drift. Foreløpig er det ikke besluttet ytterligere bruk av nødnett.

Det har også i første tertial vært fokus på informasjonssikkerhet og IKT-sikkerhet.

Samarbeidet med Forsvaret om en overordnet øvelsesavtale er videreført. Det er behov for en prinsipiell avklaring av hva Forsvaret skal erstatte av skader og ødeleggelser etter militære øvelser og hvordan Statens vegvesen skal forholde seg til fylkeskommunen som vegeier.

### 5.2.4 Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet

En egen arbeidsgruppe har laget beslutningsgrunnlag for innretningen av arbeidet med trafikkulykker i Statens vegvesen, herunder om samhandling med eksterne etater og offentlighet rundt arbeidet. I dette arbeidet er alle punktene i Graverutvalgets ni kulepunkter omtalt. I tillegg er det også evaluert hvordan Statens vegvesen organiserte og utførte sitt arbeid med å bistå Graver-utvalget.

Det pekes på en rekke forbedringspunkter er behandlet i to faser:

- Fase 1 – kortsiktige vurderinger. Utreddet i 2015 og iverksetting fra 2016
- Fase 2 – langsiktige vurderinger og iverksetting fra 2017

Oppfølging av fase 1 inneholder 19 oppfølgingspunkter som svarer ut anbefalingene fra Graverutvalget. Disse punktene er under implementering.

Fase 2 omhandler ulykkesarbeidet i Statens vegvesen som har vurdert fem konsepter for arbeidsfeltet. Det konseptet som er valgt vil effektivisere og forbedre arbeidet gjennom å slå sammen ulykkesanalysegruppene og ulykkesgruppene, redusere antall utrykningsområder, etablere landsdekkende ulykkesanalysegruppe, undersøke og analysere flere ulykker og heve kvaliteten i ulykkesarbeidet. Konseptet innebære en reduksjon i kostnader sammenlignet med dagens situasjon.

Statens vegvesen vil oversende en fullstendig statusrapport til Samferdselsdepartementet.

### 5.2.5 Bompenger

#### Oppfølging bompengereformen

Statens vegvesens arbeid med bompengereformen er inndelt i fem hovedpilarer:

##### Tilrettelegge for fem regionale bompengeselskaper i tråd med gitte rammer

De fem regionale bompengeselskapene er etablert, og bompengeavtalen er oversendt selskapene for signering. Når bompengeavtalene er signert, kan arbeidet med å overføre eksisterende selskap til den nye strukturen begynne.

##### Tilrettelegge for utskilt utsteder

Forskrift som regulerer utstedervirksomheten og høringsbrev er oversendt til Samferdselsdepartementet 1. juni. Forskriften kan derfor sendes på offentlig høring høsten 2017 og tre i kraft i januar 2018 tidligst. Det arbeides med en standard utstederavtale som skal være på plass samtidig med at forskriften blir iverksatt.

##### Tilrettelegge for mer optimal organisering i sektoren

I brev til fylkeskommunene og de regionale bompengeselskapene av 16. mars 2017 fastsetter Samferdselsdepartementet ny rolle- og ansvarsdeling i sektoren. De regionale selskapene skal så langt det lar seg gjøre overta de operative oppgavene. Det arbeides med en framdriftsplan for overføring av oppgaver.

##### Tilrettelegge for ny takst- og rabattstruktur

Det er vedtatt ny takst- og rabattstruktur. Statens vegvesen har utført beregninger for omlegging av takst- og rabattstruktur for alle prosjekter. Underlag for politisk behandling er oversendt til fylkeskommunen.

##### Ha klart incentiv/statlig bidrag

Tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene er omtalt særskilt under post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområde.

### **Ny systemløsning**

Statens vegvesen organiserer og leder prosjektet Ny Nasjonal kjerneløsning. Styringsdokumentet for prosjektet vil bli ferdigstilt i løpet av våren 2017, og det planlegges å lyse ut to anskaffelser sommeren 2017. De regionale bompengeselskapene er bedt om å klargjøre operatør- og utstedersystemene. Målet er å etablere mandat og forenklet styringsdokument i løpet av juni 2017 med ferdigstilt konkurransegrunnlag i november 2017. I tillegg må det tilrettelegges for at eksisterende systemdeler får riktig grensesnitt mot Nasjonal kjerneløsning.

### **Miljødifferensiering**

Det arbeides med teknisk tilrettelegging i AutoPASS, dette er planlagt klart til test 15. september 2017, og klart i produksjon 1. oktober 2017.

## **6 Vedlegg**

Vedlegg 1: Oppfølging av større prosjekter

Vedlegg 2: Samfunnssikkerhet og beredskap