



**Statens vegvesen**

**Tertialrapport per 31. august 2017 til  
Samferdselsdepartementet**

## Innhold

<b>1. LEDERS BERETNING</b>	<b>1</b>
<b>2. ÅRETS AKTIVITETER</b>	<b>3</b>
2.1. Mål	3
2.1.1 Drift og vedlikehold på riksvegnettet	3
2.1.2 Ulykkesutviklingen	3
2.1.3 Kontroll- og tilsynsaktiviteten	4
2.1.4 Oppfølging av tilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport	5
2.1.5 Oppfølging av investeringsprosjekter	5
2.2. Ressursbruk	6
2.2.1 Kap.1320 og kap. 4320 Statens vegvesen	6
2.2.2 Postvis omtale	7
2.2.3 Fullmakter og forskutteringer	12
2.2.4 Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak	14
2.2.5 Kollektivtransporttiltak i byområdene	15
<b>3 EFFEKTIVISERING, BEMANNING OG TJENESTEKJØP</b>	<b>17</b>
3.1 Effektivisering	17
3.2 Bemanning og kjøp av tjenester	19
3.2.1 Bemanning	19
3.2.2 Kjøp av tjenester	19
<b>4 RAMMEBETINGELSER</b>	<b>20</b>
4.1 Trafikkutvikling 2017	20
4.2 Prisutvikling fra 2016 til 2017	20
<b>5 STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN</b>	<b>21</b>
5.1 Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten	21
5.2 Øvrig rapportering til Samferdselsdepartementet	23
5.2.1 Helse og miljø	23
5.2.2 HMS i entreprisedriften	23
5.2.3 Samfunnssikkerhet og beredskap	23
5.2.4 Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet	24
5.2.5 Bompenger	24
5.2.6 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet	26
5.2.7 Omdømmemåling 2017	28
<b>6 VEDLEGG</b>	<b>28</b>

## 1. Leders beretning

Statens vegvesen innretter seg og ligger godt an i henhold til krav gitt til i Prop. 1 S (2016–2017) og Tildelingsbrevet for 2017 fra Samferdselsdepartementet. Etaten har god framdrift på vegprosjektene og det er generelt en høy aktivitet i hele organisasjonen.

Statens vegvesens regnskap for kapittel 1320 viser per 31. august et forbruk på om lag 18,1 mrd. kr. Prognosen for året per 31. august gir et mindreforbruk på 480 mill. kr samlet for Statens vegvesen. Avviket skyldes i hovedsak tilskuddspostene 61, 62 og 63.

Stortingets vedtak om flere reformer har allerede fått og vil få stor betydning for etatens virksomhet i tiden framover, slik som regionreform, bompengereform, og etablering av Nye Veier AS. Vi jobber og innretter virksomheten godt med de endringene vi på nåværende tidspunkt ser dette vil medføre, gjennom blant annet effektiviseringsprogrammet, og strategisk bemannings- og virksomhetsstyring.

Nylig gjennomførte Statens vegvesen en medarbeidertilfredshetsundersøkelse. Resultatene herfra viser at etatens ansatte fortsatt har høy trivsel, tatt i betraktning de mange endringsprosessene etaten er i. Det er viktig at vi ivaretar et godt arbeidsmiljø i tiden framover. I sommer gjennomførte Statens vegvesen også sin tredje omdømmemåling. Denne viser at befolkningens totalinntrykk av etaten er styrket sammenlignet med forrige måling i 2015.

Trafikksikkerhetsutviklingen så langt i år har vært svært positiv. Vi er på veg mot et rekordlavt antall drepte i trafikken. Foreløpig tall for årets ni første måneder viser at 78 personer har mistet livet i trafikken. Det har også vært en nedgang i antall hardt skadde i trafikken. Statens vegvesen vil likevel, sammen med de øvrige aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, fortsette innsatsen mot trafikkulykkene med uforminsket styrke. Vi må jobbe enda mer målrettet, systematisk og helhetlig, i tillegg til å tilegne oss og ta i bruk ny kunnskap underveis.

Innenfor HMS i entreprisedriften er det hittil i år tre hendelser som har medført personskade med mulig varig mén og en hendelse som har medført et dødsfall. I mai i år omkom en person som følge av en ulykke med gravemaskin i forbindelse med arbeid inne i tunnel.

Arbeidet med å utvikle digitale løsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er videreført i tråd med brukernes forventninger om et tilgjengelig tjenestetilbud, og vi har nå en selvbetjeningsgrad på over 46 pst.

Kontroll av tunge kjøretøy er hittil i år holdt på samme nivå som tilsvarende periode i 2016. Andelen bremseprøver av antall tungbilkontroller er økt siden i fjor. Statens vegvesen har brukt betydelige ressurser på å følge opp en omfattende svindelsak i Region sør, og dette har ført til omprioritering av ressurser og lavere aktivitet på flere områder.

For å nå effektiviseringsmålene og tilpasse virksomheten til forventet endring i omsetning, har Statens vegvesen satt i verk styring av bemanning og tjenestekjøp. Status per 31. august er en betydelig reduksjon kjøp av tjenester sammenliknet med tilsvarende periode i 2016.

Bemanningsstyringen går etter plan og totalt er andelen påvirkbare kostnader redusert i perioden.

Oslo, 13. oktober 2017

**Terje Moe Gustavsen**  
vegdirektør  
Statens vegvesen

## 2. Årets aktiviteter

### 2.1. Mål

#### 2.1.1 Drift og vedlikehold på riksvegnettet

##### 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.

Frem til andre tertial er det kun 32 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.

##### Drift og renhold av rasteplasser

Statens vegvesen har startet arbeidet med en strategi for rasteplasser som grunnlag for en mer målrettet satsing som skal bidra til at trafikantene får et bedre tilbud enn i dag. Det er et ønske om å gjøre snarlige tiltak for å bedre forholdene på toalettanlegg på rasteplassene. Statens vegvesen har ansvar for 279 toalettanlegg langs riksveger. Av disse driftes 236 igjennom Statens vegvesens driftskontrakter, 43 igjennom private avtaler og 2 toalettanlegg igjennom andre kontrakter/avtaler. 56 toalettanlegg rengjøres mer en gang per dag i sommersesongen. Statens vegvesen vurderer nå hvilke tiltak som er mulige å få til på kort sikt for å forbedre forholdene ved toalettanleggene frem mot sommeren 2018.

##### Vegdekker

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

Prognosen per 31. august viser et forbruk på om lag 1 230 mill. kr til dekkelegging inkl. nødvendige forarbeider. Det har vært en vesentlig prisøkning fra 2016. For å opprettholde standarden på vegdekkene ble det før sommeren iverksatt ekstra dekkelegging. Det er likevel fortsatt knyttet noe usikkerhet til om andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard vil opprettholdes sammenlignet med 2016.

#### 2.1.2 Ulykkesutviklingen

Foreløpige tall for årets ni første måneder viser at 78 personer har blitt drept i vegtrafikken. Det utgjør en nedgang på 33 drepte sammenlignet med samme periode i 2016.

41 av de 78 drepte var førere og passasjerer av personbil. For disse trafikantene betyr det en reduksjon på 13 drepte sammenlignet med tilsvarende periode i fjor. 13 av de drepte var fotgjengere eller syklistere. For disse trafikantene har det vært en reduksjon på 46 pst.

sammenlignet med samme periode i 2016. For øvrig har 16 MC-trafikanter og en mopedist, 3 i varebil, 2 i tungbil, en på akebrett og en i rullestol blitt drept per september 2017. For disse trafikantgruppene har det kun vært mindre endringer siden perioden i 2016.

De fleste drepte var involvert i møteulykker og utforkjøringsulykker. Til tross for at 26 av de drepte per september 2017 var involvert i utforkjøring, så er det en reduksjon på 14 drepte i utforkjøringsulykker sammenlignet med samme periode 2016.

Ett barn på 5 år har blitt drept hittil i år. Det har vært en svært positiv utvikling for unge trafikanter mellom 16–24 år. For personer i denne aldersgruppen har det vært en nedgang fra 20 drepte per september 2016 til 7 drepte samme periode 2017.

52 av de 78 drepte er over 45 år. Denne aldersgruppen har likevel færre drepte enn samme periode i 2016. Per september 2016 var 66 av 111 drepte over 45 år.

Foreløpige tall for hardt skadde foreligger kun for årets første fem måneder i 2017. Per mai 2017 har 202 personer blitt meldt hardt skadd. Resultatet for samme periode i 2016 var 232.

### 2.1.3 Kontroll- og tilsynsaktiviteten

Statens vegvesen har flere prioriterte regelverksprosjekter pågående. Det arbeides fortsatt med hjemmelsprosjektet knyttet til opplæringskrav for periodisk kjøretøykontrollører. Utkast til lovproposisjon er oversendt til Samferdselsdepartementet. Flere regelverksprosjekter er avhengig av denne proposisjonen, og en manglende i framdrift i proposisjonsarbeidet vil forsinke de øvrige prosjektene vesentlig.

Det utvikles lov hjemmel for tilbakeholdsrett i Yrkestransportloven og Vegtrafikkloven, med hensikt å tilpasse nasjonalt regelverk til gjeldende rett i EU.

Det er påstartet høringsoppsummering av forskrift for alkohol og det pågår en implementering av fartsskriverforordningen fra EU.

Det jobbes med intern kompetanseheving for å tilfredsstillere nye direktivkrav.

#### Utekontroll

Det er i perioden frem til og med andre tertial gjennomført 58 705 tungtransportkontroller. Dette nivået er tilsvarende nivå som for 2016 på landsbasis. Av antall tungtransportkontroller har andelen kontroller med mangler holdt seg stabilt.

Antall bremseprøver i prosent av antall tungtransportkontroller er pr. 31. august på 9,8 pst. Dette er tilfredsstillende i forhold til vårt måltall på 10 pst, men vesentlig over tallene i 2016 på 7,7 pst. Det vurderes 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.

Teknisk kontroll av lette kjøretøy har noe tilbakegang, og antall lette kjøretøy med feil mangler har også blitt redusert med 5,2 pst.

## Tilsyn

Det pågår fortsatt et stort oppfølgingsarbeid knyttet til etterkontroll av kjøretøy som følge av en større pågående svindelsak i Region sør. Dette har medført behov for omprioritering av ressurser noe som har gitt utslag i en noe lavere tilsynsaktivitet.

Parkeringsregisteret fungerer som planlagt, og er godt mottatt av alle brukergrupper. Parkeringstilsynet er operativt og det er gjennomført flere tilsyn. Utviklingen av et register for parkeringstillatelser er i rute og i planlagt oppstart er 1 januar 2018.

### 2.1.4 Oppfølging av tilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport

I andre tertial har Statens havarikommisjon for transport publisert én rapport om bussulykke på fv. 63 ved Valldal i Møre og Romsdal. Det er ikke fremmet tilrådinge i rapporten. Det er igangsatt to nye undersøkelser i andre tertial, én etter tunnelbrannen på rv 23 Oslofjordtunnelen og én etter tunnelulykke på fv. 7 Raunekleivtunnelen ved Samnanger i Hordaland.

Statens vegvesen arbeider med tiltak for lukking av tilrådingene og fremmer forslag til lukking overfor Samferdselsdepartementet på vanlig måte. Det har vært lukkingsmøte med Samferdselsdepartementet i andre tertial. Inkludert tilrådingene som er fremmet ved utgangen av andre tertial i 2017, er det 22 tilrådinge som ikke er lukket. 10 av disse er foreslått lukket og vi avventer tilbakemelding på disse.

### 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 7 082 mill. kr (6,5 pst.) i forhold til opprinnelig overslag (styringsramme). I forhold til prognosen for sluttkostnad i Prop. 1 S (2016–2017) er kostnadsøkningen 369 mill. kr (0,3 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 13 Deildo i Hordaland
- Rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane
- Rv 77 Tjernfjellet i Nordland
- E6 Kråkmofjellet nord i Nordland
- E6 Hålogalandsbrua i Nordland

Med unntak av prosjektet rv 13 Deildo i Hordaland er endringene tatt opp med Samferdselsdepartementet tidligere. Vi har følgende kommentar til kostnadsøkningen for dette prosjektet:

## Rv 13 Deildo i Hordaland

Som etterfølgende tabell viser, er prognosen for sluttkostnad økt med 84 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. I forhold til fastsatt styringsramme er økningen på 116 mill. kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak større behov for bergsikring enn opprinnelig antatt, samt mer omfattende arbeid med trafikkavvikling i anleggsperioden enn anslått.

*Mill.kr*

Prosjekt	Oppr. overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnadsramme	Prognose for slutt-kostnad	Endring ift. styringsramme	Endring ift. kostnadsramme
Rv 13 Deildo	314	346	430	116	84

## 2.2. Ressursbruk

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

#### *Kap. 1320 Statens vegvesen*

*Mill.kr*

Post	Overført fra 2016	Tildelt 2017*	Anslag mer-inntekter post 01, 02 og 03	Til disp. 2017	Prognose 2017	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år, pr 31. august
Post 23		-11 467,894	-56,4	-11 524,294	11 784,3	260,0	2,3	6 981,6
Post 29	-3,478	-519,0		-522,478	551,3	28,8	5,5	309,4
Post 30	-395,302	-14 314,4	-31,4	-14 741,102	14 741,1	0	-	8 829,2
Post 31	-217,573	-609,0		-826,573	866,6	40,0	4,8	538,0
Post 34	-258,117	-277,9		-536,017	396,0	-140,0	-26,1	175,5
Post 35	-29,658	-10,3		-39,958	-3,1	-43,1	-107,8	2,3
Post 36	-11,558	-428,1		-439,658	378,5	-61,2	-13,9	219,4
Post 37	-46,213	-328,7		-374,913	311,1	-63,8	-17,0	164,3
Post 72	-138,643	-1 143,9		-1 282,543	1281,0	-1,5	-0,1	747,4
<b>SUM</b>	<b>-1 100,542</b>	<b>-29 099,194</b>	<b>-87,8</b>	<b>-30 287,536</b>	<b>30 306,8</b>	<b>19,3</b>	<b>0,1</b>	<b>17 967,1</b>

\* Inkludert RNB



### Kap. 1320 Tilskudd til fylkesveger

Mill. kr

Post	Overført fra 2016	Tildelt 2017	Til disp. 2017	Prognose 2017	Avvik mill. kr	Avvik pst.	Regnskap hittil i år pr 31. august
Post 61		-170,7	-170,7	170,7	-	-	-
Post 62	-9,818	-743,8	-753,618	382,4	-371,2	-49,3	167,1
Post 63	-144,417	-122,5	-266,917	139,0	-127,9	-47,9	1,9
<b>Sum</b>	<b>-154,235</b>	<b>-1 037,0</b>	<b>-1 191,235</b>	<b>692,1</b>	<b>-499,1</b>	<b>-41,9</b>	<b>169,0</b>

### Eksterne midler

Samlet for postene 29, 30 og 31 forventes det stilt til rådighet om lag 8,4 mrd. kr i ekstern finansiering i 2017. Dette er om lag 2,2 mrd. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2016–2017).

### Kap. 4320 Statens vegvesen

Mill. kr

Post	Forutsatt 2017	Inntekter pr. 31.08.2017	Forventede inntekter pr. 31.12.2017	Pst. inntekt pr. 31.08.17 av forutsatt 2017
Post 01	188,4	142,2	210	75,5
Post 02	423,128	352,6	500	83,3
Post 03	105,7	62,3	95	59,9
<b>SUM</b>		<b>557,1</b>	<b>805</b>	<b>77,7</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 260 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 samt utgifter knyttet til forberedelse av rettsak.

Post 23.2. Trafikant- og kjøretøytilsyn har et prognostisert mindreforbruk på om lag 50 mill. kr sammenlignet med disponibelt beløp. Av dette mindreforbruket er 16 mill. kr knyttet til Autosysprosjektet. Øvrig mindreforbruk skyldes høyere forventet merinntekt knyttet til post 02.

Post 23.6 Drift av riksveger har per 31. august et prognostisert merforbruk på om lag 50 mill. kr. En vesentlig del av dette skyldes økte driftskostnader på grunn av krevende vinter i deler av landet samt enkelthendelser som blant annet brann i Måbøtunnelen, opprydding etter ras ved Stalheim og Vik – Vangsnes og ødeleggelser fra stormen Urd.

Post 23.7 Vedlikehold av riksveger har per 31. august et prognostisert merforbruk på om lag 250 mill. kr. Dette skyldes flere forhold, men det mest vesentlige avviket kan knyttes til den ekstra innsatsen lagt ned for å opprettholde standarden på vegdekkene. Resterende avvik er knyttet til nødvendig vedlikehold av tunneler, bruer og kaier.

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

### **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 nå i godkjenningsprøven for Leveranse 3, og forventer å levere Leveransen i henhold til kostnad, omfang og tid. Leveranse 4.1 startet konstruksjon ultimo august i henhold til plan.

Det er ikke identifisert risiko som skulle tilsi at Leveranse 3 ikke vil bli levert som planlagt. Det er heller ikke identifisert risiko for oppstart av leveranse 4.1. Det er gjort en revidert omfangsvurdering for Leveranse 4.1 som er inkludert i den forestående Leveranseplan for 4.1. Per august anses prosjektet å være i henhold til plan for Leveranse 4.1.

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

#### **Statlige midler**

Prognosen pr. 31. august viser et merforbruk på om lag 30 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak kostnader knyttet til enkelte tilleggsarbeider i kontraktene.

#### **Eksterne midler**

Prognosen per 31. august 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 31. august viser at midlene vil bli benyttet som forutsatt. Det er variasjoner mellom de ulike underpostene. Prognosene viser større mindreforbruk innenfor underpostene programområdene *bymiljøavtaler*, *tiltak for gående og syklende* og *trafikksikkerhetstiltak*, mens det er merforbruk innenfor underpostene *Store prosjekter* og *Fornyning*.

Bymiljøavtale mellom staten og Oslo/Akershus ble signert av samferdselsministeren og de lokale partene i juni 2017. Byvekstavtale mellom staten og Bergen/Hordaland ble signert av samferdselsministeren, kommunal- og moderniseringsministeren og de lokale partene i september 2017. Byvekstavtalen mellom staten og Nord-Jæren ventes å bli signert i løpet av

høsten 2017. Det pågår et arbeid med å avklare hvordan tildelte midler skal fordeles mellom Trondheim, Oslo/Akershus, Bergen og Nord-Jæren.

### **Eksterne midler**

Prognosen per 31. august viser et forbruk som er om lag 2,2 mrd. kr høyere 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 31. august viser et merforbruk på om lag 40 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 Jobberget i Hordaland, i hovedsak knyttet til utglidningen i Granvinsvatnet.

#### Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 140 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak at arbeidet med konkurransegrunnlag for prosjektet E6 Finneidstraumen bru i Nordland har tatt lengre tid enn tidligere forutsatt, samt lavere framdrift for tunnelarbeidene på prosjektet rv 77 Tjernfjellet enn opprinnelig forutsatt.

#### Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Prognosen per 31. august 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 31. august viser et mindreforbruk på om lag 60 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at deler av sluttoppgjøret for prosjektet Varpe bru–Smedalsosen forventes utsatt til 2018.

#### Post 37 E6 vest for Alta

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 60 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 31. august viser et mindreforbruk på om lag 370 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak vesentlig redusert framdrift for prosjektet fv 17 Liafjell–Olvikvatn i

Nordland samt forsinket oppstart for enkelte tiltak i Sogn og Fjordane. På grunn av at fordelingen av tilskudd i 2018 foreløpig ikke er avklart, er det neppe mulig å redusere mindreforbruket gjennom midlertidige omdisponeringer mellom fylker, mot tilbakeføring i 2018.

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

Prognosen per 31. august viser et mindreforbruk på om lag 130 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart for flere prosjekter.

#### Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

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

Prognosen er imidlertid usikker. Statens vegvesen er i forhandlinger med rederiene vedr. kompensasjonskrav som følge av tapte billettinntekter pga. endringer i rabattordninger/bruk av rabatterte billetter. Statens vegvesen legger til grunn slutføring med de aktuelle selskapene i løpet av 2017. 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. Det tas sikte på en avklaring med fylkeskommunen i løpet av høsten 2017.

#### Post 01 Salgsinntekter m.m.

Inntektene for post 01 forventes å utgjøre 210 mill. kr som innebærer merinntekt på 21,6 mill. kr sammenlignet med inntektskravet for 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.

#### Personlig kjennemerke

Forventet prognose for året er 36,0 mill. kr. Inntekter pr 31. august er 14,5 mill. kr. Pr. i dag ser vi at om lag 30 pst. av de som får innvilget søknad om personlige kjennemerker betaler. Det er i andre tertial betalt for om lag 1 900 personlige kjennemerker siden oppstarten 15. juni. Det har kommet inn 15 500 søknader, hvorav omlag 7 700 er ferdig behandlet. Ut fra dette anslår vi at det vil være 4 000 som betaler i 2017. For 2018 antar vi at etterspørselen vil avta, og legger til grunn 1 000 betalende. Dette vil gi en inntekt på om lag 9 mill. kr. På bakgrunn av dette forventes inntektene for post 01 å utgjøre om lag 12,6 mill. kr ved utgangen av året.

#### 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 førerkortproduksjonen de åtte første månedene i 2017 viser en nedgang på 6,2 pst. i produksjon jf. samme tid i 2016 («toppår» grunnet fornyelse klasse C1/C1E). Høy produksjon skyldes blant annet respittår for kl. C1/C1E, aldersfornyelser 75+ og et stabilt

nivå med førstegangsutstedelser og utvidelser. Jf. sist sammenlignbare andre tertial i et normalår (2015) har vi pr. 31. august i år hatt om lag 20 pst. flere bestillinger.

I 2017 er det innført gebyr for vilkårsparkeering. Etter forskriftene 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 kapittel 1320, jf. pkt. 2.2.1

#### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektene for post 03 forventes å utgjøre om lag 95 mill. kr som innebærer mindreinntekt på 10,7 mill. kr sammenlignet med inntektskravet for 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	Regnskap pr 30.8.17
Kap.4322, post 90 Avdrag på lån	190,0	196,0	6,0	195,9
Kap.5624, post 80 Renter	20,0	6,7	-13,3	5,0
<b>Sum Svinesundsforbindelsen</b>	<b>210,0</b>	<b>202,5</b>	<b>-7,3</b>	<b>200,9</b>

Per 30.8 er det foretatt samlet avdrag knyttet til lånene med 195,9 mill. kr. Restgjelden utgjør etter dette om lag 339,0 mill. kr

Fastrenteavtalene for lånene utløp hhv 31.12.16 og 30.06.17. Samlet rentebelastning blir som følge av dette vesentlig lavere enn bevilgningen for 2017 på 20 mill. kr. Det legges til grunn en samlet rentebelastning på om lag 6,7 mill. kr for 2017.

### 2.2.3 Fullmakter og forskutteringer

#### Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak V

	<i>Mill. kr</i>
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/tilnærmet umulig 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

	<i>Mill. kr</i>
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

	<i>Mill. kr</i>
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	7 400
+ Nye forpliktelser som pådras i 2017	2 200
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	2 800
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017</b>	<b>6 800</b>

Statens vegvesen har forpliktelser utover budsjettåret på 6,8 mrd. kroner. Statens vegvesen vil ikke gå ut over fullmaktene på hhv. 7 mrd. kr totalt og 2,7 mrd. kr i årlige forpliktelser. Staten har gjort en grundig gjennomgang av alle drift og vedlikeholdskontrakter, og forbedret rutinene for intern rapportering, noe som har resultert i en mer fullstendig oversikt. Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2016 er dermed et høyere tall enn tidligere rapportert i første tertial. Statens vegvesen vil fra og med 2018 innføre ytterligere krav til rutiner for internrapportering for å sikre kvaliteten på oversikten over drifts- og vedlikeholdsforpliktelsene.

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

	<i>Mill. kr</i>
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	6 500
+ Nye forpliktelser som pådras i 2017	5 400
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2017	-1 100
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2017</b>	<b>10 800</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 pr. august 2017 viser at Statens vegvesen ikke vil gå utover 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

Takstene i Oslopakke 3 ble økt med 1 kr i tillegg til ordinær prisjustering 1. juli 2017.

## 2.2.4 Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

### Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Statens vegvesen har over flere år arbeidet med nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering. Ansvar for oppgavene ble i hovedsak overført til Jernbanedirektoratet fra 01.04.2017, og prosjektet ble overført til Entur AS 30.06.2017.

Samferdselsdepartementet fikk 29.08.2017 en rapport med en oversikt over leveranser og kostnader som Statens vegvesen har dekket for nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering i første halvår av 2017 (vår ref. 15/252120-36). Det har i tillegg påløpt noen kostnader for å lage uttrekk og overføre dokumentasjon til Jernbanedirektoratet fra Statens vegvesens dokumenthåndteringssystem (Mime).

### Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

	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

*Mill. kr*

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.

Foreløpig er ingen midler utbetalt. Det arbeides med retningslinjer for utbetaling av midlene på denne posten.

### Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler

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

*Mill. kr*

Midlene gjelder belønningsmidler til Trondheim. Midlene er ennå ikke utbetalt, men dette vil skje så raskt som mulig. Belønningsmidlene til Oslo/Akershus i 2017 ble utbetalt av Samferdselsdepartementet.



## Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområde

Mill. kr

	Bevilgning 2017	Totalt til disp. 2017	Regnskap per 31. august 2017	Prognose 2017	Avvik
Kap. 1330, post 75	502,8	502,8	0	502,8	0

Midlene er stilt til disposisjon for Statens vegvesen i tildelingsbrevet for 2017 (departementets brev av 4. januar 2017). Nærmere føringer for ordningen, herunder regelverket for tilskuddsordningen er gitt i eget brev fra SD av 20. februar 2017.

Som tilskuddsforvalter skal Statens vegvesen ha rutiner for sin forvaltning av tilskuddsordningen, jf. pkt. 9 i Instruks om økonomistyring for Statens vegvesen og kap. 6 i Bestemmelser om økonomistyring i staten. Rammene og regelverket for ordningen er lagt i tilsagnsbrev, men interne rutiner for behandlingen er ikke ferdigstilt.

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 om å bli omfattet av tilskuddsordningen er det kommet inn 41 søknader fra i alt 43 prosjekter som er aktuelle for ordningen.

Statens vegvesen har oversendt 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 nytt 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 prosent.

### 2.2.5 Kollektivtransporttiltak i byområdene

#### Oppfølging av Handlingsplan for kollektivtransport

Samferdselsdepartementet er i sluttfasen med å legge fram en ny handlingsplan for kollektivtransport. Statens vegvesen har gitt innspill i arbeidet. Planen skal bidra til å konkretisere hva som må gjøres for å styrke miljøvennlige og arealeffektive transportløsninger og sammenfatter ulike tiltak på området. Dette er en videreføring av handlingsplanen som ble lagt fram i september 2014. Under følger et utvalg av handlingene som er gjort i inneværende plan.

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. Staten skal 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. Det er gjort et arbeid med å forbedre trafikkregistreringspunktene i vegnettet for å gi et representativt bilde av utviklinga i biltrafikken. Gjennom Statens vegvesen sitt FoU-program Bedre by er det et pågående arbeid med å forbedre transportmodellene og datagrunnlaget i de samfunnsøkonomiske analysene, for å kunne gi bedre analyser av effektene av kollektivtrafikktiltak.

Godt fungerende knutepunkter tilbyr effektive og enkle overganger for de reisende, og 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 konkurransevnen 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.

## 3 Effektivisering, bemanning og tjenestekjøp

### 3.1 Effektivisering

Statens vegvesen har et effektiviseringsmål i 2017 på 140 mill. kr. I målet inngår produktivetsgevinst som følge av reform for avbyråkratisering og effektivisering på om lag 85 mill. kroner. Effektivisering tas ut gjennom tiltak for å redusere interne, påvirkbare kostnader til lønn, tjenestekjøp, eiendom og andre driftsutgifter.

For å nå effektiviseringsmålene og tilpasse virksomheten til forventet endring i omsetning, har Statens vegvesen satt i verk styring av bemanning og tjenestekjøp. Målet er at bemanning i løpet av 2017 skal reduseres med om lag 2,5 pst. sammenlignet med nivået ved utgangen av 2015. Tjenestekjøp skal reduseres med om lag 10 pst. sammenlignet med nivået i 2016. Etatens måltall er brutt ned i måltall til regionene og Vegdirektoratet, og følges opp i styringsdialogen.

Det gjennomføres effektiviseringstiltak innenfor alle områdene som følges opp i effektiviseringsprogrammet, det vil si byggherre, planlegging, forvaltning, trafikant- og kjøretøy og ledelse og støtte. Tiltakene skal bidra til å frigjøre ressurser som gjør det mulig å ta ned bemanning og tjenestekjøp i henhold til fastsatte måltall.

#### Status for effektiviseringsprogrammet i 2017

Innsparing som følge av effektivisering beregnes gjennom utviklingen i interne, påvirkbare kostnader. Målet er at disse kostnadene skal øke mindre enn totalrammen/samlet omsetning. Nivået sammenlignes med tilsvarende periode i 2016. Lønnskostnader og kjøp av tjenester utgjør om lag 80 pst. av de samlede interne, påvirkbare kostnadene. God styring av disse kostnadsområdene er derfor viktig for å nå effektiviseringsmålene.

Status pr. 31. august viser en betydelig reduksjon i kjøp av tjenester, sammenlignet med tilsvarende periode i 2016, jf. omtale under pkt. 3.2. Selv om kjøp av tjenester er redusert, ligger prognosen pr. 31.12.2017 noe over måltallet. Nedtrekk av bemanning er i tråd med plan, og bemanningen er redusert med 158 hele stillinger hittil i 2017, jf. omtale under pkt. 3.2.1. I sum medfører dette at andelen påvirkbare kostnader er redusert i perioden.

Etterfølgende tabell viser utvikling i andel påvirkbare kostnader fra 2015 til 2017.

	31.08.2015	31.08.2016	31.08.2017
Andel påvirkbare kostnader	23,1%	22%	21,8% <sup>1</sup>

#### Effektivisering på tiltaksnivå

Statens vegvesen har identifisert effektiviseringstiltak innenfor ulike områder i 2017. Status for disse følges opp gjennom egne indikatorer. Statens vegvesen vil komme tilbake til

---

<sup>1</sup> Det er korrigert for virkningene i 2017 av endret modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse for at tallene skal bli sammenlignbare

rapportering av effekter på tiltaksnivå i årsrapporten for 2017. Tabellen under viser effektiviseringstiltak per område i 2017.

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

### TK-indikatorer

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

Indikatoren for selvbetjeningsgrad gir uttrykk for antall tjenestehandlinger utført på selvbetjening totalt sett opp mot antall tjenestehandlinger totalt<sup>2</sup>. Utviklingen i selvbetjeningsgrad har vært som følger:

T 2	31.08.2015	31.08.2016	31.08.2017
Selvbetjeningsgrad (pst.)	27,2 %	31,9 %	46,1 %

### Produktivitetsindikator:

T 2	31.08.2015	31.08.2016	31.08.2017
Antall timer til tjenestehandling på teoriprøver, praktiske førerprøver, vognkort, førerkort og hallkontroll	328 964	343 726	319 245
Antall handlinger	941 341	945 915	828 005
Timer pr. handling	0,35	0,36	0,39

Indikatoren viser at antall handlinger går ned fra 31. august 2016 til 31. august 2017. Dette skyldes i hovedsak en nedgang i manuelle vognkorthandlinger. Det har samtidig vært en økning i antall handlinger på Trafikant, dette skyldes primært respittår (retten til å fornye

<sup>2</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.

inntil ett år etter utløpsdato) for førerkort kl. C1/C1E samt aldersfornyelser 75+. Førerkorthandlinger krever noe mer saksbehandlingstid enn vognkorthandlinger.

## Benchmarking

Det er i 2017 planlagt å gjennomføre benchmarking og sammenlignende analyser innenfor områdene HR og administrasjon, IKT, veg, og trafikant og kjøretøy. Benchmarkingene «pågående anleggs- og drifts-/ vedlikeholdsprosjekter i Norden» og «HR-ressurser i andre virksomheter som en del av prosjektet Fremtidig HR» er ferdigstilt. Statens vegvesen vil i årsrapporten gi en samlet oversikt over benchmarkingsaktiviteter i 2017.

## 3.2 Bemanning og kjøp av tjenester

### 3.2.1 Bemanning

Målet i 2017 er å justere bemanningen ned om lag 2,5 pst. sammenlignet med nivået ved utgangen av 2015. Per 31. august 2017 har Statens vegvesen en bemanning på 7 123 hele stillinger fordelt på 7 400 ansatte. Måltall for bemanning for 2017 er 7 132. Bemanning etter andre tertial ligger altså 9 under måltallet. Dette tilsvarer en bemanningsnedgang på 2,6 pst. sammenlignet med nivået ved utgangen av 2015.

Basert på status pr. 31. august 2017 og en vurdering av planer for resten av året, forventer Statens vegvesen å nå måltall for bemanning for 2017.

	2013	2014	2015	2016	2017 andre tertial	Endring fra 2016 til T1 2017
<b>Bemanning</b>						
Antall ansatte	7 111	7 332	7 585	7 575	7 400	-175
Bemanning, hele stillinger	6 807	7 036	7 313	7 281	7 123	-158

### 3.2.2 Kjøp av tjenester

Statens vegvesen innførte i 2016 en modell for oppfølging og styring av tjenestekjøp. Målet i 2017 er at samlet kjøp av tjenester ikke skal overstige 3 400 mill. kr. I tallet inngår både kjøp av tjenester som er belastet kap. 1320, og tjenester som finansieres over fylkeskommunenes budsjett.

På bakgrunn av en gjennomgang av status pr. 31.08.2017 og forventede utbetalinger resten av året, settes prognosen for årlig tjenestekjøp til 3 500 mill. kr, jf. etterfølgende tabell. Dette er samme prognose som ble gitt i tertialrapportering pr. 30.04. Selv om prognosen tilsier at vi ikke når måltallet, ligger det an til en betydelig nedgang i kjøp av tjenester i 2017, sammenlignet med tilsvarende periode i fjor.

Løpende mill. kr

Kjøp av tjenester	2015	2016	2017
–Riksveg for hele året	3 424	3 140	2 820*
–Fylkesveg for hele året	490	630	680*
<b>Sum riks- og fylkesveg hele året</b>	<b>3 914</b>	<b>3 770</b>	<b>3 500*</b>
–Riksveg per andre tertial	2 171	2 004	1 789
–Fylkesveg per andre tertial	316	389	431
<b>Sum riks- og fylkesveg per andre tertial</b>	<b>2 487</b>	<b>2 393</b>	<b>2 220</b>

\*) Prognose per 31. august for året

## 4 Rammebetingelser

### 4.1 Trafikkutvikling 2017

Foreløpige tall for vegtrafikkindeksen til og med august 2017 for alle kjøretøy, og fordelt på lette og tunge kjøretøy er:

	Trafikkutvikling hittil i år (1.1.–31.8.2017)
Alle kjøretøy	1,6 %
Lette kjøretøy	1,3 %
Tunge kjøretøy	4,3 %

### 4.2 Prisutvikling fra 2016 til 2017

	Forventet prisutvikling 2017 (pst.)	Faktisk prisutvikling 2. kv. 2016 – 2. kv. 2017 (pst.)*
Veganlegg	2,5	3,5
Drift og vedlikehold	2,8	4,9
Innenriks sjøfart (ferje)	2,8	7,6
Riksregulativ ferjetakst	7,8	

\*) Kilde: Statistisk sentralbyrå

Avvik mellom faktisk og forventet prisutvikling på indeksen for drift og vedlikehold skyldes i hovedsak økning i delindeksen «asfaltering av veger» som har en endring på 11,7 pst.

Kostnadsindeks for innenriks sjøfart er fra 1. kvartal revidert. For delindeks ferje (Nærsjøindeksen) betyr dette at drivstoffavgifter nå er inkludert. Dette medfører en del endringer, og hvordan dette vil påvirke endelig indeks for 2017 er usikkert. Ut fra erfaringstall vi har fra utvikling gjennom året, antar vi at endelig indeks blir om lag 9–11 pst.

## 5 Styring og kontroll i virksomheten

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

Statens vegvesen utarbeider risikovurderinger som en del av den overordnede styringen av etaten. Det er et langsiktig arbeid der målet er å håndtere, kontrollere og redusere risiko for å ikke oppnå de overordnede målene.

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 første tertial. Trenden er rød for flere av risikoelementene da sannsynligheten for disse har økt fra sist vurdering.

2. TERTIALRAPPORT 2017		ETAT			
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	4	4	12	●
E2	Ikke tilstrekkelig kapasitet og kompetanse	4	4	12	●
E3	Manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet	3	3	9	●
E4	Ikke tilstrekkelig plangrunnlag	2	4	8	●
E5	Ikke oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften	2	4	8	●
E6	Lav gjennomføringsgrad innenfor programområdene	4	3	9	●

#### E1 Uønskede kostnadsøkninger

Statens vegvesens oppfølging av store prosjekter viser at etaten fortsatt har vesentlige utfordringer knyttet til kostnadsøkninger på prosjekter, og ligger nå 6,5 pst. over styringsrammen samlet for de store prosjekter som følges opp spesielt. Det arbeides kontinuerlig med risikoelementet. Tidlig oppfølging fra prosjekteier, bedre anslagsprosesser, oppfølging i gjennomføringsfasen, samt at vi stiller strengere krav til forklaring av avvik fra styringsrammene i den interne styringsdialogen er blant de viktigste tiltakene som er iverksatt for å redusere risikoen. Analysen gjort ved andre tertial, og i tilsvarende analyser fra tidligere år, viser at styringsrammer i tidlige faser ikke i tilstrekkelig grad tar inn over seg usikkerheten i etterfølgende faser. Statens vegvesen vil arbeide videre med anslagsmetodikken og krav til styring (håndbok R760) slik at anslag i tidlig fase baseres på mer robuste forutsetninger.

#### E2 Ikke tilstrekkelig kapasitet og kompetanse

Risikoen knyttet til dette elementet er økt noe siden rapportering per første tertial. Bemanningsstyring og reduksjon i antall stillinger øker risikoen for at etaten i deler av

organisasjonen vil oppleve tilfeller med ikke tilstrekkelig kapasitet og kompetanse. Statens vegvesen arbeider aktivt for å redusere risikoen gjennom tiltak som intern mobilitet, økt bruk av entreprenorkontrakter, strukturelle og prosessuelle endringer og forbedringer, kompetanseutvikling, økt samarbeid og samhandling og forenkling og prioritering av oppgaver.

### **E3 Manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet**

Risiko for manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet er videreført på moderat nivå for 2017 jamført rapportering per første tertial. Uttak av gevinster følges opp gjennom en kombinasjon av styring av bemanning og tjenestekjøp, og effektiviseringstiltak som skal bidra til å frigjøre ressurser. For å legge til rette for at tiltak gjennomføres best mulig, og at gevinster kan realiseres, er det gjennomført og planlagt flere tiltak. Blant tiltakene som er gjennomført er etablering av business case (tiltaksmaler) med gevinstestimer på tiltaksnivå, og etablering av gevinstprosess og benchmarkingsprosess.

### **E4 Ikke tilstrekkelig plangrunnlag**

Risikoen varierer innad i etaten basert på omfanget av vegprosjekter som det pågår planlegging av. Risikoen vurderes allikevel innenfor et akseptabelt nivå samlet sett for Statens vegvesen. Etaten viser også til at det er etablert egne indikatorer for å styre og følge opp planprosessen internt i Statens vegvesen.

### **E5 Ikke oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften**

Statens vegvesen mener at oppgraderingene av tunnelene, med tidligere beskrevne unntak, vil kunne la seg gjennomføre innen den fristen som er satt av Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen mener allikevel at økte kostnader på flere store tunneltiltak kan øke risikoen for oppgraderingen ikke fullføres innen den fristen som er satt. Det har vært en strategi for tunneloppgraderingsprogrammet at det skal gjennomføres en rekke tiltak for å utbedre forfall samtidig som tiltakene etter forskriften gjennomføres, i hovedsak av hensyn til trafikantene. Statens vegvesen har, i hovedsak som følge av store kostnadsøkninger, satt i gang et arbeid med å vurdere hvorvidt det er mulig å utsette enkelte tiltak som kun er knyttet til forfall, og målrette prosjektene enda mer mot å tilfredsstille krav satt i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

### **E6 Lav gjennomføringsgrad innenfor programområdene**

Risikoen varierer mellom de forskjellige områdene, men vurderes samlet sett for Statens vegvesen som relativt høy. Programområder med høy andel tiltak som krever omfattende planprosesser, har en høyere risiko for forsinkelser enn andre, slik som programområdene *tiltak for gående og syklende* og *trafikkikkerhetstiltak*. Statens vegvesen arbeider videre med tiltak for å sikre økt gjennomføringsgrad for 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 første halvår 2017 var 5,1 pst. Sammenlignet med første halvår fra 2013 og frem til i dag er nivået på sykefravær litt høyere enn tidligere, men vurderes innenfor en normal variasjon. Måltallet for sykefravær i Statens vegvesen 4,8 pst. på årsbasis. Med utgangspunkt i sykefraværet først halvår og historiske data, forventer Statens vegvesen at sykefraværet blir noe høyere enn måltallet. Det pågår ulike tiltak og prosjekter for å håndtere sykefraværstematikken i etaten.

### 5.2.2 HMS i entreprisedriften

Den 16. mai omkom en person som følge av at en gravmaskinskuffet løsnet og traff en arbeidstaker. Inkludert hendelser i første tertial er det hittil i år tre hendelser som har medført personskade med mulig varig mén (K4) og en hendelse som har medført ett dødsfall (K5).

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

Kategori	Antall hittil i 2017 (01.01.–31.08)	Antall i 2016 (01.01.–31.12)
K5 - død	1 (-)	1 (1)
K4 - mulig varig mén	3 (-)	5 (-)
K3 - fravær > 10 d	20	37
K2 - fravær ≤ 10 d	29	52
K1 - skade u fravær utover skadedagen	137 (5)	230 (13)

### 5.2.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen har ferdigstilt Strategi for samfunnssikkerhet. Strategien setter mål og rammer for hvordan etaten skal ta hensyn til samfunnssikkerhet i planleggingen, tilpasse infrastrukturen til klimautfordringene og ivareta informasjonssikkerheten. System for beredskap og hendelseshåndtering trer i kraft 1. januar 2018. Samfunnssikkerhet er en «forebyggingsstrategi», hvor beredskap og hendelseshåndtering er en integrert del av normal drift.

Statens vegvesen har også i andre tertial hatt fokus på informasjonssikkerhet og IKT-sikkerhet. Styringssystem for informasjonssikkerhet planlegges ferdigstilt innen utgangen av 2017. Dette vil legge premissene for etterlevelse av lover og regler og interne krav til informasjonsbehandling i etaten.

Statens vegvesen og Forsvaret har blitt enig om felles retningslinjer for erstatninger etter militære øvelser. Uoppgjorte erstatningssaker vil bli gjort opp i løpet av høsten 2017. Videre vil felles øvelsesavtale bli undertegnet i løpet av høsten. Denne vil regulere samarbeidet etatene imellom i forbindelse med øvelsen Trident Juncture.

Det vises til vedlegg 2 hvor samfunnsikkerhet og beredskap er nærmere omtalt.

#### 5.2.4 Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet

Det er gjennomført et omfattende arbeid for å svare ut anbefalingene fra Graverutvalget og arbeidet har kommet langt med å gjennomføre nødvendige tiltak. Det jobbes videre med ytterligere forbedringer for å sikre at UAG-arbeidet også i fremtiden gjennomføres i tråd med gjeldende regelverk og med faglig god kvalitet, samt at funn og kunnskap fra

Statens vegvesen har bla jobbet med følgende:

- Rutiner knyttet til arkivering og journalføring av dokumenter er gjennomgått for å sikre korrekt og sikker lagring og deling av rapporter, samt sørge for god informasjonsflyt internt og eksternt.
- UAG-rapporter deles rutinemessig med politi og påtalemyndigheter, og representanter fra etaten stiller som vitne etter ønske ved en eventuell rettsak. Medarbeiderne stiller også som sakkyndig vitne der det er ønske om dette.
- Det er laget reviderte retningslinjer for sladding av taushetsbelagte opplysninger i UAG-rapportene. I tillegg er det utarbeidet en ny rapportmal for UAG-rapportene slik at disse nå bygger på et felles metodeverk og begrepsapparat. Sladdede rapporter deles blant annet med SHT, Arbeidstilsynet, fylkeskommuner og kommuner.
- Det er gjort en avtale med politiet om at de så langt det lar seg gjøre skal orientere pårørende om at etaten gjennomfører ulykkesanalyser av alle dødsulykker og at de kan ta kontakt med Statens vegvesen for mer informasjon dersom de ønsker det.

*For ytterligere informasjon vises det til brev til SD av hhv. 11. juli 2017 med sluttrapportering for arbeidet med oppfølging av rapport fra Graverutvalget og 12. september 2017 om oppfølging av rapport fra Graverutvalget.*

#### 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. Ny bompengeavtale er inngått med to av selskapene og forventes inngått i løpet av høsten for de øvrige. Arbeidet med å overføre eksisterende selskap inn i den nye strukturen er igangsatt.

##### **Tilrettelegge for utskilt utsteder**

Forskrift som regulerer utstedervirksomheten og høringsbrev er oversendt til SD. Det arbeides med en standard utstederavtale som skal være på plass samtidig med at forskriften blir iverksatt.

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

Arbeid med å implementere ny rolle- og ansvarsdeling i sektoren er igangsatt. De regionale selskapene skal så langt det lar seg gjøre overta de operative oppgavene, ansvaret for vegkantutstyret planlegges i sin helhet overført til selskapene i løpet av 2018.

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

Det er vedtatt ny takst- og rabattstruktur som blir lagt til grunn i alle nye prosjekter. For prosjekter der bompengereinnkrevningen er startet er omleggingen frivillig. Dette innebærer at det er opp til berørte kommuner og fylkeskommuner å avgjøre om det skal legges om til ny takst- og rabattstrukturen eller ikke. Statens vegvesen har utarbeidet og oversendt saksgrunnlag for takstomlegging til lokalpolitisk behandling for alle aktuelle prosjekter. Det er nå lagt om til nytt system for følgende prosjekter: Førdepakken, E16 Gardermoen – Kolomoen, Namdalsprosjektet, E16 Kongsvinger – Slomarka, Rv4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, E6 Ringeby – Otta.

## **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**

Det er etablert et program med formål å sikre kontinuitet i bompengereinnkrevningen i Norge etter at dagens systemløsning utløper. Mandatet er å anskaffe og realisere systemløsning i henhold til gjeldende lover og rammebetingelser, for å innkreve bompenger i Norge, og dermed å kunne avslutte dagens sentralsystem på en god måte. Systemet skal tilpasses ny organiseringen av bransjen og bidra til å innfri bompengereformens formål. Programmet skal aktivt søke etter tilnærminger og muligheter for å redusere omfang, kompleksitet og funksjonalitet.

Programmet består av prosjekter som befinner seg i ulike faser. Prosjekt Nasjonal kjerneløsning har godkjent styringsdokument er og i henhold til plan i anskaffelsesfasen. Prosjekt operatørløsning er i planleggingsfasen er i prosess med å utarbeide prosjektets styringsdokumentet.

Det er lagt opp til at ny systemløsning kan erstatte dagens CS Norge fra og med sommeren 2019.

## **Miljødifferensiering**

Den teknisk tilrettelegging for miljødifferensiering i AutoPASS er gjennomført. Miljødifferensiering av takstene i Oslopakke 3 ble iverksatt 1. oktober 2017.

## 5.2.6 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet av 3. juli 2017. Statens vegvesen har tatt ut tall på indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet for årene 2015–2017.

For å synliggjøre effekten av hvordan omsetning på fylkesveg får innvirkning på tallgrunnlaget i indikatorene, har vi beregnet indikatorer både med uten midler til fylkesveg. I tabelloverskriftene går det frem hvilke kapitler som inngår i tallgrunnlaget for indikatorene. Etter Statens vegvesens oppfatning bør indikatorene også inkludere midler som fylkeskommunene stiller til disposisjon for Statens vegvesen, siden nivået på bemanningen i Statens vegvesen reflekterer ressursbruken knyttet til det arbeidet etaten utfører som ledd i sams vegadministrasjon.

Ved beregning av administrasjonsutgifter, er lagt til grunn oversikten over arter som var vedlagt brevet fra Samferdselsdepartementet av 3. juli 2017 lagt til grunn. Statens vegvesen har i forbindelse med arbeidet identifisert enkelte arter som også kunne vært inkludert i grunnlaget for beregning av administrasjonsutgifter. Disse artene er vist i egen tabell.

### Kap. 1320 og kap. 4320, inkl. eksterne midler riksveg

	2015	2016	2017 <sup>3</sup>
Antall årsverk <sup>4</sup>	7 175	7 297	7 200
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr) <sup>5</sup>	4 719	4 854	5 550 <sup>6</sup>
Sum totale utgifter (mill. kr)	34 485	36 168	37 500
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 060	2 006	2 030

### Indikatorer (Kap. 1320/4320/eksterne midler riksveg)

	2015	2016	2017
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	658	665	771
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	4 806	4 957	5 208
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	13,7 %	13,4 %	14,8 %
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter)	6,0 %	5,5 %	5,4 %
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000 kr)	287	275	282

<sup>3</sup> Tall for 2017 i tabellene er prognosetall. Tallene er basert på en framskriving av regnskapstall pr. 31.08.2017, basert på samme forbruksmønster som i 2015 og 2016. Tallene er beheftet med usikkerhet

<sup>4</sup> Tallet er beregnet ut fra netto bemanning hele stillinger (etatens ordinære bemanningstall), med et beregnet gjennomsnitt mellom bemanningstall ved utgangen av foregående år, og ved årsslutt periodens år.

<sup>5</sup> For 2015 er lønn og sosiale utgifter justert for artene 5081 «Kalkulatorisk lønn» og 5082 «Motpost kalkulatorisk lønn» med til sammen 658 mill. kr. for at tallgrunnlaget skal bli sammenlignbart med 2016 og 2017.

<sup>6</sup> Økningen i lønn og sosiale utgifter fra 2016 til 2017 må ses i lys av forenklet modell for premiebetaling til Statens pensjonskasse som ble innført fra 2017

**Kap. 1320, Kap. 4320, Fylkesveg og Kap. 0471, inkl. eksterne midler riksveg/fylkesveg**

	2015	2016	2017
Antall årsverk	7 175	7 297	7 200
Lønn og sosiale utgifter (mill. kr)	4 734	4 864	5 560
Sum totale utgifter (mill. kr)	48 506	50 590	50 100
Administrasjonsutgifter (mill. kr)	2 106	2 059	2 070

**Indikatorer (Kap. 1320/4320/fylkesveg/eksterne midler riksveg/fylkesveg)**

	2015	2016	2017
KPI1, Årsverksutgift (Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	660	667	772
KPI2, Totalutgift per årsverk (Sum totale utgifter/Antall årsverk) (1000-kr)	6 760	6 933	6 950
KPI3, Lønnsutgiftandel (Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter)	9,8 %	9,6 %	11,1 %
KPI4, Andel administrative utgifter (Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter)	4,3 %	4,1 %	4,1 %
KPI5, Administrative utgifter per årsverk (Administrasjonsutgifter/antall årsverk) (1000-kr)	294	282	288

**Indikatorer som bør vurderes inkludert i «administrative utgifter»:**
*(mill. kr)*

Arter	2015		2016		Pr august 2017 <sup>7</sup>	
	Kap 1320	Kap 1320 og fylke	Kap 1320	Kap 1320 og fylke	Kap 1320	Kap 1320 og fylke
6401 Leie maskiner	4	5	6	8	9	10
6451 Leie transportmiddel	11	14	13	17	9	9
6452 Leie transportmidler fra HR-adm	18	18	-6	-5	-0	-0
6491 Leie annen	34	38	34	37	45	46
6513 Kjøp felt-/laborarieutstyr <30.000	9	9	8	8	8	8
6514 Kjøp - bilteknisk utstyr <30.000	4	4	6	6	3	3
6519 Kjøp - annet verktøy <30.000	3	4	3	3	1	1
6571 Kjøp arbeidsklær	15	15	15	16	9	9
6591 Kjøp TV, video, prosjektor o.l. <30.000	2	2	2	2	6	6
6599 Kjøp annet utstyr <30.000	16	17	20	21	14	15
6741 Tjenester vikar	43	43	40	40	18	18
6792 Konsulent tjenester øvrig	401	441	317	355	184	202
6794 Tjenester FOU	-	-	45	45	20	20
<b>Sum arter som bør inngå i adm.utgifter</b>	<b>560</b>	<b>609</b>	<b>501</b>	<b>552</b>	<b>325</b>	<b>347</b>

<sup>7</sup> Regnskapstall pr. 31.08.2017

### 5.2.7 Omdømmemåling 2017

Statens vegvesen gjennomførte sommeren sin tredje omdømmemåling. Denne viser at befolkningens totalinntrykk av etaten er styrket siden 2015. Totalscoren viser et resultat tilsvarende «godt omdømme». Fire av fem svarer at de har tillit til Statens vegvesen, mens nesten en tredjedel stiller seg tvilende til hvor framtidsrettet vi er. Målingen viser også at befolkningen i liten grad opplever etaten som en lyttende organisasjon. Resultatet gir et godt bilde av hvordan målgruppen «folk flest» opplever etaten og vår aktivitet.

Tidligere har det vært gjennomført måling av omdømme i befolkningen i 2012 og 2015. Resultatene fra disse har blitt brukt i oppfølgingen av etatens omdømmeplan samt i det generelle forbedringsarbeidet. Årets måling skiller seg noe fra tidligere målinger ved at innholdet er tettere knyttet til innholdet av Statens vegvesens virksomhetsstrategi og kommunikasjonsstrategi. Resultatene fra omdømmemålingen utgjør viktig faktagrunnlag til arbeidet med utarbeiding av handlingsplan for kommunikasjonsstrategien samt prioritering av tiltak. Resultatene vil følges opp med ny omdømmemåling i befolkningen om to år.

## 6 Vedlegg

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

**Vedlegg 2: Samfunnssikkerhet og beredskap**