

12. mars 2014



Statens vegvesen



Årsrapport 2013

for Statens vegvesen



Knut Opeide, Statens vegvesen

Innhold

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | Sammendrag | 1 |
| 2 | Økonomi | 2 |
| 2.1 | Kapittel 1320 Statens vegvesen | 2 |
| | Kap. 1320 Statens vegvesen – tiltak på riksvegnettet | 2 |
| | Kap. 1320 Statens vegvesen – tilskudd til fylkesveger | 2 |
| 2.2 | Kapittel 4320 Statens vegvesen | 2 |
| | Kap. 4320 Statens vegvesen – inntekter | 2 |
| 2.3 | Postvis omtale Statens vegvesen kapittel 1320 og kapittel 4320 | 3 |
| | Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. | 3 |
| | Post 26 Vegtilsyn | 4 |
| | Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter | 4 |
| | Post 30 Riksveginvesteringer | 4 |
| | Post 31 Rassikring | 5 |
| | Post 35 Vegutbygging i Bjørvika | 5 |
| | Post 36 E16 over Filefjell | 6 |
| | Post 37 E6 vest for Alta | 6 |
| | Oppfølging av investeringsprosjekter | 6 |
| | Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene | 8 |
| | Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet | 8 |
| | Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester | 8 |
| | Post 01 Salgsinntekter | 8 |
| | Post 02 Diverse inntekter | 9 |
| | Post 03 Refusjoner fra forsikringselskap | 9 |
| 2.4 | Fullmakter og forskuttering | 9 |
| | Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak V | 9 |
| | Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter – romertallsvedtak VI | 10 |
| | Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider – romertallsvedtak VII | 10 |
| | Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften – romertallsvedtak VIII | 10 |
| | Bruk av fullmakt til å inngå avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret | 11 |
| 2.5 | Kapittel 4322, post 90, og kapittel 5624, post 80 – Svinesundsforbindelsen | 11 |
| 2.6 | Kapittel 1301, post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport – Transnovaprojektet | 11 |
| 2.7 | Kapittel 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport | 12 |
| | Tilskudd til tilgjengelighetstiltak | 12 |
| | Nasjonal reisepanlegger og elektronisk billettering | 13 |
| | Belønningsordningen | 14 |
| 2.8 | Prisutvikling fra 2012 til 2013 | 14 |
| 2.9 | Effektivisering | 14 |
| | Effektiviseringsprogrammet 2014-2017 | 14 |
| | Selvbetjeningsløsninger | 15 |

| | |
|---|-----------|
| Kontraktstrategi | 15 |
| Effektivisering av vegprosjekter | 15 |
| Effektivisering av riksvegferjedriften | 16 |
| Obligatorisk brikke for tunge kjøretøy (over 3,5 tonn) | 16 |
| 3 Mål og resultater | 16 |
| 3.1 Framkommelighet | 16 |
| Annen informasjon | 17 |
| 3.2 Trafikksikkerhet, tilsyn og kontroll | 21 |
| Annen informasjon | 22 |
| 3.3 Miljø | 25 |
| Annen informasjon | 26 |
| 3.4 Universell utforming | 27 |
| 4 Annet | 28 |
| 4.1 Bruker | 28 |
| Publikumsservice | 28 |
| Brukerundersøkelser | 29 |
| 4.2 Forskning og utvikling (FoU) | 29 |
| 4.3 Medarbeider | 30 |
| Helse, miljø og sikkerhet (HMS) | 30 |
| Medarbeidertilfredshet | 30 |
| Fremme likestilling og hindre diskriminering | 30 |
| 4.4 Entreprisedriften | 31 |
| 4.5 Bemanning og kjøp av tjenester | 31 |
| Tall på lærlinger i Statens vegvesen | 33 |
| Utvikling i geografisk fordeling av statlige arbeidsplasser | 33 |
| Leverer likeverdige tjenester til alle | 33 |
| 4.6 Trafikkutvikling 2013 | 34 |
| 4.7 Utvikling i bilpark og førerkort | 34 |
| 4.8 Samfunnssikkerhet og beredskap | 34 |
| Gjennomførte ROS-analyser i regionene | 34 |
| Gjennomførte øvelser | 35 |
| Hendelser og kriser | 35 |
| Gjennomførte revisjoner | 36 |
| Status planverk | 36 |
| 4.9 Risiko | 36 |
| Risikovurdering og tiltak | 36 |
| 5 Vedlegg | 37 |
| 5.1 Vedlegg 1 Større prosjekt som følges opp spesielt | 37 |
| 5.2 Vedlegg 2 Fremme likestilling og hindre diskriminering | 37 |

1 Sammendrag

Statens vegvesen omsatte i 2013 for 47,9 mrd. kr på vegne av staten og fylkeskommunene. Dette er økning på 21 pst. fra 2012 i løpende kr.

Samlet sett viser Statens vegvesens regnskap et merforbruk på 0,3 pst. av disponible midler til riksvegformål over statsbudsjettet.

Post 23 har et lite mindreforbruk på 22 mill. kr, som tilsvarer 0,2 pst. av disponible midler. I 2013 ble det lagt nytt asfaltdekke på om lag 1 200 km riksveg, inkludert gang- og sykkelveger. Drift av vegnettet er i tråd med forutsatt standard i Nasjonal transportplan 2010-2019. Kontroll av tunge kjøretøy har særlig vært prioritert i vintermånedene.

Post 30 har et merforbruk på 143 mill. kr, som tilsvarer 1,5 pst. av disponible midler. Dette skyldes i hovedsak forsinket rekvirering av bompenger på enkelte prosjekter. I tillegg har noen prosjekter hatt større omsetning enn forutsatt.

Post 31 har et mindreforbruk på 50 mill. kr, som tilsvarer 5 pst. av disponible midler. Dette skyldes i hovedsak konkurs hos utførende entreprenør på to prosjekter.

Post 72 har et merforbruk på 30 mill. kr. Dette tilsvarer 5,8 pst. av disponible midler. Dette skyldes i hovedsak at kompensasjon til Fjord1 for forlenget bompengeneinnkreving i ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen er belastet post 72.

I tillegg til tildelingen over statsbudsjettet benyttet Statens vegvesen om lag 8,1 mrd. kr som ble stilt til rådighet av bompengeselskap, fylkeskommuner, kommuner med flere til riksvegformål.

Mål satt for Statens vegvesen i Prop. 1 S (2012-2013) samt i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet er i hovedsak nådd.

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå viser at 187 personer omkom i vegtrafikken. Dette er en økning på over 40 personer sammenliknet med 2012 til tross for at Statens vegvesen i hovedsak har gjennomført trafikksikkerhetstiltak som forutsatt.

Gjennomførte trafikksikkerhetstiltak i 2013 omfatter blant annet etablering av 21 km midtrekkverk på to- eller trefeltsveger og 149 km forsterket midtoppmerking. Videre er 10 km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk. Sammenliknet med tidligere år har Statens vegvesen i 2013 utført et betydelig antall kontroller av tunge kjøretøy for å sikre at de er tilstrekkelig utrustet for norske vinterforhold. I tillegg har det gjennom året vært utført kjøre- og hviletidskontroller samt bremsekontroller i tråd med målsetningen.

Totalt seks rasutsatte strekninger/punkter ble utbedret i 2013. 23 km av vegnettet har fått gul midtlinje, og det ble totalt bygget 41 km gang- og sykkelveg.

2 Økonomi

2.1 Kapittel 1320 Statens vegvesen

Kap. 1320 Statens vegvesen – tiltak på riksvegnettet

| Post | Overført fra 2012 | Tildelt 2013 | Refusjon og merinntekter | Til disp. 2013 | Regnskap 2013 | Avvik | |
|---|-------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-----------------|-------------|------------|
| | (mill. kr) | (mill. kr) | (mill. kr) | (mill. kr) | (mill. kr) | (mill. kr) | (pst.) |
| 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. | | 8 957,5 | 249,9 | 9 207,4 | 9 185,1 | -22,3 | -0,2 |
| 26 Vegtilsyn | 0,6 | 15,5 | | 16,1 | 10,3 | -5,8 | -35,9 |
| 29 Vederlag til OPS-prosjekter | | 435,0 | | 435,0 | 433,8 | -1,2 | -0,3 |
| 30 Riksveg-investeringer | | 9 697,8 | 125,4 | 9 823,2 | 9 966,5 | 143,3 | 1,5 |
| 31 Rassikring | | 966,4 | | 966,4 | 916,1 | -50,3 | -5,2 |
| 35 Vegutbygging i Bjørvika | 0,6 | 101,4 | | 102,0 | 101,9 | -0,0 | 0,0 |
| 36 E16 over Filefjell | 76,2 | 173,9 | | 250,1 | 238,6 | -11,5 | -4,6 |
| 37 E6 vest for Alta | 58,1 | 202,9 | | 261,0 | 241,8 | -19,1 | -7,4 |
| 72 Kjøp av riksvegferjetjenester | | 525,1 | | 525,1 | 555,4 | 30,3 | 5,8 |
| Sum statlige midler til riksvegformål | 135,5 | 21 075,5 | 375,2 | 21 586,2 | 21 649,5 | 63,4 | 0,3 |

I tillegg til bevilgningen til riksvegformål over statsbudsjettet, benyttet Statens vegvesen 8 126 mill. kr som ble stilt til rådighet av bompengeselskap med flere. Dette er om lag 1 400 mill. kr, eller 15 pst., mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013).

Kap. 1320 Statens vegvesen – tilskudd til fylkesveger

| Post | Overført fra 2012 | Tildelt 2013 | Til disp. 2013 | Regnskap 2013 | Avvik | |
|--|-------------------|--------------|----------------|---------------|---------------|--------------|
| | (mill. kr) | (mill. kr) | (mill. kr) | (mill. kr) | (mill. kr) | (pst.) |
| 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene | | 140,0 | 140,0 | 140,0 | 0,0 | 0,0 |
| 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet | 199,3 | 550,8 | 750,1 | 495,5 | -254,6 | -33,9 |
| Sum tilskudd til fylkesveger | 199,3 | 690,8 | 890,1 | 635,5 | -254,6 | -28,6 |

2.2 Kapittel 4320 Statens vegvesen

Kap. 4320 Statens vegvesen – inntekter

| Post | (mill. kr) | | |
|---|---------------|---------------|--------------|
| | Budsjett 2013 | Regnskap 2013 | Merinntekt |
| 01 Salgsinntekter m.m. | 166,6 | 217,9 | 51,3 |
| 02 Diverse gebyrer | 306,7 | 413,0 | 106,3 |
| 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper | 31,8 | 133,4 | 101,6 |
| 15 Refusjon av arbeidsmarkedstiltak | | 1,0 | 1,0 |
| 16 Refusjon av fødsels-/adopsjonspenger | | 44,4 | 44,4 |
| 17 Refusjon lærlinger | | 0,3 | 0,3 |
| 18 Refusjon av sykepenger | | 70,3 | 70,3 |
| Sum kap. 4320 | 505,1 | 880,3 | 375,2 |

2.3 Postvis omtale Statens vegvesen kapittel 1320 og kapittel 4320

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

Regnskapet for 2013 viser et mindreforbruk på 22 mill. kr. Dette skyldes blant annet høyere merinntekter knyttet til kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer, samt lavere strømknudner enn forventet.

Det ble benyttet om lag 1,8 mrd. kr til veg- og trafikkforvaltning, inkl. sams vegadministrasjon for riks- og fylkesveg. Dette er om lag på samme nivå som forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013). Av spesielle tiltak som ble gjennomført i 2013 er oppgradering og etablering nye værstasjoner for bedre tilrettelegging av data om vær og føreforhold langs riks- og fylkesveg. Videre er det installert kamera og fartsmålere i alle ATK-bokser, og det er innført streknings-ATK på 10 nye strekninger i 2013.

Det ble benyttet om lag 2,4 mrd. kr til drift av riksvegnettet i 2013. Dette er om lag på samme nivå som forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013). Driften er i hovedsak gjennomført i henhold til den standarden som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2010-2019. Det er innført noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking for kontrakter som gjelder fra 1. september 2013. Endringen i standarden ventes å gi bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for trafikantene, og innføres gradvis ved utlysning av nye kontrakter.

Til vedlikehold av riksvegnettet ble det benyttet om lag 2,0 mrd. kr i 2013. Dette er om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013). Vedlikehold av vegdekker utgjør om lag 1,2 mrd. kr. Dette er 200 mill. kr mer enn forutsatt. Om lag 1 200 km veg, inkludert gang- og sykkelveger, fikk nytt asfaltdekke. Andelen vegdekker på riksvegnettet som har bra eller meget bra standard, økte fra 73 pst. til 74 pst. i 2013. Nivået til vedlikehold av tunneler, bruer og ferjekaier er noe lavere enn forutsatt blant annet som følge av forsinket framdrift for enkelte prosjekter.

I tillegg er det benyttet om lag 0,4 mrd. kr til etatsutgifter som blant annet omfatter administrative knudner som kan henføres til aktivitetene innenfor drift og vedlikehold, som utgifter knyttet til IKT-systemer, fagsystemer, kompetanseheving og etatsprosjekter. Dette er som forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013).

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn omsatte Statens vegvesen for om lag 2,0 mrd. kr 2013. Dette er i tråd med budsjett. Tiltak som gir best trafikksikkerhet har vært prioritert. Utekontroll- og tilsynsvirksomheten har hatt særlig fokus på vinterutrustning på tunge kjøretøy, ulovlig virksomhet og stikkprøver av periodisk kjøretøykontroll. Fra og med 2013 har Statens vegvesen ført tilsyn med forskrift om energimerking av nye personbiler og dekkmerking. Evaluering av føreropplæringen og videreutvikling av den praktiske førerprøven har vært fulgt opp. Tiltak for å opprettholde et godt tilbud og lave ventetider på praktiske førerprøver har vært iverksatt gjennom året.

Autosysprosjektet

Autosysprosjektet hadde i 2013 et forbruk på 183,4 mill. kr. Dette er innenfor den reviderte prognosen som prosjektet la fram våren 2013. Kundeknuden er blitt noe større enn forutsatt. Dette skyldes det omfattende tilleggsarbeidet med KS2. Det er i 2013 gjennomført endringer i

prosjektmandat, styringsgruppe og prosjektledelse for å ivareta merknader fra Promis fra høsten 2012.

I 2013 har prosjektet en leveranse med førerkortfunksjonalitet (Leveranse 1b) som ble satt i produksjon i begynnelsen av juni, med ny versjon med rettinger i september. Resultatene fra dette har vært tilfredsstillende.

I april ble det levert et revidert sentralt styringsdokument til kvalitetssikrer for å få godkjenning til å starte utviklingen av Leveranse 2 som slutfører utviklingen av førerkortfunksjonaliteten. Det ble gitt godkjenning for å starte opp utviklingen i august med forventet ferdigstillelse av konstruksjonen i januar 2014.

Arbeidet med det forenklete KS2-løpet har i 2013 hatt høy prioritet, og grunnlagsdokumentene for videreføring av prosjektet ble overlevert kvalitetssikrer i november.

Post 26 Vegtilsyn

Regnskapet for 2013 viser et mindreforbruk på 6 mill. kr. Det vises til Vegtilsynets egen årsrapport for nærmere informasjon.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Statlige midler

Regnskapet for 2013 viser et mindreforbruk på 1 mill. kr.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde til sammen 230 mill. kr. Dette er i tråd med det som er forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013).

Post 30 Riksveginvesteringer

Statlige midler

| | Til disp. 2013 | Resultat 2013 | Avvik | |
|---|-----------------------|----------------------|-------------------|---------------|
| | <i>(mill. kr)</i> | <i>(mill. kr)</i> | <i>(mill. kr)</i> | <i>(pst.)</i> |
| Store prosjekter | 5 373,2 | 6 288,2 | 915 | 17,0 |
| Programområdene | 3 810,0 | 3 091,9 | -718 | -18,8 |
| - <i>Mindre utbedringer</i> | 970,0 | 644,9 | -325 | -33,5 |
| - <i>Gang- og sykkelveger</i> | 590,0 | 457,8 | -132 | -22,4 |
| - <i>Trafikksikkerhetstiltak</i> | 1 090,0 | 962,3 | -128 | -11,7 |
| - <i>Miljø- og servicetiltak</i> | 270,0 | 126,7 | -143 | -53,1 |
| - <i>Kollektivtrafikk og universell utforming</i> | 290,0 | 173,0 | -117 | -40,4 |
| - <i>Planlegging og grunnerverv m.m.</i> | 600,0 | 727,3 | 127 | 21,2 |
| Ikke rutefordelte midler | 640,0 | 586,4 | -54 | -8,4 |
| SUM | 9 823,2 | 9 966,5 | 143 | 1,5 |

Regnskapet for 2013 viser et merforbruk på 143 mill. kr. Det er store variasjoner innenfor posten. På samtlige programområder er det mindreforbruk, med unntak av planlegging og grunnerverv.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak at forsinkelser i plan- og grunnervervsprosessen har ført til

forsinket oppstart og framdrift for enkelte prosjekter. Disse prosjektene vil bli gjennomført, men senere enn forutsatt.

Store prosjekter har merforbruk, blant annet som følge av forsinket rekvirering av bompenger på enkelte prosjekter, blant annet E18 Bommestad – Sky i Vestfold og E6 Nidelv bru – Grillstad i Møre og Romsdal. I tillegg har enkelte prosjekter hatt vesentlig større omsetning enn forutsatt, blant annet E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark, E6 Frya – Sjoa i Oppland, rv 3 Åsta bru med tilknytningsveg i Hedmark og E18 Gulli – Langåker i Vestfold.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 7,5 mrd. kr. Dette er om lag 1,3 mrd. kr, eller 15 pst., mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013). Avviket skyldes blant annet forsinket rekvirering av bompenger på enkelte prosjekter. I Prop. 1 S (2012-2013) var det dessuten lagt til grunn bompenger til noen prosjekter som ennå ikke er vedtatt av Stortinget; E39 Sveгатjørn – Rådal i Rogaland, E134 Damåsen – Saggrenda i Buskerud og E6 Helgeland nord i Nordland.

Post 31 Rassikring

Statlige midler

Regnskapet for 2013 viser et mindreforbruk på 50 mill. kr. Mindreforbruket skyldes blant annet forsinket framdrift for prosjektene E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal og E69 Ytre Sorte vik i Finnmark som følge av at entreprenører gikk konkurs.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd og bompenger utgjorde til sammen 136 mill. kr. Dette er 16 mill. kr, eller 11 pst., mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013). Avviket er knyttet til prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Statlige midler

Regnskapet for 2013 viser et forbruk i tråd med disponible midler.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 233 mill. kr. Dette er 47 mill. kr, eller 17 pst., mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013). Avviket skyldes i hovedsak at deler av arbeidene knyttet til etablering av infrastruktur for trikk har blitt forsert i forhold forutsatt framdriftsplan. Endringene i kontraktgjennomføringen har medført at deler av de forutsatte arbeidene knyttet til statens ansvarsområde har blitt noe utsatt i forhold til forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013).

Post 36 E16 over Filefjell

Statlige midler

Regnskapet for 2013 viser et mindreforbruk på 12 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket framdrift for prosjektet E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug som følge av økt behov for sikringsarbeid i forbindelse med tunnelsprengningen.

Post 37 E6 vest for Alta

Statlige midler

Regnskapet for 2013 viser et mindreforbruk på 19 mill. kr. Mindreforbruket skyldes forsinket framdrift for prosjektet E6 Jansnes – Halselv som følge av tidligere uavklarte grunnforhold. I tillegg er anleggsstart for prosjektet E6 Halselv – Møllnes noe utsatt, i hovedsak på grunn av at de forberedende arbeidene har tatt lengre tid enn tidligere forutsatt.

Oppfølging av investeringsprosjekter

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2012

| | Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2013-kr) | Faktisk kostnad (mill. 2013-kr) | Avvik (pst.) |
|--|--|---------------------------------|--------------|
| Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2012 | 8 826 | 9 315 | 5,5 |

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2012, er det en samlet kostnadsøkning på 5,5 pst. i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag/styringsramme. Tilsvarende tall for 2011 var en kostnadsøkning på 2,4 pst.

Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2012

Av prosjekter som ble fulgt opp spesielt, ble seks prosjekter åpnet for trafikk i 2012. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 230 mill. kr (4,0 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag/styringsramme. Samlet overslag for disse prosjektene ligger 274 mill. kr (4,3 pst.) under samlet kostnadsramme. Ingen av prosjektene har prognose for sluttkostnad over fastsatt kostnadsramme.

| Prosjekt | Opprinnelig overslag (styringsramme) | Fastsatt kostnadsramme | Siste overslag | Avvik fra styringsramme | | Avvik fra kostnadsramme | |
|------------------------|--------------------------------------|------------------------|-----------------|-------------------------|------------|-------------------------|-------------|
| | (mill. 2013-kr) | (mill. 2013-kr) | (mill. 2013-kr) | (mill. 2013-kr) | (pst.) | (mill. 2013-kr) | (pst.) |
| E6 Øyer – Tretten | 1 388 | 1 468 | 1 467 | 79 | 5,7 | -1 | 0 |
| E18 Sky – Langangen | 2 038 | 2 147 | 2 038 | 0 | 0 | -109 | -5,0 |
| Rv 510 Solasplitten | 554 | 713 | 687 | 133 | 24,0 | -26 | -3,6 |
| E39 Torvund – Teigen | 407 | 447 | 400 | -7 | -1,7 | -47 | -10,5 |
| E39 Kvivsvegen | 1 214 | 1 309 | 1 238 | 24 | 2,0 | -71 | -5,4 |
| E6 Dortealyst – Stavne | 218 | 238 | 218 | 0 | 0 | -20 | -8,4 |
| SUM | 5 818 | 6 324 | 6 048 | 230 | 4,0 | -274 | -4,3 |

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2011, var fire prosjekter med en samlet kostnadsreduksjon på 87 mill. kr (2,2 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag/styringsramme. Samlet overslag for disse prosjektene lå 578 mill. kr (13,2 pst.) under samlet kostnadsramme.

Endringer i kostnadsoverslag og framdrift for igangværende store prosjekter

Vedlegg 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det en forventet kostnadsøkning på 3 932 mill. kr (6,7 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme). I forhold til Prop. 1 S (2012-2013) er kostnadsøkningen 1 168 mill. kr (1,8 pst.) etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2011 til 2012. Det er ikke tatt hensyn til nye prisindekser fra 2012 til 2013, som er noe høyere enn det som var forutsatt.

For følgende prosjekter er prognosen for sluttkostnad over fastsatt kostnadsramme:

- E18 Sky – Langangen i Vestfold
- E39 Eiganestunnelen i Rogaland
- E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal
- E105 Elvenes – Hesseng i Finnmark

Kostnadsøkningen på prosjektene E18 Sky – Langangen og E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen er omtalt i Prop. 1 S (2013-2014), og prosjektene er tildelt nye kostnadsrammer. Statens vegvesen har kommentarer til følgende prosjekter:

E39 Eiganestunnelen:

Prognosen for sluttkostnad har økt med om lag 160 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak markedsmessige forhold som har gitt høyere tilbud enn forventet. Deler av kostnadsøkningen skyldes også nødvendige endringer som er avdekket i prosjekteringsfasen.

E105 Elvenes – Rundvannet – Hesseng

Prognosen for sluttkostnad er økt med 103 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Mer detaljerte kostnadsvurderinger i forbindelse med reguleringsplanleggingen for delstrekningen Elvenes – Rundvannet avdekket at kostnadene er vesentlig høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013). Delstrekningen Elvenes – Rundvannet er foreløpig ikke tatt opp til bevilging, og prosjektet er dessuten for lite til å bli omtalt i Prop. 1. S (2013-2014). Samferdselsdepartementet er imidlertid blitt orientert om kostnadsøkningen.

For prosjektene E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark og E16 Nestunnelen i Buskerud er prognosene for sluttkostnad nå lik fastsatte kostnadsrammer. For E6 Minnesund – Skaberud er prognosen økt med om lag 300 mill. kr etter at Prop. 1 S (2013-2014) ble lagt fram. Økningen skyldes i sin helhet konkurs hos utførende entreprenør på en av delstrekningene.

For prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika er prognosen for sluttkostnad mer enn 10 pst. lavere enn opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme). Dette er omtalt i Prop. 1 S (2013-2014).

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Regnskapet for 2013 viser at det er utbetalt 140 mill. kr i 2013, som forutsatt. Samtlige fylkeskommuner tilfredstilte krav til full rentekompensasjon.

Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet

Regnskapet for 2013 viser et mindreforbruk på 254 mill. kr. Mindreforbruket skyldes blant annet forsinket planavklaring for prosjektene fv 7 Haukanesberget og Lussandberget i Hordaland og fv 42 Bjørkåstunnelen i Vest-Agder, samt behov for omprosjektering av prosjektet fv 517 Lovraeid i Rogaland som følge av dårlige masser i traseen. I tillegg ble prosjektet fv 152 Allgøya i Sogn og Fjordane forsinket, først som følge av usikkerhet om løsning og deretter fordi byggingen av rasoverbygget må skje over to sesonger på grunn av skredfare.

Som følge av at det ikke foreligger en vedtatt tilskuddsplan for 2014, har det ikke vært mulig å foreta midlertidige omdisponeringer for å sikre bedre utnyttelse av disponible midler i 2013.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet for 2013 viser et merforbruk på 30 mill. kr. Merforbruket skyldes at blant annet at post 72 er blitt belastet for 11,1 mill. kr i kompensasjon til Fjord1 for forlenget bompengeneinnkreving i sambandet E39 Mortavika – Arsvågen som følge av at fylkesvegprosjektet T-forbindelsen ble åpnet for trafikk fire måneder senere enn planlagt. Dette skulle vært belastet prosjektet. Siden Statens vegvesen har inngått avtalen med Fjord1, finner vi det riktig at staten dekker utgiftene. Disse skulle imidlertid vært dekket over post 30. Videre er post 72 blitt belastet med 19,5 mill. kr i kompensasjon til Fjord1 for forventet redusert trafikkutvikling som følge av forlenget bompengeneinnkreving i sambandet E39 Mortavika – Arsvågen knyttet til prosjektet E39 Rogfast. I følge inngått avtale har Fjord1 krav på en årlig kompensasjon på dette nivået i 2013-2016 ved forlenget bompengeneinnkreving. Statens vegvesen vil komme tilbake til håndteringen av dette som egen sak.

Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet på kap. 4320, post 01, var i 2013 på 166,6 mill. kr. Resultatet viser en merinntekt på 51,3 mill. kr. Samlede inntekter på denne posten økte med 58 mill. kr fra 2012.

Økningen fra 2012 skyldes i hovedsak økt innbetaling fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter. I tillegg er en innbetaling på 19 mill. kr fra et bompengeselskap for dekning av kostnader ved fjerning av bomstasjon ved en inkurie ført som inntekt. Videre er også en intern avregning på 19 mill. kr knyttet til produksjon av bilder til førerkort inntektsført på post 01 i stedet for på kap. 1320, post 23.

mill. kr (løpende)

| Inntektstyper post 01 | 2012 | 2013 |
|---|------------|------------|
| Refusjon fra bistandsland | 5 | 3 |
| Øvrige refusjoner (kurs/konferanser, FoU prosjekter mv.) | 2 | 5 |
| Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter | 43 | 88 |
| Salg av kjennemerker (skilt) | 16 | 16 |
| Salg av fast eiendom | 5 | 2 |
| Salg fra Autosys/vegdatabank | 22 | 25 |
| Salg av bilde til førerkort | 16 | 38 |
| Strøm | 3 | |
| Følgetransport | 9 | 9 |
| Kommunikasjon i tunneler | | 6 |
| Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, Salgsinntekter, Leieinntekter, Følgetransport, Strøm, forsikringssak mv.) | 39 | 26 |
| Sum | 160 | 218 |

Post 02 Diverse inntekter

Inntektskravet på kap. 4320, post 02, var i 2013 på 306,7 mill. kr. Resultatet viser en merinntekt på 106,3 mill. kr. De samlede gebyrinntektene økte med 15 mill. kr fra 2012.

Økningen fra 2012 er i hovedsak knyttet til førerkort- og prøvegebyr. Implementeringen av tredje førerkortdirektiv (2006/126 EF) har bidratt til høyt antall fornyelser av førerkort. Volumet for øvrige førerkorttjenester er på om lag samme nivå som i 2012.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskap

Inntektskravet på kap. 4320, post 03, var 31,8 mill. kr. Resultatet viser en merinntekt på 101,6 mill. kr. Dette er en økning på 28 mill. kr fra 2012.

Inntektene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr, og som belastes forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå og vil variere fra år til år.

2.4 Fullmakter og forskuttering

Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak V

| | Mill. kr |
|---|--------------|
| Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2012 | 3 260 |
| + Nye forpliktelser som pådras i 2013 | 1 170 |
| - Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2013 | 320 |
| = Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2013 | 4 110 |

I 2013 ble det inngått nye forskutteringsavtaler på til sammen vel 90 mill. kr. For flere bompengeprojekter som ble vedtatt i 2013, er det lagt til grunn forskuttering av statlige midler der omfanget er forutsatt nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet for perioden

2014-2017 (2023). Basert på fastsatt handlingsprogram er det lagt til grunn at bompengeselskapene skal forskuttere til sammen 1 080 mill. kr. Dette gir 1 170 mill. kr i nye forpliktelser i 2013, mens det er refundert nærmere 320 mill. kr. Dette innebærer at fullmakten for 2013 på 5 800 mill. kr ikke er overskredet, og heller ikke fullmakten for 2014 på 5 400 mill. kr.

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

| | <i>(mill. kr)</i> |
|---|-------------------|
| Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2012 | 1 740 |
| + Nye forpliktelser som er pådratt i 2013 | 2 000 |
| - Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2013 | 1 240 |
| = Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2013 | 2 500 |

Statens vegvesen har i sin vurdering av denne fullmakten lagt til grunn at staten er forpliktet til å innfri statlige bindinger knyttet til igangsatte/vedtatte prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget. Statens vegvesen vurderer de statlige bindingene knyttet til slike prosjekter til å utgjøre om lag 2 500 mill. kr per 31. desember 2013. Basert på at det er forsinkelser på enkelte prosjekter og at ikke alle kontrakter er inngått, er ikke fullmakten på 1,9 mrd. kr til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret overskredet.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider – romertallsvedtak VII

| | <i>(mill. kr)</i> |
|---|-------------------|
| Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2012 | 4 800 |
| + Nye forpliktelser som er pådratt i 2013 | 1 850 |
| - Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2013 | 1 400 |
| = Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2013 | 5 250 |

Statens vegvesen har ikke gått ut over fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 5,3 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller årlig ikke overstiger 2,3 mill. kr.

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

| | <i>(mill. kr)</i> |
|---|-------------------|
| Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2012 | 3 320 |
| + Nye forpliktelser som er pådratt i 2013 | 60 |
| - Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2013 | 560 |
| = Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2013 | 2 820 |

Statens vegvesen har ikke gått ut over fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 3,8 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller årlig ikke overstiger 500 mill. kr.

Bruk av fullmakt til å inngå avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret

Statens vegvesens virksomhet tilsier at det på en rekke områder inngås avtaler som pådrar staten forpliktelser for framtidige budsjettår, og således faller inn under denne fullmakten. Forpliktelsene i form av bundne avtaler per 31. desember 2013 fordeler seg slik:

(mrd. kr)

| | Verdi 2013 | Restverdi utover 2013 |
|-----------------------------|------------|-----------------------|
| Tjeneste- og varekontrakter | 0,5 | 0,5 |
| Leiekontrakter | 0,4 | 3,4 |

Statens vegvesen bruker den delegerte fullmakten etter forutsetningene.

2.5 Kapittel 4322, post 90, og kapittel 5624, post 80 – Svinesundsforbindelsen

(mill. kr)

| Kap. post | Til disp. 2013 | Regnskap 2013 | Avvik |
|----------------------------------|----------------|---------------|---------|
| Kap. 4322, post 90 avdrag på lån | 25,0 | 25,0 | 0,0 |
| Kap. 5624, post 80 renter | 32,0 | 15,845 | -16,155 |

Avvik på innbetalte renter skyldes at Svinesundsforbindelsen AS betalte 16,1 mill. kr i renter i januar 2014 i stedet for i desember 2013.

2.6 Kapittel 1301, post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport – Transnovaprojektet

(mill. kr)

| | Bevilgning 2013 | Overført fra 2012 | Til disp. 2013 | Regnskap 2013 | Avvik |
|---------------------------|-----------------|-------------------|----------------|---------------|--------|
| Kap. 1301, post 72 | 87,2 | 98,5 | 185,7 | 73,9 | -111,8 |

Regnskapet for 2013 viser et mindreforbruk på 111,8 mill. kr. Hele mindreforbruket er bundet i inngåtte kontrakter og tilsagn til nye prosjekter.

De prosjekter Transnova støtter varer fra ett til fire år, og sluttutbetalinger skjer ikke før prosjektene er ferdigstilt og sluttrapport levert og godkjent. Det medfører at det hvert år akkumuleres et mindreforbruk som kommer til utbetaling etterhvert som prosjekter avsluttes. I tillegg har mange hurtigladere for elbiler blitt utsatt i påvente av ny teknologi, og flere store prosjekter er utsatt.

Transnova gjennomførte seks programmer/utlysninger i 2013:

| Program: | Antall søknader | Søknadsbeløp (mill. kr) | Antall søknader innvilget | Støttebeløp (mill. kr) |
|-------------------|-----------------|-------------------------|---------------------------|------------------------|
| Åpen utlysning 1 | 39 | 64,4 | 21 | 22,6 |
| Åpen utlysning 2 | 52 | 97,9 | 27 | 36,7 |
| Miljøteknologi | 25 | 142,5 | 5 | 23,5 |
| Ladeinfrastruktur | 68 | 14,6 | 53 | 8,4 |
| Hydrogen | 1 | 5,0 | 1 | 5,0 |
| Løpende | 20 | 9,5 | 20 | 9,5 |
| Sum | 205 | 333,9 | 127 | 105,7 |

Transnova har aldri før hatt flere søknader, høyere søknadsbeløp eller høyere støttebeløp på ett år, sett bort fra tilleggsbevilgningen til ladeprogrammet i 2009.

Dette var tredje og siste året av Miljøteknologiprogrammet. Søknadsvolum og kvaliteten på søknadene det siste året viser verdien av forutsigbarhet og langsiktighet i programmene.

Ladeinfrastrukturprogrammet ble rettet mot å supplere eksisterende etableringer i påvente av den nasjonale strategien for ladeinfrastruktur som Transnova lanserer i 2014.

Utlysningen av Hydrogenprogrammet forutsatte næringslivsbidrag. Programmet ble målrettet annonsert også internasjonalt, men det resulterte i kun en søknad. Søknaden ble vurdert å være i henhold til kriteriene, og det er skrevet en treårs avtale med søker basert på dette.

Oppfølging av andre oppgaver i tildelingsbrevet for 2013:

- Transnova har utformet en nasjonal strategi for ladeinfrastruktur som er klar for lansering i 1. kvartal 2014. Arbeidet ble gjort med bidrag fra næringen.
- Transnova har initiert arbeidet med grunnlag for et nasjonalt interoperabelt betalingssystem ved bruk av ladeinfrastruktur. Også dette ble gjort i tett samarbeid med næringen. Grunnlaget er utformet, og målet er å lansere systemet i løpet av 3. kvartal 2014.

2.7 Kapittel 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

| | Bevilgning 2013 | Overført fra 2012 | Til disp. 2013 | Regnskap 2013 | Avvik |
|--------------------|-----------------|-------------------|----------------|---------------|-------|
| Kap. 1330, post 60 | 45,8 | 68,7 | 114,5 | 51,1 | -63,4 |

(mill. kr)

Tilskuddsmidlene går til tiltak på kommunal og fylkeskommunalt ansvarsområdet der hensikten er å øke tilgjengeligheten til kollektivtransporten og bidra til hele reisekjeder med universell utforming. Det kreves en lokal egenandel på minimum 25 pst. Midlene utbetales i sin helhet når tiltaket er ferdigstilt.

Det ble i 2011 gitt tilskudd til 39 tiltak. Av disse er syv tiltak kansellert av tilskuddsmottaker. Øvrige tiltak er gjennomført. I 2012 fikk 42 tiltak midler gjennom ordningen. Ett tiltak er kansellert av tilskuddsmottaker. Øvrige tiltak pågår eller er ferdig. I 2013 ble det tildelt midler til gjennomføring av

til sammen 37 tiltak. Ett tiltak ble kansellert av tilskuddsmottaker, og midlene ble overført til annet tiltak. Øvrige tiltak pågår eller er ferdig.

Til sammen innebærer kanselleringer at omlag 13 mill. kr er fristilt. Statens vegvesen har, etter instruks fra Samferdselsdepartementet, ikke omdisponert frigjorte midler i 2013 til andre tiltak. Unntak er ovennevnte omdisponering i 2013.

Det er startet et arbeid for å se på ytterlige tiltak for å gjøre tilskuddsordningen mer treffsikker og effektivisere administreringen av ordningen.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

(mill. kr)

| | Kap. 1320, post 23 | | | Kap. 1330, post 60 | | |
|--------------------------|--------------------|---------------|-------|--------------------|---------------|-------|
| | Bevilgning 2013 | Regnskap 2013 | Avvik | Bevilgning 2013 | Regnskap 2013 | Avvik |
| Nasjonal reiseplanlegger | 0,56 | 0,56 | 0 | 12,88 | 12,9 | 0 |
| Elektronisk billettering | 0,70 | 0,75 | 0,05 | 19,22 | 12,2 | 7,0 |

Nasjonal reiseplanlegger

Statens vegvesen er gitt prosjektansvar for å utarbeide en teknisk standard knyttet til kunngjøringsplikten i yrkestransportforskriften § 28. Første utgave ble publisert i april 2013 med gyldighet fra 1. mai. Prosjektet for nasjonal reiseplanlegging skal organisere og etablere innsamling og drift av rutedata i et nasjonalt selskap, Rutebanken AS. En forutsetning i arbeidet er at eksterne aktører skal ha likeverdig tilgang til databasen, og at dataene benyttes til reiseplanlegging.

Statens vegvesens anbefaling om organisering av det nasjonale selskapet Rutebanken AS ble oversendt Samferdselsdepartementet i august 2013. Organiseringsform er ennå ikke avklart, og det arbeides videre med alternative modeller. I påvente av avklaring er det ikke tatt videre initiativ i forhold til fylkeskommunene. Arbeidet med logo og websider for Rutebanken er ikke ferdigstilt av samme grunn. Arbeidet med innsamling og kvalitetsheving på rutedata fra fylkene pågikk i hele 2013 i regi av Norsk Reiseinformasjon AS. Dette arbeidet er finansiert av staten gjennom tilskudd.

Elektronisk billettering

Som ledd i Stortingets arbeid for å gjøre det enklere å reise kollektivt, ble det i 2006 etablert en standard for elektronisk billettering i regi av Statens vegvesen (Håndbok 206 Elektronisk billettering). Samferdselsdepartementet ba i 2011 om at Håndbok 206 skulle utvides til også å gjelde mobil billettering. Første versjon forelå i desember 2012 og inneholder beskrivelse av applikasjonsløsning med todimensjonal strekkode (som løsning hos NSB og Ruter). Arbeidet med mobilløsninger skulle fortsette i 2013. På grunn av utfordring med tilgang på kompetanse ble ikke progresjonen som planlagt. Arbeidet kom i gang høsten 2013 og vil fortsette utover i 2014. Arbeidet skal resultere i løsninger for lesing og oppdatering av reisekort ved hjelp av telefoner med såkalt NFC-funksjonalitet. Midler som overføres til 2014 på dette prosjektet er 2,8 mill. kr.

Interoperabilitetstjenester AS (IO) har i sitt budsjett for 2013 forutsatt at staten bærer risiko for inntektssvikt som følge av forsinkelser i tilslutning til IO fra fylkeskommunene. På grunn av at de

fleste fylkeskommuner i løpet av 2013 har tilsluttet seg og betaler andel av driftskostnader til IO, er statens risikosikring betydelig redusert i forhold til 2012. Samferdselsdepartementet bevilget i 2013 midler til oppgradering av fylkenes elektroniske billettsystemer. Ubrukte midler på 4,2 mill. kr vil nyttes til å dekke statens risikosikring, samt til oppgradering i fylkeskommuner som ikke gjennomførte dette i 2013.

Statens vegvesen arbeider også med Nasjonalt takstsystem, et prosjekt som ble initiert av Samferdselsdepartementet i 2012. I påvente av mandat og bevilgninger for det videre arbeidet var det liten aktivitet i 2013.

Belønningsordningen

(mill.kr)

| Byområde | Bevilgning 2013 | Regnskap 2013 | | | |
|-----------------------|-----------------|----------------------------|-----------------------------|---------------|-------|
| | | Planlegging, markedsføring | Drift av kollektivtransport | Investeringer | Sum |
| Buskerudbyen | 100,0 | 7,5 | 16,0 | 53,0 | 76,5 |
| Kristiansandsregionen | 45,0 | 0 | 10,0 | 3,0 | 13,0 |
| Bergen | 168,0 | 7,0 | 20,0 | 150,0 | 177,0 |
| Trondheim | 110,0 | 8,0 | 89,0 | 21,0 | 118,0 |
| Nord-Jæren | 35,0 | 5,5 | 0 | 0,7 | 6,2 |
| Oslo/Akershus | 180,0 | 42,7 | 3,0 | 62,5 | 108,2 |
| Grenland | 35,0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Kristiansand, Grenland, Trondheim, Oslo/Akershus og Nord-Jæren inngikk nye fireårs avtaler i 2013. En del av midlene ble først utbetalt i oktober, derav et mindreforbruk for noen av byene i 2013. Noen av byene har overført midler fra tidligere år og har derfor en høyere ramme til disposisjon enn bevilgningen gitt i 2013. Det vises til egen evalueringsrapport som Statens vegvesen utarbeider på bakgrunn av byområdenes egne årsrapporter.

2.8 Prisutvikling fra 2012 til 2013

| | Forventet (pst.) | Faktisk (pst.) ¹⁾ |
|-------------------------------|------------------|------------------------------|
| Veganlegg | 2,3 | 2,5 |
| Drift og vedlikehold av veger | 3,3 | 3,1 |

¹⁾ Kilde Statistisk sentralbyrå

2.9 Effektivisering

Effektiviseringsprogrammet 2014-2017

Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 setter som mål at Statens vegvesens påvirkbare kostnader knyttet til egen virksomhet innen utgangen av 2023 skal være 15 pst. lavere

sammenliknet med en besluttet referansebane¹ med 2013 som referanseår. Dette tilsvarer om lag 2 mrd. kr i 2023. Skal dette målet nås, kreves en betydelig effektivisering av egen virksomhet i hele organisasjonen.

En egen arbeidsgruppe ble i 2013 nedsatt for å se på aktuelle tiltak for å imøtekomme effektiviseringsmålet. Resultatet fra dette arbeidet er om lag 165 tiltaksforslag som skal vurderes gjennomført i perioden 2014-2017. Utfordringen har vært å tallfeste gevinster for flere av forslagene. Mange av tiltakene har også effektiviseringspotensial uten at det er grunnlag for å beregne gevinstene. Det mangler gode nok beregninger av hva som kan påløpe av nødvendige investeringer for å få ut effektiviseringsgevinstene.

Arbeidet med effektiviseringsprogrammet i 2013 har vist at det også finnes et effektiviseringspotensial i å gjennomgå etatens oppgaveportefølje. Det er grunn til å tro at etaten utfører en rekke oppgaver som ikke er pålagte og som genererer behov for ressurser. Det vil derfor settes i gang en analyse av etatens rolle, samfunnsoppdrag og oppgaver i 2014.

Det er på det nåværende tidspunkt ikke tatt høyde for de endringene i eksterne betingelser som blant annet er signalisert i Regjeringens politiske plattform per 7. oktober 2013. Det er forventet at slike endringer vil kunne påvirke Statens vegvesens rolle og oppgaver.

Selvbetjeningsløsninger

Statens vegvesen har startet arbeidet med planlegging av utvikling av et antall selvbetjeningsløsninger som forventes å ha betydelig effekt over tid, blant annet i form av redusert arbeidsmengde på trafikkstasjonene og enklere og mer tilgjengelige tjenester for brukerne. Løsningene vil tilby selvbetjening både innen kjøretøyforvaltning og innen håndtering av førerkortsaker. Noen løsninger er besluttet prioritert for levering i 2014. I tillegg er arbeidet med en samlet utviklingsplan for øvrige løsninger i årene fra 2015 igangsatt.

Kontraktstrategi

Variert kontraktstrategi er i samsvar med etatens byggherrestrategi. Hensyn til mangfold og god konkurranse vektlegges i markedet. Det skjer blant annet ved at det legges til rette for at både store, mellomstore og små entreprenørselskaper skal kunne konkurrere om oppdrag. Samtidig benyttes et bredt spekter av entrepriseformer og kontraktstyper både mht. størrelse og innhold. Kontraktstrategien skal være dynamisk ved at den til enhver tid tilpasses markedssituasjonen.

Effektivisering av vegprosjekter

Statens vegvesen arbeider med en rekke tiltak som har til hensikt å gi bedre kvalitet på kostnadsoverslagene for investeringsprosjekter. Ett av tiltakene som er blitt iverksatt i 2013 er innføring av en sertifiseringsordning for de som leder prosessen med å gjennomføre kalkylearbeidet. For å sikre at prosesslederene er oppdatert på forbedringstiltak som gjennomføres, er det innført krav til at sertifiseringen må fornyes hvert annet år. Første fornyingskurs ble gjennomført i 2013.

¹ Referansebanen beskriver forventet kostnadsutvikling uten effektiviseringstiltak. Denne utviklingen er basert på en regresjonsanalyse av sammenhengen mellom totalrammen og enkelte kostnadsområder.

Effektivisering av riksvegferjedriften

Statens vegvesen videreførte i 2013 arbeidet med å effektivisere riksvegferjedriften. Det har vært fokus på å legge til rette for at det skal bli størst mulig konkurranse om anbudene i neste utlysingsrunde. I 2013 er det arbeidet med å videreutvikle evalueringskriterier for miljø, for å få miljøgevinster i en konkurransesituasjon i stedet for kun som anbudskrav. Det er i 2013 utviklet et kontraktsoppfølgingssystem for Statens vegvesen for å sikre enhetlig og profesjonell oppfølging av ferjekontrakter.

Obligatorisk brikke for tunge kjøretøy (over 3,5 tonn)

Statens vegvesen har i 2013 arbeidet med å forberede iverksetting av påbud om obligatorisk brikke. Som en følge av at nødvendig regelverk ikke ble fastsatt i 2013, har arbeidet hovedsakelig bestått i å gi innspill til Samferdselsdepartementets utforming av forskrift og å undersøke mulige tekniske løsninger. Statens vegvesen forventer at regelverket vil bli vedtatt tidligst sommeren 2014. Statens vegvesen legger til grunn at tekniske løsninger, informasjon og kontrollsystem vil være klare når forskriften er vedtatt.

3 Mål og resultater

3.1 Framkommelighet

| | Mål 2013 | Resultat 2013 | Avvik |
|--|----------|---------------|-------|
| Antall rasutsatte strekninger/punkt som er utbedret | 16 | 6 | -10 |
| Antall km vegnett som har fått gul midtlinje | 24,1 | 23,2 | -0,9 |
| Antall km nye kollektivfelt | 1,2 | 0,8 | -0,4 |
| Antall km sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i utvalgte byer og tettsteder (statens ansvarsområde) | 10,1 | 12,7 | 2,6 |
| Antall km tilrettelagt for gående og syklende | 54,4 | 41,5 | -12,9 |
| Antall byer som har inngått særskilt avtale om konsentrert innsats for mer sykkelbruk | 16 | 5 | -11 |

Rassikring

Målet for 2013 var å utbedre 16 rasutsatte strekninger/punkt. Resultatet viser at 6 strekninger/punkt ble utbedret i 2013. Avviket skyldes i hovedsak at prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal først åpnes for trafikk i 2014, mot tidligere forutsatt høsten 2013. Utsettelsen skyldes konkurs hos utførende entreprenør.

Gul midtlinje

Målet for 2013 var å utbedre 24 km veger slik at de tilfredsstillt kravet til gul midtlinje. Resultatet viser at om lag 23 km veger fikk gul midtlinje i 2013. Avviket skyldes i hovedsak at prosjektet E39 Hjartåberga først åpnes for trafikk i 2014, mot tidligere forutsatt høsten 2013.

Kollektivfelt

Målet for 2013 var å etablere kollektivfelt på 1,2 km riksveg i 2013. Resultatet viser at det ble etablert 0,8 km. Avviket skyldes forsinket framdrift for prosjektene E6 Sandstuveien – Ryen og E6 Klemetsrud i Oslo.

Gående og syklende

Målet for 2013 var å tilrettelegge 54,4 km veg for gående og syklende totalt. Resultatet viser 41,5 km. Avviket skyldes i hovedsak forsinket etablering av gang- og sykkelveger i forbindelse prosjektene Astad – Knutset og Knutset – Høgset på E39 i Møre og Romsdal.

Målet for 2013 var å tilrettelegge for 10,1 km veg for gående og syklende som del av sammenhengende hovedvegnett for sykkel i byer og tettsteder. Resultatet viser 12,7 km. Avviket skyldes forsert framdrift for enkelte tiltak i utvalgte byer og tettsteder, blant annet i forbindelse med prosjektet E6 Nidelv bru – Grillstad i Sør-Trøndelag.

Avtaler om konsentrert innsats for mer sykkelbruk

Stord, Bergen, Eigersund, Kristiansund og Grenlandsbyen har inngått forpliktende avtaler om konsentrert innsats for økt sykkelbruk i 2013. Mange avtaler er også videreført, og det arbeides med å inngå avtaler med nye byer for perioden 2014-2017.

Annen informasjon

Skredvarslingstjeneste

Norges vassdrags- og energidirektorat, Jernbaneverket og Statens vegvesen og met.no har hatt et samarbeid gjennom skredvarslingsprosjektet. Dette er videreført til en operativ «nasjonalt skredvarslingstjeneste», www.varsom.no. I 2013 er denne utvidet fra varsling av snøskredfare til også å omfatte løsmasseskred og en forbedret flomvarsling. Testvarselet for jordskredvarsling ble aktivt brukt i forbindelse med flommen i pinsen 2013.

Sykkelveginspeksjoner

| | Resultat 2013 | |
|--|---------------|------|
| | Km | Pst. |
| Antall km sykkelruter inspisert av totalt antall km sykkelruter på riksveg | 126 | 8,4 |
| Antall km sykkelruter utbedret av totalt antall km sykkelruter på riksveg | 65 | 4,3 |

Planer for sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk

I 2013 er det utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i 11 byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere. I enkelte byer og tettsteder er planarbeidet i oppstartsfasen, og disse vil få ferdig sine planer i perioden 2014-2017. Om lag 80 pst. av aktuelle byer og tettsteder har til nå utarbeidet slike planer.

Driftskontrakter

Av de planlagte kontrollene ble 61 pst. gjennomført. Av de gjennomførte kontrollene var 99 pst. uten mangel.

Det har vært redusert kontrollvirksomhet noen steder. Dette skyldes mye arbeid med flomskader, lav bemanning og sykdom. Kontroll av fylkesveger har vært prioritert, og her er det funnet lite feil.

Etterfølgende tabell viser omfang av stikkprøvekontroller:

| | Riksveg | Gang- og sykkelveg | Sum |
|---|---------|--------------------|--------|
| Antall kontroller som var planlagt for året | 17 247 | 4 006 | 21 253 |
| Antall gjennomførte kontroller | 10 011 | 2 907 | 12 918 |
| Herav på vinterdrift | 2 632 | 817 | 3 449 |
| Herav andre oppgaver som skal utføres i driftskontraktene | 7 379 | 2090 | 9 469 |
| Antall kontroller uten mangler | 9 913 | 2 903 | 12 816 |
| Herav på vinterdrift | 2 604 | 810 | 3 414 |
| Herav andre oppgaver som skal utføres i driftskontraktene | 7 309 | 2 093 | 9 402 |

Etterfølgende tabell viser alle ikke-planlagte kontroller og mangler:

| | Riksveg | Gang- og sykkelveg | Sum |
|--|---------|--------------------|-------|
| Antall gjennomførte kontroller som ikke var planlagt | 1 699 | 173 | 1 872 |
| Antall mangler totalt på både planlagte og ikke-planlagte kontroller | 434 | 35 | 469 |

Vegdekker

Til vedlikehold av vegdekker ble det i 2013 nyttet 1 180 mill. kr. Totalt ble det lagt asfalt på om lag 1 200 km riksveg, inkl. gang- og sykkelveg langs riksveg.

I 2013 var andelen av riksvegnettet hvor tilstanden klassifiseres som svært dårlig 6,5 pst. (687 km). Dette er en liten forbedring i forhold til 2012 da andelen var 6,7 pst. (700 km). Omfanget av vegdekker som klassifiseres som dårlig var 19,6 pst. (2060 km), noe som også er en forbedring i forhold til 2012 da andelen var 20,7 pst. (2180 km).

Reduksjon i reisetid

| Rute | Forutsatt | Faktisk |
|------------------------------|-----------|---------|
| E39 Bergen - Ålesund | 0,9 | 0 |
| E6/rv 80 Trondheim – Bodø | 4,0 | 3,3 |
| E6/E8 Tromsø - Alta | 6,5 | 4,5 |
| E6 Oslo – Trondheim | 3,4 | 0 |
| E6/E136 Oslo – Ålesund | 3,4 | 0 |
| E16 Oslo – Bergen | 1,6 | 1,6 |
| E16/rv 7/rv 52 Oslo – Bergen | 1,6 | 1,6 |

Reduksjon i reisetid som følge av prosjekter åpnet for trafikk i 2013, ble noe lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2012-2013). Avviket skyldes at prosjektene E39 Hjartåberga og E6 Jansnes – Halselv åpner for trafikk i 2014 mot tidligere forutsatt i 2013. I tillegg åpnet prosjektet E6 Øyer – Tretten for trafikk i 2012, mot tidligere forutsatt i 2013.

Veger åpnet for trafikk

Følgende riksvegstreknings ble åpnet for trafikk i 2013, totalt 54,1 km:

| Strekning | Fylke | Antall km |
|-----------------------------------|-----------------|-----------|
| E39 Astad – Knutset | Møre og Romsdal | 4,5 |
| Rv 9 Krokå – Langeid | Aust-Agder | 2,7 |
| Rv 7 Hardangerbrua | Hordaland | 4,9 |
| Rv 7 Bugjelet – Brimnes | Hordaland | 0,7 |
| Rv 13 Tysdalsvatnet | Rogaland | 1,6 |
| E16 Omlegging forbi Voss | Hordaland | 4,7 |
| E39 Knutset – Høgset | Møre og Romsdal | 4,6 |
| E6 Sentervegen – Tonstad | Sør-Trøndelag | 1,3 |
| Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen | Oslo | 5,0 |
| E6 Værnes – Kvithamar | Nord-Trøndelag | 5,3 |
| E6 Harran – Nes bru | Nord-Trøndelag | 3,4 |
| Rv 80 Løding – Vikan | Nordland | 2,1 |
| E105 Storskog – Elvenes | Finnmark | 3,9 |
| E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft | Finnmark | 9,4 |

Ferjedrift

| | Åpningstid 2013 | | Frekvens 2013 | | Oversitting 2013 | |
|---------------------|-----------------|------|---------------|------|------------------|------|
| | Antall | Pst. | Antall | Pst. | Antall | Pst. |
| Måloppnåelse | 12 | 75 | 10 | 63 | 13 | 81 |

Det var totalt 16 ferjesamband på riksvegnettet ved utgangen av 2013. Dette er 2 færre enn i 2012. Sambandet E39 Volda – Folkestad er nå et fylkesvegsamband og sambandet rv 13 Bruarvik - Brimnes ble nedlagt i 2013 som følge av åpning av Hardangerbrua.

Ved utgangen av 2013 hadde 12 av 16 samband en åpningstid som minst tilsvarer målet i Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette er samme antall ferjesamband som i 2012. Ett av sambandene som ikke tilfredsstiller krav til åpningstid er rv 19 Moss – Horten. Dette skyldes ønske fra lokale myndigheter om å unngå trafikkstøy i bynære områder på nattestid.

10 av 16 samband hadde en frekvens som minst tilsvarer målene i Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette er to færre samband enn i 2012 og skyldes bortfall av E39 Volda – Folkestad og rv 13 Bruarvik – Brimnes.

13 av 16 samband hadde en andel oversitting som minst tilsvarer målene i Nasjonal transportplan 2010-2019, noe som er en reduksjon på to samband sammenlignet med 2012. Dette skyldes også bortfall av E39 Volda – Folkestad og rv 13 Bruarvik – Brimnes. I 2013 har oversitting i sambandet E39 Halså – Kanestrøm økt som følge av trafikkvekst, og sambandet oppfyller ikke lenger målet. I sambandet rv 80 Bodø – Moskenes er oversittingsproblemet løst etter innfasing av nytt anbud med økt kapasitet.

Etterfølgende tabell viser status for konkurranseutsetting i 2013:

| | Antall |
|---|--------|
| Totalt antall konkurranseutsatte riksvegferjesamband (lyst ut, undertegnet og under kontrakt) | 16 |
| Antall samband startet opp med anbudsdrift | 16 |
| Antall samband lyst ut på konkurranse | 0 |

Kollektivtransport

Etterfølgende tabell gir oversikt over gjennomførte tiltak for å bedre forholdene for kollektivtransporten i de fire største byområdene:

(mill. kr)

| Type tiltak | Til disposisjon i 2013 | | | Faktisk forbruk 2013 | | |
|---|------------------------|--------------------|--------------|----------------------|--------------------|--------------|
| | Statlige midler | Annen finansiering | SUM | Statlige midler | Annen finansiering | SUM |
| Framkommelighet | 34 | 109,4 | 143,4 | 45,8 | 71,6 | 117,4 |
| Knutepunkt, innfartsparkering, terminaler | 45,8 | 77 | 122,8 | 0,1 | 12,5 | 12,6 |
| Andre tiltak ¹⁾ | 39,6 | 33,7 | 73,3 | 10,2 | 4,4 | 14,6 |
| Totalt | 119,4 | 220,1 | 339,5 | 56,1 | 88,5 | 144,6 |

1) Andre tiltak omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, leskur, statlig tilskudd til tiltak utenfor statens ansvarsområde m.m.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over hvordan faktisk forbruk fordeler seg på tiltakene i de ulike byene:

(mill. kr)

| | Oslo | Stavanger | Bergen | Trondheim | SUM |
|-----------------|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|
| Framkommelighet | 52,8 | 7,5 | 57,1 | 0 | 117,4 |
| Knutepunkt | 3,2 | 0 | 0 | 9,4 | 12,6 |
| Andre tiltak | 14,0 | 0 | 0 | 0,6 | 14,6 |
| Totalt | 70,0 | 7,5 | 57,1 | 10,0 | 144,6 |

Avvikene mellom disponible midler og faktisk forbruk skyldes forsinkelser på grunn av manglende planer, grunnverv og andre avklaringer i prosjektene. I Oslo skyldes deler av mindreforbruket konkurs hos entreprenør. I Trondheim skyldes avviket i stor grad Prinsenkrysset, der en faktura ikke kom med på regnskapet i 2013. Videre gjenstår det en del ikke-fakturerte kostnader på dette krysset. Prinsenkrysset ble åpnet i desember 2013.

Etterfølgende tabell viser endring i kollektivtrafikkreiser 2012-2013 i de fire største byområdene:

(pst.)

| Kollektivtrafikkreiser | Endring 2012 – 2013 |
|--------------------------------|---------------------|
| Osloområdet (Oslo og Akershus) | 2,8* |
| Trondheimsområdet | 6,5 |
| Nord-Jæren | 2,12 |
| Bergen | 8,6 |

*) Årsresultatet offentliggjøres i mars. Oppgitt endring er per november 2013.

I likhet med de siste årene ser det ut til å ha vært en økning i antall kollektivtrafikkreiser i de fire største byområdene fra 2012 til 2013. Endelige offentlige tall presenteres av Statistisk sentralbyrå i juni. Tallene ovenfor er hentet fra belønningsordningens årsrapporter, med unntak av Oslo.

Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden i de fire største byområdene framgår av etterfølgende tabell. Sammenlignet med 2012 har hastigheten vært relativt stabil.

(km/t)

| | Resultat 2013 | Endring fra 2012 |
|-----------|---------------|------------------|
| Trondheim | 22,0 | - 1,7 |
| Bergen | 24,1 | -3,0 |
| Stavanger | 24,0 | 0 |
| Oslo | 24,2 | *) |

*) For Oslo er det gjort endringer i datainnsamlingen, og tallene kan derfor ikke sammenlignes med tidligere år.

3.2 Trafikksikkerhet, tilsyn og kontroll

| | Mål 2013 | Resultat 2013 | Avvik |
|--|----------|---------------|-------|
| Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde (bidrag som gjennomføres) | 11 | 11 | 0 |
| Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk | 14,7 | 10,6 | -4,1 |
| Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger | 18,7 | 21,2 | 2,5 |
| Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking | 11,6 | 149,3 | 137,7 |

Statens vegvesens bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde

Tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2013 er beregnet å ha gitt om lag 11 færre drepte og hardt skadde. Dette er i samsvar med målet for 2013.

Firefelts veger

Målet for 2013 var at 14,7 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk i 2013. Resultatet ble 10,6 km. Avviket skyldes i hovedsak forsinket framdrift for prosjektene E39 Rosseland – Tangvall i Vest-Agder og E6 Nidelv bru – Grilstad i Sør-Trøndelag.

Midtrekkverk

Målet for 2013 var å etablere midtrekkverk på 18,7 km to- eller trefelts veger. Resultatet ble 21,2 km. Avviket skyldes i hovedsak fremskyndet framdrift for prosjektet E18 Stølen – Harebakken i Aust-Agder, samt at det for prosjektet E39 Fidjetoppen – Breimykrysset i Vest-Agder har blitt etablert en lengre strekning med midtrekkverk enn opprinnelig forutsatt.

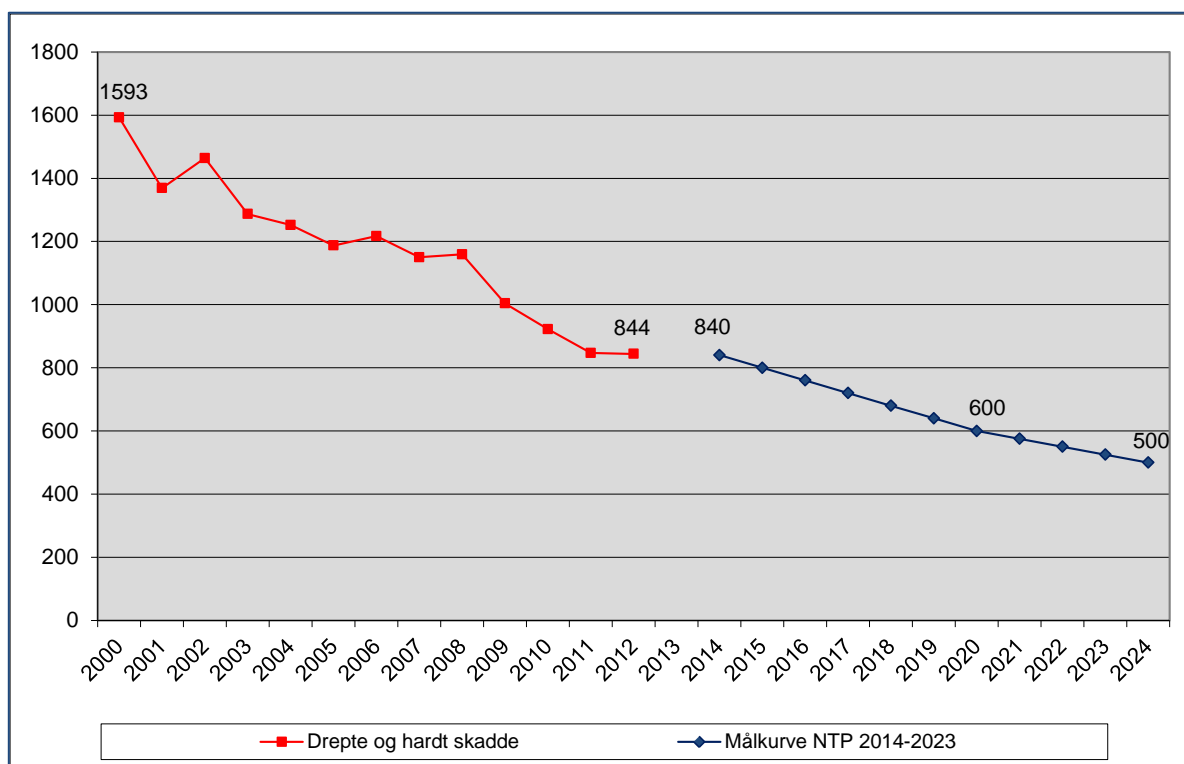
Forsterket midtoppmerking

Målet for 2013 var å etablere forsterket midtoppmerking på 11,6 km riksveg. Resultatet ble 149,3 km. Avviket skyldes at Statens vegvesen i forbindelse med dekkelegging har funnet rom for å etablere forsterket midtoppmerking samtidig. Dette inngikk ikke i måltallet for 2013.

Annen informasjon

Ulykkesutvikling

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det i 2013 omkom 187 personer i vegtrafikken. Dette er 42 flere enn i 2012. Økningen fra 2012 til 2013 er på nesten 30 pst. og kommer etter en femårsperiode med betydelig nedgang i antall omkomne. Det har først og fremst vært en betydelig økning i antall omkomne bilførere og bilpassasjerer. Tallet på hardt skadde i 2013 er foreløpig usikkert på grunn av forsinkelser i rapporteringen, og er derfor ikke oppgitt i etterfølgende figur. Figuren viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra 2000 til og med 2012. Tallene er endelige. Utviklingen i perioden er positiv, fra 1 593 drepte og hardt skadde i 2000 til 844 i 2012. Dette er en nedgang på 47 pst.



Trafikksikkerhetsmessige virkninger av drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av vegnettet omfatter mange oppgaver som er nødvendige for at trafikantene skal komme fram på en sikker og god måte, herunder blant annet brøyting, strøing, oppretting av skilt, trafikkstyring, vedlikehold av spor og jevnhet på vegdekkene m.m.

I 2013 er det gjennomført drifts- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. I dette inngår tiltak som blant annet oppretting av rekkverk, justering av fartsgrenser, oppsetting av fareskilt eller bakgrunnsoppmerking og oppsetting av signalanlegg. For flere strekninger med mange og alvorlige ulykker har det blitt gjennomført tiltak for å forbedre trafikksikkerheten.

Kjøre- og hviletidskontroller

| | Mål 2013 | Prognose 2013 | Avvik |
|---|-------------|------------------|--------|
| Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg | 120 000 | 116 066 | -3 934 |
| Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift | 240 000 | 250 217 | 10 217 |

Det er gjennomført litt færre kontroller langs veg, mens det er gjennomført flere kontroller i bedrift enn målet for 2013. Dette skyldes blant annet økt fokus på vinterkontroller, spesielt i siste halvdel av 2013.

Tilsyn og øvrig utekontroll på trafikant- og kjøretøyområdet

| | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vintersesongen - herunder andel med mangler: | 13 515 | 12 833 | 33 664* |
| Ikke egnede dekk | 1 133 | 813 | 2 828 |
| Gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk** | 468 | 419 | 1 877 |
| Kjøreforbud | 603 | 337 | 1 280 |
| Antall kontroller av bremsere på tunge kjøretøy - herunder andel med mangler | 7 364 | 7 587 | 8 792 |
| | 1 230 | 1 568 | 2 796 |
| Antall tungtransportkontroller - herunder andel med mangler (dokumentkontroll + temakontroll) | 70 412 | 73 409 | 69 824 |
| | 18 308 | 20 056 | 26 568 |
| Antall kontroller av farlig gods (ADR) - herunder andel med mangler | 653 | 609 | 633 |
| | 125 | 205 | 241 |
| Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy | 2 063 | 2 399 | 3 019 |
| Antall stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller (PKK) | 816 | 1 594 | 2 294 |
| Antall gebyrer for bruksforbud av kjøretøy og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy: | | | |
| Gebyrer | 8 094 | 7 528 | 8 668 |
| Anmeldelser | 2 545 | 2 959 | 3 525 |
| Antall bilbeltekontroller - herunder antall utstedte bilbeltegebyrer | 1 026 990 | 1 068 631 | 1 015 850 |
| | 17 502 | 15 585 | 12 542 |
| Antall vedtak om tilbakekall av godkjenninger på trafikantområdet | 26 | 57 | 61 |
| Antall vedtak om tilbakekall av verksted- og kontrollorgangodkjenninger | 35 | 55 | 39 |

*) Tall per januar 2014

***) Tall for 2011 og 2012 gjelder kun gebyr for manglende kjetting mens 2013 inkluderer også gebyr for manglende vinterdekk

Tallene viser at kontrollomfanget generelt har økt på utekontrollområdet. Det har vært en økning i antall dekk- og kjettingkontroller vinterstid. Dette har blant annet sammenheng med økt fokus samt bevilgninger som ble tildelt Statens vegvesen høsten 2013.

Kontroll av bremsere på tunge kjøretøy er et annet viktig trafiksikkerhetstiltak som har blitt prioritert. Her har kombinasjon av økt kunnskap og kompetansebygging bidratt til å øke kontrollomfanget.

Krav til tilsynsinnsats var for 2013 knyttet til ressursbruk, ikke til antall tilsyn, med unntak av stikkprøver av periodisk kjøretøykontroll (PKK). Statens vegvesen har videreført strategien om å målrette tilsynsinnsatsen. Økt målretting medfører at hver enkelt sak blir mer ressurskrevende, fordi det avdekkes flere og/eller alvorligere mangler som igjen krever oppfølging.

Når det gjelder føreropplæringen har det i 2013 vært ført tilsyn med opplæringens innhold, ikke bare med de formelle driftsvilkårene. Tilsynssubjekt er valgt ut fra aktuell informasjon; tilsynserfaringer,

skoler med spesielt svake elever til førerprøven, statistikk, klager av ulik art osv. I 2013 ble 61 godkjenninger tilbakekalt.

På kjøretøyområdet prioriteres tilsyn med godkjente virksomheter, men på bakgrunn av erfaring og tilbakemelding fra bransjen er det grunn til å anta at et betydelig antall ikke-godkjente verksteder foretar godkjenningspliktig arbeid. I 2013 ble 39 godkjenninger ble tilbakekalt.

Bruk av bilbelte

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2013 var 94,4 pst. som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 95,6 pst. utenfor tettbygd strøk. Sammenliknet med 2012 er det en økning på begge områdene. Resultatet viser at målene for 2014 om at minst 92 pst. skal bruke bilbelte innenfor tettbygd strøk, og at minst 95 pst. skal bruke bilbelte utenfor tettbygd strøk er nådd.

Automatisk trafikkontroll (ATK)

Strekningsvis automatisk trafikkontroll (ATK) ble innført som en permanent ordning i 2011. Ved utgangen av 2013 var dette installert på 23 strekninger på riks- og fylkesveger, med i alt 86 bokser. Det var ved utgangen av 2013 i alt 338 punkter med punktmåling av fart.

Trafikksikkerhetskampanjer

Hovedaktivitetene har vært rettet mot fart og bilbelte og den nye kampanjen «Del veien», som er en kampanje for å bedre samspeillet mellom bilister og syklister.

I forbindelse med bilbeltekampanjen ble det laget et «kino-stunt» med skjult kamera som ble delt på sosiale medier. Fartskampanjen «På hvilken side av fartsgrensen er du?» ble avsluttet i 2013 og har blitt sluttevaluert av Transportøkonomisk institutt (TØI). Hovedkonklusjonen herfra er at kampanjen har medført en gunstig endring i både bilføreres holdninger til fart. Dette gjenspeiler seg i selvrapportert og faktisk kjørefart i løpet av kampanjeperioden. Evalueringen viser at syv av ti delmål er helt eller delvis nådd. TØI kan imidlertid ikke fastslå med vitenskapelig sikkerhet (95 pst. signifikantnivå) at den positive utviklingen skyldes kampanjen. Statens vegvesen vil ta med de læringspunktene TØI påpeker videre i arbeidet med framtidige fartskampanjer. Evaluering av «Del veien» viser positive resultater, men det er foreløpig for tidlig å si noe om effekt av kampanjen så tidlig i kampanjeperioden.

Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjonen for transport (SHT)

Statens vegvesen har i 2013 mottatt seks rapporter for oppfølging fra Statens havarikommisjon for transport. I alt inneholder rapportene tolv tilrådninger hvorav en er lukket. For ytterligere seks tilrådninger er det foreslått lukkingstekst. De øvrige fem arbeides det fortsatt med. Det er avholdt to lukningsmøter med Samferdselsdepartementet i 2013, som forutsatt. Fra tidligere år gjenstår det tre tilrådninger der det fortsatt arbeides med lukkingstekster.

Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Vegtilsynet

Det har vært en tilsynssak rettet mot Vegdirektoratet i 2013. Saken gjelder oppfølging og rutiner for oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT). I den forbindelse er det

også arbeidet med lukningsprosedyrer for disse tilsynssakene. Det er nå avklart at forslag til lukking sendes til Vegtilsynet som sender sin anbefaling til vegdirektøren. Nevnte sak er lukket gjennom at det er vedtatt en egen prosess i kvalitetssystemet både for samhandling med SHT og Vegtilsynet. Alle saker som angår samhandling med SHT legges nå inn i SVEIS.

Oppfølging av tilrådninger fra Vegtilsynet er over tid diskutert med Samferdselsdepartementet. Det er blitt enighet om at avdelinger i Vegdirektoratet som har relevante tilrådninger, deltar på lukningsmøter i departementet. Der avgjøres det om enkelte tilrådninger bør følges opp for å sjekke ut om de blir innarbeidet i organisasjonen over tid.

3.3 Miljø

Lokal luftforurensing og støy

Statens vegvesen har de siste tre årene fått gjennomført undersøkelser av utslipp fra EURO 6/VI-kjøretøy i simulert virkelig trafikk ved temperaturer som realistiske i nordisk klima. De foreløpige resultatene viser at EURO 6/VI for de testede kjøretøyene gir betydelig lavere utslipp av NO₂ enn EURO 5/V. For å øke kunnskapsgrunnet og sikkerheten i konklusjonene når det gjelder utslippstrend og framskrivninger utvides måleprogrammet i perioden 2014-2015.

Forurensningsforskriftens bestemmelser om lokal luftkvalitet ble i følge de foreløpige tallene for 2013 overskredet både for NO₂ og PM₁₀ i Oslo, Drammen og Stavanger. Bergen har overskridelser når det gjelder NO₂. Fredrikstad ligger på grensen for overskridelse av PM₁₀ og i Trondheim har grenseverdien for PM₁₀ vært overholdt med knapp margin. Tallene vil ikke være endelig kvalitetssikret før sommeren 2014.

Antall bosatte med utendørs støy over 55 dB fra vegtrafikken har økt fra om lag 1 million personer i 1999 til 1,2 millioner personer i 2011 (SSB, publisert 2013). Økningen skyldes i hovedsak befolkningsvekst i de støyutsatte områdene, trafikkvekst og økt andel tungtrafikk. SSB har beregnet at støyplageindeksen har gått litt ned sammenliknet med referanseåret 1999 dersom nye hus ikke telles med.

Det ble gjort tiltak etter forurensningsforskriftens grenseverdi på 42 dB innendørs for om lag 90 boliger, tilsvarende om lag 200 personer i 2013. Det pågår utredninger av tiltak etter den nye kartleggingen i 2013, og det kan vise seg å bli behov for tiltak på ytterligere 100-150 boliger fram til 2017. I 2013 ble det laget regionvise handlingsplaner for støyreduksjon i perioden 2014-2018, slik forurensningsforskriften krever. For investeringsprosjektene er støytiltak gjort i henhold til gjeldende retningslinjer.

Et grovt og foreløpig estimat for behovet for støyskjermrehabiliteringer viser at i størrelsesorden 20-25 000 meter støyskjerm er i så dårlig forfatning at rehabilitering er nødvendig. Forsøkene med legging av støysvak asfalt har fortsatt i tråd med plan.

Biologisk mangfold, vannforskriften og fremmede arter

Antall konfliktpunkter mellom veg og biologisk mangfold ble redusert med to færre enn målet i 2013. Avviket skyldes at åpningen av E39 Hjartåberga er utsatt til 2014.

Arbeidet med å følge opp vannforskriften har fortsatt. I 2013 har det blitt levert tiltaksanalyser som innspill til vannforvaltningsplanene som skal på høring i 2014. Tidligere har kulverter som hindrer fiskevandring vært hovedfokus, men miljømyndighetenes oppmerksomhet dreies nå mer mot avrenning av forurenset vann og salt fra vegen.

Det har vært fokus på å redusere saltbruk i inngåelse av nye driftskontraktene. Saltforbruket økte med 4,4 pst. sist vinter, fra 205.000 tonn til 214.000 tonn, mens brøytekilometrene økte med 13,1 pst. Året før var forholdet motsatt, da ble saltforbruket redusert med 13,9 pst. mens brøytekilometrene ble redusert med 18,4 pst. Saltbruken er svært avhengig av været, så det er utfordrende å si noe sikkert om det er en stigende trend eller om forbruket på 238.000 tonn i 2010/2011-sesongen var toppen.

Det er kartlagt eller igangsatt tiltak mot fremmede arter i 52 driftskontrakter. For investeringsprosjektene er bekjempelse av fremmede arter ivaretatt i enten reguleringsplanfasen, prosjekteringsfasen eller byggefasen i 55 av 60 investeringsprosjekter.

Dyrket jord og kulturminner

Det ble i 2013 omdisponert 224 dekar dyrket mark til vegformål, dette er 39 daa over målet satt for året. Avviket skyldes i hovedsak omdisponeringer, men også noe mangelfull registrering og utsatt åpning.

På grunn av nye veganlegg gikk fire kulturminner tapt eller fikk redusert kvalitet som følge av prosjektet E6 Værnes-Kvithammer. Ett kulturmiljø gikk tapt eller fikk redusert kvalitet på grunn av E16 Vossapakken.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner har blitt fulgt opp i dialog med Riksantikvaren. Til sammen har syv mindre dispensasjonssaker vært behandlet hos riksantikvaren. Ingen av sakene har medført forringelse av den kulturhistoriske verdien.

Annen informasjon

Klimagassutslipp fra nye biler

Utslippene av klimagasser fra nye personbiler er redusert fra 130 g/km i 2012 til 123 g/km i 2013, en nedgang på 7 g/km. Siden 2006 er nedgangen på 54 g/km. Salget av elbiler utgjorde 5,6 pst. i 2013, en økning fra 2,9 pst. i 2012.

Klimagassutslipp

I 2013 ble prosjektet «Klimakutt» startet for å gi kunnskap om hvordan Statens vegvesen kan bidra til å redusere klimagassutslippene. Det gjøres også noen forsøk med å ta klimahensyn i planprosjekter, å ha klimakrav i konkurransegrunnlag og å planlegge elektrifisering av deler av anleggsarbeidet.

Prosjektet «Lavere energibruk i Statens vegvesen» fortsetter, med vekt på å finne tiltak som både har en energimessig og økonomisk gevinst.

For de prosjektene som ble åpnet i 2013 er det beregnet at CO₂-utslippet fra trafikken er redusert med 5 520 tonn i åpningsåret.

Arkitektur og landskap

Som en oppfølging av Statens vegvesens arkitekturstrategi har det i 2013 blitt arrangert en arkitekturkonferanse i samarbeid med Jernbaneverket.

Arkitektur er et virkemiddel til å gi skolevegene en utforming som motiverer til å gå og sykle til skolen, og som kan gi både helse- og sikkerhetsgevinster. Et eksempel på dette er prosjektet «Til fots og på sykkel i Gran», et samarbeid mellom SVV, Gran kommune og Norsk form, som ble åpnet i 2013.

Prosjektet «Våre gater og plasser» har vært fulgt opp med samarbeid om byutvikling mellom Riksantikvaren, Statens vegvesen og byene Kirkenes, Kristiansund og Kongsberg.

3.4 Universell utforming

| | Mål 2013 | Resultat 2013 | Avvik |
|--|-------------|------------------|-------|
| Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet | 9 | 9 | 0 |
| Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet | 145 | 135 | -10 |
| Antall ferjer i riksvegferjedriften som er tilgjengelig for alle | 36 | 35 | 1 |

Sammenliknet med målet satt for året ble ti færre holdeplasser oppgradert i 2013. Dette skyldes primært at noen nye holdeplasser feilaktig ble inkludert i måltallet.

Universell utforming er et satsingsområde for Statens vegvesen. Etaten arbeider systematisk for å heve kvaliteten på egen infrastruktur, slik at flest mulig kan ta den i bruk. I tillegg til oppgradering av holdeplasser og knutepunkt er bygging av anlegg for gående og syklende og sikring av kryssingssteder for gående eksempler på tiltak som gjør veganlegg attraktive og tilgjengelige for flere.

Universell utforming implementeres i pågående arbeid og prosesser i Statens vegvesen. Dimensjoneringskrav er innarbeidet i flere av Statens vegvesens håndbøker, veiledninger og normaler. Kravene til dimensjonering og prinsippene legges til grunn ved utbygging av nye anlegg. Det pågår også et kontinuerlig arbeid med å videreutvikle faglige anbefalinger i tråd med at ny kunnskap utvikles. Statens vegvesen har vedtatte regionale strategier og tiltaksplaner for universell utforming som følges opp regionalt.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med kunnskapsutvikling innen fagområdet. I 2013 ble det særlig arbeidet med temaet veifinning og orientering i samarbeid med Direktoratet for Byggkvalitet (DiBK). Dette arbeidet vil følges opp i 2014. Videre innarbeides universell utforming i andre FoU-prosjekter der det er aktuelt. Dette gjelder spesielt arbeidet med Nasjonal gåstrategi, der universell

utforming vektlegges som et viktig virkemiddel for at det skal bli attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer.

Det avholdes jevnlig møter i det nasjonale brukermedvirkningsforumet for vegsektoren. Det ble i november arrangert et dialogmøte der mandat og organisering av medvirkningsforumene ble drøftet på tvers av transportetatene. Dette følges også opp i 2014. Medvirkning i planprosesser utføres i henhold til kravene i Plan- og bygningsloven. Statens vegvesen opprettholder et faglig samarbeid med de andre transportetatene og andre statlige etater innen fagområdet.

I 2013 ble gjennomførte Statens vegvesen flere kompetansehevende tiltak, da det fortsatt er behov for økt kompetanse på fagområdet.

Statens vegvesen vurderer og presenterer også gode eksempler på veganlegg med universell utforming. Eksemplene fra 2013 presenteres via vegvesen.no og i en egen brosjyre.

4 Annet

4.1 Bruker

Publikumsservice

| | | Gj.snitt ventetid (virkedager) | Pst. dager over kravet |
|--|---------------|-----------------------------------|---------------------------|
| Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy | Totalt | 5,4 | 27,0 % |
| | Region øst | 6,5 | 37,3 % |
| | Region sør | 7,5 | 34,6 % |
| | Region vest | 5,7 | 21,0 % |
| | Region midt | 3,2 | 22,8 % |
| | Region nord | 3,9 | 19,6 % |
| Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy | Totalt | 4,2 | 12,7 % |
| | Region øst | 4,5 | 17,4 % |
| | Region sør | 5 | 15,6 % |
| | Region vest | 6,1 | 22,3 % |
| | Region midt | 2,8 | 3,1 % |
| | Region nord | 2,6 | 5,1 % |
| Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B | Totalt | 11,9 | 45,4 % |
| | Region øst | 14,9 | 66,1 % |
| | Region sør | 12,9 | 48,3 % |
| | Region vest | 11 | 44,9 % |
| | Region midt | 11 | 40,6 % |
| | Region nord | 9,7 | 27,0 % |

Resultater for bestillings- og ventetid for 2013 viser betydelige variasjoner mellom regionene. For myndighetskontroll lette kjøretøy er det en god sammenheng mellom tilbud og etterspørsel, mens tilbudet for tunge kjøretøy er lavere enn etterspørselen. For førerprøve klasse B preges resultatene av starten på året med en unormalt stor etterspørsel på førerprøve klasse BE knyttet til innføring av 3. førerkortdirektiv. På tross av stor innsats med gode tiltak for å få kontroll med dette i første halvår, viser året sett under ett et stort avvik mellom vårt tilbud og publikums behov.

Brukerundersøkelser

Trafikanttilfredshet med vinterdriften

Vinteren 2013 ble det gjennomført en brukerundersøkelse om trafikanttilfredshet med vinterdriften dvs. brøyting, strøing m.m., der publikum ble invitert til å uttale seg om forholdene på hovedvegene og gjennomfartsvegene. En tilsvarende undersøkelse ble gjennomført i 2009. Hovedbildet viser en økning i tilfredshet med brøyting og strøing for både bilveger og gang- og sykkelveger, samt bussholdeplasser.

4.2 Forskning og utvikling (FoU)

Det er brukt om lag 76 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling i 2013. Om lag 50 mill. kr av dette er knyttet til de store forskningsprogrammene, etatsprogram og forprosjekter for nye etatsprogram fra 2014. I tillegg kommer om lag 65 mill. kr i egeninnsats.

Om lag 7 mill. kr er brukt til internasjonalt FoU-samarbeid. Innenfor det nordiske samarbeidet, NordFoU, er det i 2013 gjennomført 12 prosjekter. I samarbeidet i Vegdirektørunionen, CEDR deltar Statens vegvesen i ni forskningsprogrammer innen ulike vegrelaterte tema. I 2013 var Statens vegvesen involvert i tre nye program, energibruk, trafikkstyring og tiltak og metoder for å hindre viltulykker.

Av den samlede porteføljen av etatsprogram var ingen planlagt avsluttet i 2013.

Det er initiert tre nye etatsprogram i 2013. Disse handler om redusert energibruk, bedre sikkerhet og vinterdrift. Programmene har følgende hovedmål:

- Redusert energibruk i Statens vegvesen og i tjenester som Statens vegvesen kjøper inn, eks knyttet til vegbelysning, anlegg av veger og ferjer
- Vurdere potensialet for videre reduksjon av antall drepte og hardt skadde, minske risikoen for myke trafikanter og få færre fartsrelaterte ulykker
- Økt kunnskapen om friksjon og friksjonsforhold og videreutvikle kostnadseffektive vinterdrift- og vedlikeholdsmetoder som kan reduserer bruken av salt

Etatsprogrammet *Varige veger* har i 2013 blant annet gjennomført en kost/nytte analyse av å bygge breiere veger. Resultatene viser at det er samfunnsmessig lønnsomt å øke vegnormalenes krav til bredde på kjørefelt og skulder på lavtrafikkert veg. Programmet avsluttes i 2014.

Etatsprogrammet *SMITS* (Smartere vegtrafikk med ITS) ser på bruken av ITS som verktøy innenfor de fleste av etatens fagområder. I 2013 var det betydelig innsats knyttet til kooperative system, hvilket betyr systemer som gir kommunikasjon mellom bil og infrastruktur eller mellom kjøretøy. Gjennom at nordisk samarbeidsinitiativ arbeides det med å utvikle strekningen fra Oslo til København som et fullskala testlaboratorium for kooperative systemer.

NORWAT, som omhandler forurenset vegavrenning og hvordan dette skal tas hånd om, har i 2013 blant annet hatt fokus på å kartlegge tunneler i Region øst hvor skittent vaskevann slippes ut til resipient uten noen form for rensing. I den forbindelse ble det også gjennomført en rangering av

tunneler i forhold til deres potensielle forurensningsproduksjon. Dette er viktige data og som vil kunne benyttes i en mer detaljert miljørisikovurdering av tunnelvaskevann.

Samarbeidsprosjektet *NIFS* (Statens vegvesen, Jernbaneverket og Norges Vassdrags- og energidirektorat) innen naturfare, infrastruktur, flom og skred bidro i 2013 blant annet til utvidelsen i web-portalen www.varsom.no for varsling av snøskredfare til også å omfatte løsmasseskred og en forbedret flomvarsling. 7 delprosjekt leverer fortløpende resultater via prosjektets hjemmeside: www.naturfare.no.

4.3 Medarbeider

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Statens vegvesen arbeider systematisk med oppfølging av sykmeldte. Rutinene for leders sykefraværsoppfølging er godt etablert og styrket ved at dette er en del av kvalitetssystemet.

Sykefraværet var på 4,8 pst. i 2013. Dette er en svak nedgang fra 4,9 pst. i 2012. Nedgangen er tydeligst på fravær over 40 dager.

Medarbeidertilfredshet

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) for 2013 viser at arbeidsmiljøet i Statens vegvesen er godt, og den positive utviklingen siden 2010 er videreført. Undersøkelsen ble besvart av 5 427 ansatte, som tilsvarer en svarprosent på 81 pst. Sammenlignet med resultatene fra DIFI sin medarbeiderundersøkelse i staten ser Statens vegvesen ut til å ha bedre resultater enn statsforvaltningen for øvrig. Resultatene viser også at etatens ansatte rapporterer om et høyt engasjement og god trivsel. Over 90 pst. rapporterer at de trives i jobben, og nesten 80 pst. opplever å være engasjerte ukentlig eller oftere.

Etaten har faste rutiner for oppfølging av enheter med svake resultater på MTU over tid. Enheter som har blitt omfattet av disse rutinene, har i stor grad vist en positiv utvikling. Fra 2012 til 2013 har det dessuten vært en reduksjon i antall enheter som følges opp etter disse rutinene.

For å ivareta det gode arbeidsmiljøet i Statens vegvesen vil det i 2014 bli arbeidet med erfaringsdeling mellom driftsenheter knyttet til oppfølging og utvikling av MTU-resultater, slik at hele etaten får god nytte av arbeidet som gjøres i tilknytning til MTU.

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Målet for 2013 var at minst fem pst. av etatens nytilsatte skulle ha enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. I tillegg skulle etaten øke andelen kvinner i ledelsen. Resultatene viser at 12 pst. av dem som ble tilsatt enten hadde nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Andelen kvinner i lederstillinger er på 36 pst., en nedgang fra 37 pst. i 2012. I 2014 vil satsingen på mangfold innenfor rekruttering opprettholdes. En utfyllende rapportering om tiltak for å fremme likestilling og hindre diskriminering følger i vedlegg 2.

4.4 Entreprisedriften

Generelt om ulykkesutviklingen i entreprisedriften

Omfanget av alvorlige arbeidsulykker i Statens vegvesens entreprisedrift viser lite tilfredsstillende resultater for 2013. Det var fem arbeidstakere og en bilist som mistet livet i fem arbeidsulykker i entreprisedriften i 2013. Alle dødsulykkene skjedde på anleggsplasser. I tillegg mistet en bilist livet etter å ha kollidert med en brøytebil.

For de øvrige skadeklassene skjedde det åtte hendelser som har medført mulig varig mén, 29 hendelser som har medført fravær over ti dager utover skadedagen, 71 hendelser som har medført fravær inntil ti dager utover skadedagen og 204 hendelser som ikke førte til fravær. Det ble rapportert inn 22 300 nestenulykker, inklusive farlige forhold.

Årsaken til økningen i antall alvorlige arbeidsulykker i fjor er sammensatt. Det var i 2013 større aktivitet innen entreprisedriften enn noe år tidligere. Det er grunn til å anta at dette er en av årsakene til økningen i antall alvorlige arbeidsulykker. Det som er mest bekymringsfullt med resultatene for 2013, er økningen i alvorlighetsgraden i arbeidsulykkene.

Det ble registrert 319 personskader totalt, hvorav 112 personskader med fravær.

Følgende skadeforebyggende tiltak er gjennomført i 2013:

- Skjerpede kriterier for kvalifisering av entreprenører
- Skjerpede krav til godkjenning av underentreprenører
- Økt fokus på risikovurderinger
- Økt fokus på HMS-kultur og holdningskapende arbeid
- Heve kontrakt ved alvorlige brudd på HMS-kontraktsbestemmelsene
- Utelukkelse fra framtidige konkurranser ved gjentatte brudd
- Dialogmøter med bransjen
- Erfaringsseminar med fokus på ulykkesutviklingen i 2012
- Harmonisering av kontraktsbestemmelser med Jernbaneverket
- Ledelsesinspeksjoner og 1:1-inspeksjoner
- Spesielle oppfølgingsmøter etter dødsulykker
- Innskerpet HMS i samhandlingsfasen før oppstart av alle entreprisearbeider i Statens vegvesen
- Gjennomført egne HMS-møter i alle prosjekter mellom byggherre, hovedentreprenør, underentreprenører og verneombud

4.5 Bemanning og kjøp av tjenester

Statens vegvesen tilpasser organisasjonen til økte leveransekrav, for å sikre at organisasjonen til enhver tid har riktig kompetanse og kapasitet for å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet. I 2013 har etaten:

- styrket seg innen primærkompetansene for å øke gjennomføringsevnen

- styrket IKT for å øke produktivitet og kvalitet
- holdt trafikant- og kjøretøyområdet stabilt
- tilpasset administrasjonen en større organisasjon

Per 31.12.2013 hadde Statens vegvesen 7 121 ansatte i 6 752 hele stillinger. Av dette var 38 pst. kvinner.

I 2013 rekrutterte Statens vegvesen 747 nye medarbeidere, hvorav 326 med teknisk utdanning. 412 medarbeidere sluttet, hvorav 190 med teknisk utdanning. Andelen rekrutterte med teknisk utdanning har økt med 43 pst. fra 2012 til 2013.

Nye medarbeidere innenfor byggherre og planlegging utgjorde 84 pst. av tilveksten i bemanningen i Statens vegvesen i 2013.

Etterfølgende tabell viser fordeling av bemanning (hele stillinger) fordelt på hovedprosesser.

| | 2011 | 2012 | 2013 | Endring fra 2012 til 2013 (pst.) |
|--------------------------------|-------|-------|-------|----------------------------------|
| Byggherre | 1 532 | 1 660 | 1 814 | 9 |
| Planlegging | 1 319 | 1 417 | 1 544 | 9 |
| Trafikant- og kjøretøy | 1 532 | 1 531 | 1 550 | 1 |
| Støtteprosesser/ledelse | 1 400 | 1 462 | 1 490 | 2 |
| IKT-tjenester | 275 | 319 | 323 | 1 |
| FoU | 60 | 65 | 68 | 5 |

Gjennomsnittsalderen på alle ansatte og nyansatte i Statens vegvesen var i 2013 på henholdsvis 47,1 år og 37,5 år.

Vektet gjennomsnittsalder på ansatte som går av med AFP eller alderspensjon har gjennom 2013 økt fra 66,2 til 66,6 år. Antall ansatte med avgang til pensjon utgjorde 45 pst. av avgangsårsakene i 2013. Dette er en økning på 33 pst. fra 2012 til 2013. Avgangsalderen økte for alle pensjonstyper i 2013.

Økningen av gjennomsnittlig alder ved avgang indikerer at etaten ligger godt an til å nå delmål 3 i IA-avtalen om å øke yrkesdeltakelse for personer over 50 år. Dette bidrar til at etaten beholder kritisk kompetanse.

Tidligere har Statens vegvesen kun rapportert på kjøp av konsulent tjenester, men rapporterer fra og med 2013 på alle kjøp av tjenester, inklusive vikartjenester og andre eksterne tjenester, i tillegg til det som tidligere lå til begrepet konsulent tjenester.

Statens vegvesen har i 2013 brukt om lag 3 180 mill. kr på kjøp av tjenester. Dette utgjør 6,6 pst. av omsetningen og er en økning på om lag 500 mill. kr i løpende priser fra 2012. Økningen er i hovedsak knyttet til gjennomføring av utbyggingsprosjekter og kjøp av kapasitet innenfor planlegging. En liten andel er knyttet til gjennomføring av drift og vedlikeholdsprosjekter og til kjerne støtte (operativ prosjektering). Om lag 75 pst. av totalen er i 2013 knyttet til dette området av kjernevirksomheten, mot om lag 70 pst. i 2012. Det er i hovedsak planleggingskapasitet og byggherretjenester til gjennomføring av vegprosjekter som kjøpes.

Tall på lærlinger i Statens vegvesen

Statens vegvesen har syv lærlingkontrakter hvor fem er innenfor IKT-området og to er innenfor kontor- og administrasjonsområdet. For å stimulere til inntak av lærlinger hos entreprenører, gis det en kompensasjon i kontraktene for å ta inn lærlinger. Statens vegvesen vil følge opp effekten av denne bestemmelsen. Det er først og fremst IKT-området samt kontor- og administrasjonsområdet som er vurdert som aktuelle lærefag.

Utvikling i geografisk fordeling av statlige arbeidsplasser

Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der dette er mulig. 89 pst. av nettoveksten i bemanningen i Statens vegvesen har i 2013 skjedd utenfor Oslo.

Landsdekkende fellesfunksjoner som dokumentasjonsentrene, lønn og regnskap er organisatorisk lagt under Vegdirektoratet, og i hovedsak organisert utenfor Oslo. Også IKT er lagt under Vegdirektoratet, hvorav over halvparten av de ansatte har arbeidssted utenfor Oslo.

| Andel av ansatte lokalisert utenfor Oslo | (pst.) | |
|--|--------|------|
| | 2012 | 2013 |
| Region øst | 67 | 67 |
| Vegdirektoratet (inkludert landsdekkende fellesfunksjoner) | 43 | 42 |

Leverer likeverdige tjenester til alle

I tråd med diskrimineringslovverket, er Statens vegvesen forpliktet til å realisere likeverdige tjenester for alle. For å gjøre dette har etaten lagt opp til etappevis forbedringer. I 2013 har det blitt opprettet en prosjektgruppe som har utarbeidet en policy for likeverdige tjenester. I 2014 skal man kartlegge etatens tjenester for å avdekke utfordringer, finne fram til tiltak og prioritere å kostnadsberegne disse tiltakene. Videre vil tiltakene settes i verk og følges opp i henhold til policy.

Policy for likeverdige tjenester:

- Statens vegvesen skal sørge for å oppnå formålet med likeverdige tjenester gjennom konkrete handlinger/aktiviteter. Alle etatens oppgaver og prosjekter skal ta hensyn til likeverdige tjenester.
- Alle tjenester og all tjenesteyting i Statens vegvesen skal baseres på prinsipper for likeverdige tjenester og være i samsvar med diskrimineringslovverket. Begrepe ne tjenester og tjenesteyting brukes om alt som berører en virksomhets kontakt med brukere, det vil si fra informasjon på nettsider og utforming av tilbudet, til selve møtet med en bruker.
- Krav til likeverdige tjenester skal legges inn i Statens vegvesens retningslinjer, håndbøker, veiledere og kvalitetssystemet.
- Statens vegvesen skal sørge for nødvendige ressurser for å ivareta dette arbeidet.

4.6 Trafikkutvikling 2013

(pst.)

| Landsdel | Forventet | Faktisk |
|----------------------|------------|------------|
| Østlandet | 1,7 | 1,2 |
| Sørlandet | 1,7 | 1,6 |
| Vestlandet | 1,9 | 1,2 |
| Trøndelag | 1,1 | 1,3 |
| Nord-Norge | 0,9 | 0,5 |
| Landet totalt | 1,6 | 1,2 |

Resultatet totalt for landet viser at det var 1,2 pst. mer trafikk i 2013 enn i 2012. For lette kjøretøy var veksten på 1,2 pst. og for tunge kjøretøy 1,4 pst..

4.7 Utvikling i bilpark og førerkort

| | 2012 | 2013 | Endring i pst. 2012-2013 |
|--|-----------|-----------|-----------------------------|
| Førstegangsregistrerte biler inkl. bruktimporterte biler | 210 564 | 213 721 | 1,5 |
| Totalt antall registrerte biler | 3 004 384 | 3 066 154 | 2 |
| Antall elektrisk drevne kjøretøy | 8 202 | 21 012 | 156 |
| Antall hydrogendrevne kjøretøy | 25 | 25 | 0 |
| Antall produserte førerkort | 357 924 | 378 735 | 6 |
| Antall fornyelser av førerkort | 151 680 | 180 443 | 19 |

4.8 Samfunnssikkerhet og beredskap

Gjennomførte ROS-analyser i regionene

I Region øst har vegavdelingene gjennomført til sammen 20 trafikksikkerhetsrevisjoner eller risikoanalyser av planer, og syv risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS) i driftskontraksområder.

I Region sør er det gjennomført overordnede ROS-analyser på det viktigste vegnettet av alle vegavdelingene. Gjennomføringsgraden varierer, men totalt er 19 av 24 kontraksområder gjennomgått.

Region vest har reetablert risiko- og sårbarhetsanalyse i samferdselssektoren (SAMROS I) som hovedverktøy for helhetlige risiko- og sårbarhetsanalyser for vegnettet i regionen. Med mål om å identifisere det mest sårbare vegnettet med tanke på framkommelighet er det gjennomført grovanalyser av hele riksvegnettet og kritiske fylkesveger i regionen.

I Region midt har alle vegavdelinger gjennomført to runder med SAMROS på riksvegnettet.

I Region nord er det gjennomført åtte ROS-analyser i 2013, og alle fire vegavdelingene i regionen har bidratt i SAMROS og SOROS (strategiske overordnede ROS-analyser).

Gjennomførte øvelser

Etatsøvelser (inklusive Vegdirektoratet)

I 2013 ble det gjennomført to fullskala etatsøvelser, Barents Rescue 2013 og Øvelse Østlandet 2013.

Regionale øvelser

Region nord gjennomførte en brannøvelse i Tromsø, fire «table top»-øvelser og en fullskala øvelse i Troms.

I Region midt ble det gjennomført syv øvelser, hvorav to brannøvelser i tunnel.

I Region vest gjennomførte alle krisestaber to øvelser hver i løpet av året. Samarbeidet mellom Vegtrafikksentralen og krisestabene ved vegavdelingene har stått sentralt i alle øvelsene.

I Region sør gjennomførte alle vegavdelingene og regionnivået minst en øvelse for krisestab. Totalt har det vært gjennomført 14 øvelser, men enkelte vegavdelinger har øvet hyppigere enn andre. Det har i hovedsak vært «table-top» eller diskusjonsøvelser.

Region øst deltok i Øvelse Østlandet 2013 med krisestab gjennom hele øvelsen. Alle vegavdelingene og regionnivå har gjennomført antall kriseøvelser i tråd med mål satt for året, alternativt satt krisestab i reelle kriser.

Hendelser og kriser

2013 har for Statens vegvesen vært et særskilt krevende og hektisk år med flere hendelser og kriser.

I forbindelse med storflommen på Østlandet i mai satte Region øst krisestab for å koordinere og prioritere regionens totale håndtering. To vegavdelinger satte også stab, mens to vegavdelinger var i observasjonsfase.

I Region sør var det to større hendelser i 2013. Telemark og Buskerud ble i mai også rammet av flom, mens E39 Mandal-Kristiansand ble i mars stengt på grunn av kraftig snøfall.

Region vest etablerte kriseledelse ved fire anledninger i 2013. En gang på grunn av en varslet krevende vær-situasjon og tre ganger i forbindelse med uventede situasjoner; et stort ras, en ulykke mellom to busser med flere omkomne og en gang ved kraftig brann i tunnel. Ved de tre akutte hendelsene var omfanget av en slik art at kriseledelsen for regionen og kriseledelsen ved ansvarlig vegavdeling var delaktig i håndteringen.

Region midt hadde totalt ni hendelser i 2013 der en eller flere av stabene har vært i aksjon i minimum observasjonsfase. Den mest alvorlige var kollapsen av brureisen på brua ved Leangen 8. mai, der to personer omkom.

Region nord var berørt av to hendelser; snø- og skredsituasjon på Senja i påsken 2013 og flomsituasjon i indre Troms i juni.

For de fleste av disse hendelsene har Vegdirektoratet vært i observasjonsfase.

Gjennomførte revisjoner

Riksrevisjonen gjennomførte revisjon av samfunnssikkerhet og beredskap i Region nord og Region midt i 2013.

Region øst har gjennomført åtte sikkerhetsgjennomganger/veiledninger i 2013, hvorav én trafikkstasjon, én utekontrollstasjon og seks anleggskontor/prosjektkontorer er vurdert. I tillegg har sikkerhetsorganisasjonen vært med på grunnsikringsvurderinger av de tre nye store lokasjonene som er under oppføring i regionen.

Status planverk

Region øst ajourfører jevnlig sin kriseplan, i tillegg til eventuelle revisjoner etter erfaringer fra kriser og/eller øvelser. Godkjent plan er datert november 2013. Regionen følger opp SAMROS II knyttet til sårbare objekter. Arbeidet vil følges opp i 2014.

I Region sør er både regionvegkontoret og vegavdelingene i ferd med å få på plass fullt oppdaterte kriseplaner, der også erfaringene fra øvelsene i 2013 er tatt med.

I Region vest er nye kriseplaner for vegavdelingene og regionen på plass i løpet i første kvartal 2014. Arbeidet med å videreutvikle og tilpasse planverket skjer kontinuerlig.

I Region nord er regional kriseplan klar, herunder matrise for trinnvis beredskap ved uvær/naturkatastrofer. Avdelingsvise beredskapsplaner er under arbeid.

4.9 Risiko

Ved utarbeidelsen av budsjettet for 2013 ble det identifisert fire overordnede risikoelementer for at Statens vegvesen ikke skulle klare å gjennomføre aktiviteter og oppnå fastsatte mål innenfor tildelte økonomiske rammer. Gjennom året har det blitt arbeidet systematisk med risikoreduserende tiltak for at forhindre at de uønskede hendelsene inntreffer.

De fire risikoelementene som ble identifisert for etaten var:

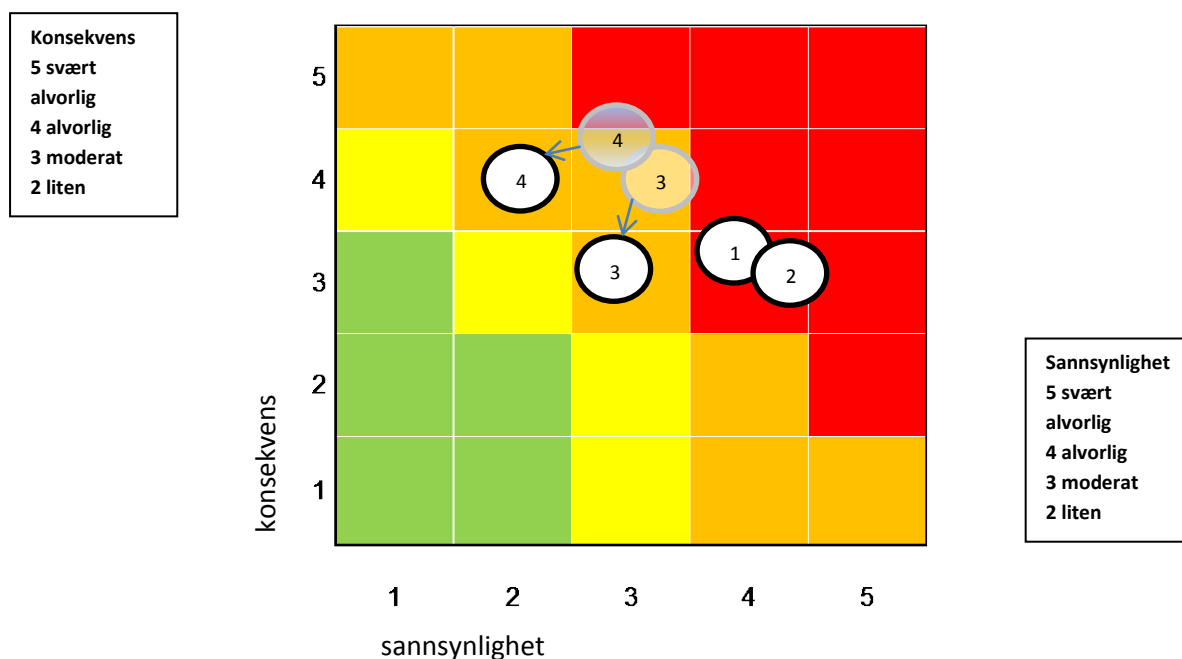
1. Reguleringsplan ikke ferdig i tide
2. Kostnadsøkning på investeringsprosjekter
3. Lav gjennomføringsgrad i programområdene
4. Rekruttere og beholde riktig kompetanse

Risikovurdering og tiltak

Mens de fire overordnede risikoelementene har vært tilnærmet lik i mange år, settes de risikoreduserende tiltakene opp årlig i forbindelse med budsjettarbeidet. Dette er i hovedsak tiltak som gjennomføres i løpet av året, men som forventes å få effekt på lengre sikt. Forbedring av risikobildet er derfor en effekt av langsiktig arbeid. Den største gevinsten av et systematisk arbeid med risiko har hittil vært økt bevissthet og bedre kontroll over risikobildet i sin helhet. Målrettet arbeid med de samme risikoelementene har likevel gitt etaten et noe forbedret risikobilde ved

utgangen av 2013. Blant annet har gjennomføringen av programområdetiltak blitt bedre, og kontrollen over kompetansesituasjonen i egen etat er også bedret.

I etterfølgende matrise vises etatens risikobilde slik det ser ut per 31. desember 2013. Risikobildet slik det så ut ved inngangen av 2013 er illustrert med grå ringer.



I tabellen under gis overordnede eksempler på iverksatte tiltak.

| Risikoelement | Sannsynlighet | Konsekvens | Tiltak |
|---|---------------|------------|---|
| 1. Reguleringsplan ikke ferdig i tide | 3 | 4 | Målrrettede tiltak der det i planleggingsprosessen er identifisert svakheter. |
| 2. Kostnadsøkning på investeringsprosjekter | 2 | 4 | Videreutvikle og forbedre interne rutiner for økonomioppfølging. |
| 3. Lav gjennomføringsgrad i programområdene | 3 | 4 | Økt fokus på planleggingsprosessen for programområdetiltak og tettere oppfølging av framdrift og forbruk. |
| 4. Rekruttere og beholde riktig kompetanse | 2 | 4 | Gode rekrutteringsprosesser og god livsløpspolitikk. Utvikle og forsterke arbeidet med kompetanseutvikling i retning av framtidige behov. |

5 Vedlegg

5.1 Vedlegg 1 Større prosjekt som følges opp spesielt

5.2 Vedlegg 2 Fremme likestilling og hindre diskriminering

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Statens vegvesen arbeider systematisk og på flere områder for å fremme likestilling og hindre diskriminering både når det gjelder kjønn, nedsatt funksjonsevne, innvandrerbakgrunn og seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk.

Kjønn

Statens vegvesen arbeider for å øke likestillingen mellom kjønnene, både når det gjelder rekruttering, utviklingsmuligheter, lønns- og arbeidsforhold og trakassering.

Rekruttering

Andelen kvinner i lederstillinger var på 36 prosent, en nedgang fra 37 prosent i 2012. Tabellen nedenfor viser kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere.

| | 2012 | | 2013 | |
|--|-------------|--------|-------------|--------|
| | Andel (pst) | Antall | Andel (pst) | Antall |
| Andel kvinner i lederstilling – status | 37 | 156 | 36 | 155 |
| Andel kvinner i lederstilling – tilsatt siste år | 42 | 20 | 26 | 5 |
| Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning - status | 43 | 737 | 43 | 795 |
| Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning – tilsatt siste år | 52 | 110 | 47 | 102 |

Rekrutteringsprogrammet rettet seg i 2013 mot nyutdannede kandidater med bachelor i byggfag. Av de 24 som fikk plass på rekrutteringsprogrammet, var 29 prosent kvinner og 21 prosent hadde innvandrerbakgrunn.

Utviklingsmuligheter

Likestillingstiltaket *utdanningsstøtte for kvinner* ble opprettet i 1989 og rettet seg mot kvinner med lang erfaringskompetanse og uten høyere akademisk utdanning. Det har særlig vært kvinner med grunnutdanning, det vil si som har videregående skole, som har vært målgruppen for ordningen. Etter å ha vurdert det empiriske grunnlaget for å opprettholde dette likestillingstiltaket, besluttet vi å avvikle ordningen. Vi har dokumentert at størrelsen på skjevheten mellom menn og kvinner innenfor denne utdanningskategorien, ikke er av et slikt omfang at den alene forsvarer å opprettholde en særskilt stipendordning for kvinner. Antallet søknader om utdanningsstøtte for kvinner har dessuten vært synkende og har hatt et beskjedent omfang de siste årene.

Vi følger med på om vi innfrir målsettingen i tilpasningsavtalen for Statens vegvesen til Hovedavtalen i staten (til § 21) der det står at «Arbeidsoppgaver som gir utvikling, økt kompetanse eller som på andre måter bidrar til å kvalifisere til avansement, må fordeles slik at kvinner og menn får samme grunnlag for karriereutvikling».

Trakassering

Statens vegvesen holder øye med eventuell forekomst av seksuell trakassering gjennom den årlige medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU). I 2013 var det ingen forskjell på hvordan menn og kvinner svarte på disse spørsmålene.

Lønns- og arbeidsvilkår

Statens vegvesen har kontinuerlig fokus på likelønn. Dette gjøres bl.a. ved at vi følger lønnsutviklingen blant våre ansatte ved å utarbeide lønnsstatistikker for hele etaten minimum 2 – 3 ganger pr år. Statistikkenes er inndelt i definerte tjenestemannsgrupper, og innenfor hver av gruppene sammenligner vi lønn for kvinner og menn i 5 års intervaller. Med et unntak er det ikke avdekket store forskjeller i lønn mellom kvinner og menn. Unntaket gjelder gruppen «Grunnutdanning med tillegg». Innenfor denne gruppen befinner det seg ansatte med veldig forskjellig bakgrunn; både med hensyn til erfaring og formell utdanning. Selv om det her kan fremstå som at det er systematiske lønnsforskjeller mellom kjønnene, bekreftes ikke dette når man går bak tallene og ned på individnivå.

Seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk

I 2013 vedtok Stortinget en lov som forbyr diskriminering på grunn av seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk. Loven gjør det forbudt å diskriminere lesbiske, homofile, bifile og transpersoner (LHBT). Statens vegvesen var representert i referansegruppen og holdt også to innlegg på konferansen *LHBT: Status 2013* som Barne-, ungdoms- og Familiedirektoratet (Bufdir) arrangerte i november.

Med loven følger en aktivitets- og rapporteringsplikt, på lik linje med de andre diskrimineringsgrunnlagene kjønn, etnisitet og nedsatt funksjonsevne. I 2014 vil vi i Statens vegvesen utarbeide aktiviteter som fremmer formålet med loven.

Nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn

Statens vegvesen satser på å rekruttere mangfoldig og har følgende målformulering «*Det er et mål at minst fem prosent av alle nytilsatte skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med innvandrerbakgrunn fortrinnsvis fra Europa utenom EU/EFTA, Asia (inkl. Tyrkia), Afrika, Sør- og Mellom-Amerika og Oseania utenom Australia og New Zealand*».

For å innfri denne målsettingen har etaten siden 2010 stilt resultatkrav til sine ledere, vi søker å forbedre rekrutteringsgrunnlaget fra målgruppene og vi bringer fram dokumentasjon på om vi innfrir målene.

Stiller resultatkrav til lederne

Statens vegvesen har som mål at minst fem pst. av etatens nytilsatte hvert år, skal ha enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Resultatet viser at 12 pst. av de som ble

tilsatt i 2013 kom fra disse to målgruppene, Dette er en økning fra tidligere år, da resultatet var 10 pst i 2012, 8 pst i 2011 og 7 pst i 2010. Resultatkravet opprettholdes i 2014.

Øker rekrutteringsgrunnlaget

Statens vegvesen ønsker generelt å øke antallet kvalifiserte søkere til våre stillinger – og spesielt når det gjelder de tre målgruppene; kvinner til ledelse, personer med innvandrerbakgrunn og personer med nedsatt funksjonsevne. For å styrke rekrutteringsgrunnlaget fra disse målgruppene er fire tiltak satt i verk:

- Fem kandidater er rekruttert via traineeprogrammet i 2013/14 i regi av Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi), tre av dem i faste stillinger.

- Fagnettverk for mangfold og inkludering (2012 – 2013) som skal styrke innsatsen for å rekruttere og utvikle tilstrekkelig kompetanse, i tråd med de økte kravene som stilles til etatens leveranser til samfunnet. Skal foreslå retning og mål for etatens mangfoldsarbeid og være pådrivere for en felles forståelse.
- De aller fleste stillingsutlysningene publisert på Jobbressurs.no, et nettsted som vi var med på å utvikle sammen med Unge Funksjonshemmede i 2010.
- Deltakelse i et statlig mangfoldsnettverk sammen med Skattedirektoratet, Arbeids- og velferdsdirektoratet (NAV), Politidirektoratet (POD), Forsvarsstaben, Likestillings og diskrimineringsombudet (LDO), Toll- og avgiftsdirektoratet (TAD) og Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDi). I 2013 var hovedaktiviteten å gjennomføre en studietur til København, for å lære godt mangfoldsarbeid av danske virksomheter. Erfaringene fra studieturen er oppsummert på Mangfoldsportalen: <http://www.mangfoldsportalen.no/For-arbeidsgivere/Danske-arbeidsgivere-aktive-for-okt-mangfold/>

Bringe fram dokumentasjon

Vi følger også med på utviklingen i etaten når det gjelder å ta godt vare på og beholde alle de vi har ansatt, inkludert våre ansatte med innvandrerbakgrunn og nedsatt funksjonsevne.

Siden 2010 har vi hatt med to bakgrunnsvariabler i medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) som gjør det mulig å dokumentere hvor stor andel av de ansatte som selv definerer å ha enten innvandrerbakgrunn eller nedsatt funksjonsevne. I 2013 oppga 4,5 prosent (3,8 i 2012) prosent at de hadde innvandrerbakgrunn og 4,3 prosent (4,8 i 2012) oppga at de hadde nedsatt funksjonsevne. Vi bruker også disse dataene til å følge med på om ansatte som selv definerer seg innenfor disse målgruppene, svarer annerledes enn gjennomsnittet av alle ansatte. I 2013-undersøkelsen var det ingen forskjeller.

Vi kjøper også statistisk oversikt over antall og andel ansatte med innvandrerbakgrunn i etaten av Statistisk sentralbyrå (SSB). Innvandrerandelen viser følgende utvikling:

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Antall ansatte i alt | 5146 | 5543 | 5934 | 6480 | 6803 |
| Av disse innvandrere | 155 | 2014 | 243 | 293 | 348 |
| Prosentandel | 3,0 | 3,8 | 4,1 | 4,6 | 5,1 |

Kilde: Arbeidsstatistikk SSB.

Dataene produseres året etter innsamlingen og hentes ut i november måned. Dataene er ikke direkte sammenliknbare med tallene i Bemanning og konsulentbruk, se pkt 4.4 for bemanningstall fra Statens vegvesen.

Tabellen viser at vi har en jevn økning av ansatte med innvandrerbakgrunn. I 4. kvartal 2012 hadde 5,1 prosent av etatens ansatte innvandrerbakgrunn, en økning fra 4,6 prosent i 2011. I faktiske tall betyr det at 348 av etatens ansatte hadde innvandrerbakgrunn på dette tidspunktet.



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep 0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen