



Statens vegvesen

# ÅRSRAPPORT 2014



FOTO: KNUT OPEIDE

## *VISJON*

På veg for et bedre samfunn

## *VERDIER*

Statens vegvesen - profesjonell,  
framtidrettet og inkluderende

# Innhold

1	Leders beretning	4
2	Introduksjon til Statens vegvesen og hovedtall	6
2.1	Statens vegvesens virksomhet og organisasjon	7
2.2	Utvalgte nøkkeltall	8
3	Årets aktiviteter og hovedtall	9
3.1	Resultater og måloppnåelse 2014	10
3.2	Ressursbruk i 2014	22
3.3	Forskning og utvikling	30
3.4	Effektivisering og fjerning av tidstyver	32
4	Styring og kontroll i virksomheten	34
4.1	Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten	35
4.2	Andre forhold Samferdselsdepartementet har bedt om særskilt rapportering på	36
5	Vurdering av framtidsutsikter	40
6	Årsregnskap	42
6.1	Ledelseskommmentarer	43
6.2	Bevilgningsrapportering med noter	45
6.3	Artskontorapporteringen med noter	49
Vedlegg 1	Nærmere om mål og resultater mm.	56
Vedlegg 2	Oppfølging av større prosjekter	67
Vedlegg 3	Fremme likestilling og hindre diskriminering	69





FOTO: SYNØVE LIEN

Åpning av E39 Vågsbotn–Hylkje i Hordaland i 2014

# 1

## Leders beretning

Statens vegvesens omsetning i 2014 var 52,3 mrd. kr som er den høyeste noen gang. Dette er en videreføring av den sterke veksten i disponible midler de siste 10 årene. Midlene er i hovedsak nyttet som forutsatt i Prop. 1 S (2013-2014), i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet og som forutsatt for midlene stilt til rådighet fra fylkeskommunene.

Utviklingen i antall drepte og hardt skadde har hatt en positiv utvikling fra 2013. I 2014 viser foreløpige tall at 148 personer ble drept i vegtrafikken. Dette er 39 færre enn i 2013, en nedgang på 21 pst. Dette er et resultat av et målrettet arbeid fra politiet, fylkeskommunene, storbykommunene, Trygg trafikk, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Statens vegvesen.

Statens vegvesen har gjennomført en rekke trafiksikkerhetstiltak i 2014: forsterket midtoppmerking, midtrekkverk på to- og trefelts veier, nye firefelts veier og økt omfang av kontroller langs veien.

Utbyggingsaktiviteten har vært høy i 2014. Nærmere 154 km ny riksveg ble åpnet for trafikk. Videre ble det gjennomført en rekke investeringstiltak som skredsikringstiltak, utbedring av vegbredde, bygging av kollektivfelt, tilrettelegging for gående og syklende. Det ble foretatt tiltak for å utbedre kollektivknutepunkt og holdeplasser for kollektivtransporten slik at det ble universelt utformet.

2014 var et år med mer ekstremvær med flom og skred som gjorde stor skade, bl.a. flommen på nivå rundt en 500 års flom i Voss og Hardanger i oktober. Statens vegvesen har en organisasjon som raskt gjør det mulig å gjennomføre tiltak i slike situasjoner. Forventede klimaendringer krever økt innsats på forebyggende drifts- og vedlikeholdstiltak.

I 2014 lanserte etaten tre nye selvbetjeningsløsninger: Bestilling av førerkort og kompetansebevis, bestilling av time til praktisk førerprøve og melding av tap av vognkort har alle blitt godt mottatt av brukerne.

Det er en utfordring for Statens vegvesen å rekruttere og beholde kompetanse. I 2014 har etaten imidlertid hatt en styrking av kompetanse og kapasitet innen planleggings- og byggherreområdene.

Statens vegvesen er i gang med et effektiviseringsprogram hvor det over en 10-årsperiode skal foretas til reduksjon i kostnadene på om lag 15 pst. i egen virksomhet målt mot en utvikling uten effektivisering. Målet for 2014 ble nådd og gevinstene har blitt nyttet

til vedlikeholdstiltak og til å dekke økte oppgaver innen trafikant og kjøretøyområdet.

Statens vegvesens regnskap viste ved utgangen av året et forbruk på 24 mrd. kr mot 23,6 mrd. kr i disponible midler bevilget over statsbudsjettet. Dette gir et merforbruk på om lag 380 mill. kr eller 1,6 pst. Merforbruket skyldes i stor grad at tiltak planlagt gjennomført i 2015 er blitt forsert, som for eksempel vedlikeholdstiltak og planlegging av investeringstiltak. Dette vil gi en mer effektiv gjennomføring av tiltak og bidrag til at mål i Nasjonal transportplan 2014-2023 blir nådd. I tillegg har det vært kostnadsøkninger på noen store prosjekter.

Oslo, 30. april 2015



FOTO: KNUT OPEIDE

**Lars Aksnes**

Fungerende vegdirektør

Statens vegvesen



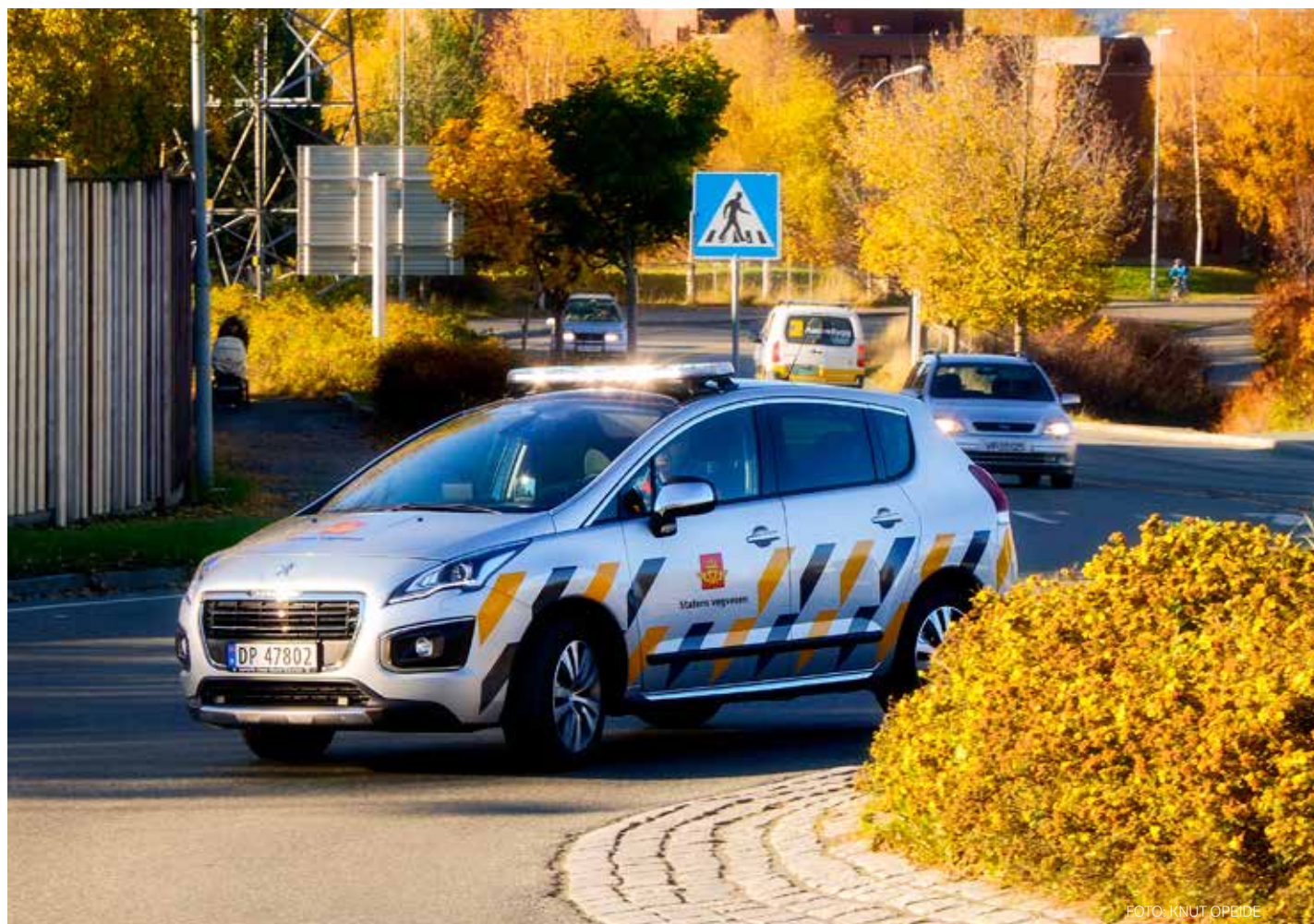


FOTO: KNUT OPEIDE

## 2

### Introduksjon til Statens vegvesen og hovedtall

## 2.1 Statens vegvesens virksomhet og organisasjon

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten har tre roller:

- Veg- og vegtrafikkforvalter
- Fagorgan
- Myndighetsorgan

Statens vegvesen skal bidra til at de nasjonale målene fra regjeringen som setter krav til sikkerhet, miljø og et effektivt transportsystem som er tilgjengelig for alle blir fulgt opp. Som **veg- og vegtrafikkforvalter** er Statens vegvesen vegadministrasjon for staten på riksvegene (10 600 km<sup>1</sup>) og for fylkeskommunene på fylkesveg (nærmere 44 300 km). Dette innebærer ansvar for å ta vare på, planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene. Riksvegferjene er etatens ansvar.

Som **fagorgan** har Statens vegvesen ansvar for å bidra med utredninger, fakta og forslag til Samferdselsdepartementets arbeid med Nasjonal transportplan, statsbudsjettet og andre stortingsdokumenter. Forskning og formidling av resultatene, utvikling av retningslinjer og veiledningsmateriale og kontakt med relevante utdanningsinstitusjoner, er viktig i den sammenheng.

I tillegg til å være Samferdselsdepartementets fagorgan, er Statens vegvesen gjennom sams vegadministrasjon fagorgan for fylkeskommunene. På oppdrag fra fylkeskommunene bidrar etaten med utredninger, fakta og forslag til deres arbeid med budsjett, langsiktige planer og andre dokumenter.

En viktig del av etatens fagansvar er bl.a. å bidra til løsninger som er gode for natur, miljø og trafikksikkerhet. Videre bidrar Statens vegvesen med fagkompetanse på områder som helhetlig bypolitikk og kollektivtransport.

Statens vegvesen er et **myndighetsorgan** med ansvar for kontroll av kjøretøy, tilsynsoppgaver og gjennomføring av førerprøver. På flere områder har etaten myndighet til å utvikle og godkjenne regelverk og fatte vedtak som gjelder for trafikanter og kjøretøy. Statens vegvesen har myndighet til å vedta forskrifter og normaler på enkelte områder for offentlig veg, og håndheve lover, forskrifter og normaler på riksveg. Der nasjonale mål

utfordres, kan sektoransvaret gi myndighet til å gi innsigelse på planer etter plan- og bygningsloven.

Vegdirektoratet og fem regioner (Region øst, Region sør, Region vest, Region midt og Region nord) utgjør til sammen Statens vegvesen. Statens vegvesen ledes av vegdirektøren, regionvegkontorene av regionvegsjefen. Vegdirektoratet er det øverste forvaltningsnivået og ligger i Oslo, men har enheter flere steder i Norge, bl.a. i Steinkjer, Lillehammer, Trondheim, Tromsø og Vadsø. Regionvegkontorene ligger på Lillehammer (Region øst), i Arendal (Region sør), i Leikanger (Region vest), i Molde (Region midt) og i Bodø (Region nord). Regionene har egne vegavdelinger i alle fylker. Etaten har 72 trafikkstasjoner og fem vegtrafikksentraler fordelt over landet.

Samferdselsdepartementet styrer Statens vegvesen i riksvegsaker og oppgaver av nasjonal karakter. Styringslinjen går fra departement gjennom vegdirektøren til regionvegsjefene. I fylkesvegsaker går styringslinjen fra fylkeskommunene til regionvegsjefene.

Ved utgangen av 2014 hadde Statens vegvesen 7 332 ansatte fordelt på 7 036 hele stillinger. 38 pst. av disse er kvinner. Etatsledelsen i Statens vegvesen består av:

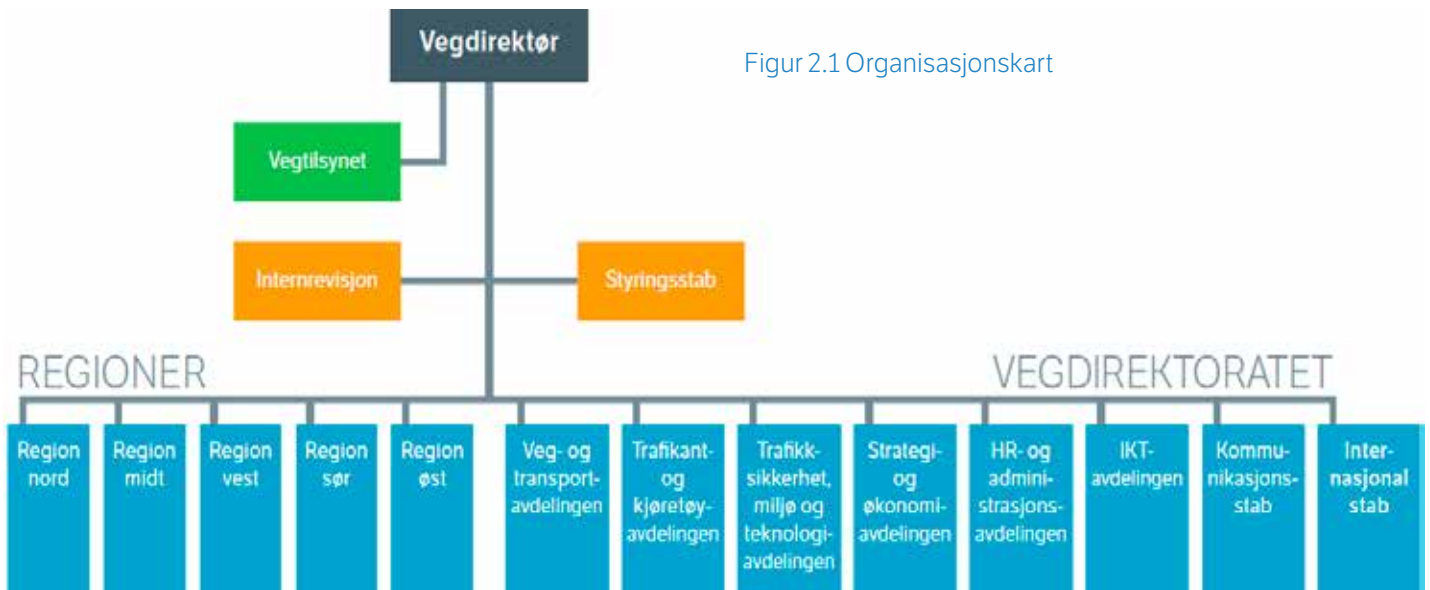
Tabell 2.1 Etatsledelsen i Statens vegvesen

Vegdirektør	Terje Moe Gustavsen
Regionvegsjef Region øst	Per Morten Lund
Regionvegsjef Region sør	Kjell Inge Davik
Regionvegsjef Region vest	Helge Eidsnes
Regionvegsjef Region midt	Berit Brendskag Lied
Regionvegsjef Region nord	Torbjørn Naimak
Vegdirektoratet:	
Leder av Styringsstaben (fungerer som vegdirektør i Moe Gustavsens fravær)	Lars Aksnes
Leder av Veg- og transportavdelingen	Jane Bordal
Leder av Trafikant- og kjøretøyavdelingen	Bodil Rønning Dreyer
Leder av Trafikksikkerhets-, miljø- og teknologiavdelingen	Marit Brandtsegg
Leder av Strategi- og økonomiavdelingen	Terje Westlie
Leder av HR- og administrasjonsavdelingen	Vidar Lødrup <sup>1</sup>
Leder av IKT-avdelingen	Lars B Kalfoss
Leder av Kommunikasjonsstaben	Sissel Faller

<sup>1</sup> Begynte i februar 2015

<sup>1</sup> Beløpet inkluderer vegger med midlertidig riksvegstatus i påvente av omklassifisering.

Figur 2.1 Organisasjonskart



## 2.2 Utvalgte nøkkeltall

Tabell 2.2 viser nøkkeltall basert på informasjon fra del 6 Årsregnskap og tall for de siste tre årene. Nøkkeltallene for lønnsandel, lønnsutgifter per bemanning i hele stillinger og andel kjøp av tjenester er relatert til

Statens vegvesens totale omsetning, ikke bare midler tildelt over statsbudsjettet. Etaten er sams vegadministrasjon for både riks- og fylkesveg. Derfor må Statens vegvesens omsetning på fylkesveg inkluderes i tallene. Det samme gjelder de eksterne midlene etaten forvalter, som bompenger, forskudd og tilskudd.

Tabell 2.2 Nøkkeltall

Nøkkeltall	2012	2013	2014
Bemanning, hele stillinger	6 526	6 807	7 036
Samlet tildeling kap. 1320 ekskl. post 61 og 62 (ekskl. merinntekter og refusjoner) <sup>1</sup> i mill. kr	15 924	21 211	23 458
Samlet tildeling kap. 1320 ekskl. post 61 og 62 (inkl. merinntekter og refusjoner) <sup>1</sup> i mill. kr	16 133	21 586	23 644
Regnskap riksveg (kap. 1320 ekskl. postene 61 og 62) i mill. kr	16 394	21 650	24 027
Regnskap eksterne midler (riksveg) i mill. kr			
- Bompenger	7 030	7 598	8 597
- Tilskudd	239	234	113
- Forskudd	386	294	951
Regnskap fylkesveger i mill. kr			
- Fylkesmidler	11 922	13 855	14 172
- Bompenger	3 780	4 524	4 461
<b>Samlet omsetning (regnskap) ekskl. post 61 og 62 i mill. kr</b>	<b>39 751</b>	<b>48 155</b>	<b>52 321</b>
Nøkkeltall basert på samlet omsetning			
- Lønnsandel	9,5 %	8,7 %	8,4 %
- Lønnsutgifter per bemanning hele stillinger i tusen kr	581,1	612,2	621,9
- Andel kjøp av tjenester	6,8 %	6,6 %	7,1 %

1. Tildelinger inkluderer overført mindreforbruk fra 2013.

I vedlegg 1 finnes oversikt over lengde på riks- og fylkesvegnett, utvikling i bilparken og i antall førerkort, prisutvikling og trafikkutvikling.





Rv 7 Sokna - Ørgenvika, åpnet for trafikk i 2014

# 3

## Årets aktiviteter og hovedtall

del 3.1 presenteres Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2014 innenfor hvert av hovedmålene for transportpolitikken i stortingsmeldingen om Nasjonal transport 2014-2023. I del 3.2 presenteres informasjon om etatens økonomiske rammer og ressursbruk i 2014.

### 3.1 Resultater og måloppnåelse 2014

Statens vegvesen har i all hovedsak nådd målene som var satt for 2014 i Prop. 1 S (2013-2014) og i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet. På flere områder er det overoppfyllelse av mål. Dette skyldes i stor grad at tiltak som var forutsatt fullført i 2013 først ble ferdig i 2014. I tillegg har Statens vegvesen i all hovedsak gjennomført tiltakene som var planlagt i 2014.

#### HOVEDMÅL FRAMKOMMELIGHET

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

#### Drift og vedlikehold av vegnettet

Driften av vegnettet ble i 2014 i hovedsak gjennomført i henhold til den standard som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019. For de driftskontraktene som hadde oppstart i 2013 og 2014, ble det innført krav til noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking. Endringen i standarden skal gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for trafikantene.

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å sikre at forutsatt standard nås. I 2014 ble det gjennomført nærmere 15 700 slike kontroller. Ved om lag 13 700, eller over 87 pst., av disse ble det ikke funnet mangler.

Totalt ble det lagt asfalt på 1 400 km riksveg, inkludert gang- og sykkelveg langs riksveg. Dette er vel 200 km mer enn i 2013. Statens vegvesen har satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til spordybde og jevnhet. Ved utgangen av 2014 var andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekketilstand 76,5 pst. (om lag 8 100 km). Dette er en forbedring i forhold til 2013 da andelen var 73,9 pst.

God regularitet på høyfjellet er viktig for næringslivets transporter. Årsaken til stengning av fjellovergangene skyldes i hovedsak værforholdene.

Tabell 3.1 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt

Strekning	Fjellovergang	Timer stengt vinteren 2013/2014
E6 Trondheim – Kirkenes	E6 Saltfjellet	218
	E6 Kvængsfjellet	220
	E6 Sennalandet	145
E6 Hatter	E6 Hatter	43
	E16 Oslo – Bergen	E16 Filefjell
E16/rv 7/rv 52/E16 Oslo – Bergen	rv 52 Hemsedalsfjellet	60
	rv 7 Hardangervidda	920
E10 Å – Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	355
E6/rv 70 Oslo – Kristiansund	E6 Dovrefjell	78
E16/rv 7/rv 52/rv 5 Oslo – Florø	rv 52 Hemsedalsfjellet	60
E134 Drammen – Haugesund	E134 Haukelifjell	210



FOTO: KNUT OPEIDE

## Utvikling av vegnettet

Statens vegvesen åpnet 154 km nye riksvegstreknings for trafikk i 2014. Av dette var 63,3 km firefelts veg.

Spesifisering av alle vegstreknings finnes i vedlegg 1, mens tabell 3.2 gir oversikt over strekningene med projektkostnad over 200 mill. kr.

Tabell 3.2 Prosjekter med kostnad over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2014

Strekning	Prosjektbeskrivelse
E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark	Prosjektet omfattet utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med midtrekkverk på en om lag 18 km lang strekning, inkludert tre toløpstunneler.
E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark	Prosjektet omfattet delvis utvidelse av eksisterende tofelts veg og delvis etablering av ny firefelts veg på en om lag 17 km lang strekning, inkludert ny bru over Glomma.
E18 Melleby – Momarken i Østfold	Prosjektet omfattet bygging av to- og trefeltsveg med midtrekkverk på en om lag 8 km lang strekning.
Rv 3 Åsta bru med tilknytninger i Hedmark	Prosjektet omfattet bygging av ny bru over Åsta samt ny avkjørselsfri veg forbi Åsta sentrum. Vegen er bygget med midtrekkverk.
E16 Fønhus – Bagn i Oppland	Prosjektet omfattet utbedring og dels omlegging av en om lag 10 km lang strekning. Utbyggingen har også omfattet en kortere tunnel forbi et skredutsatt parti.
E18 Gulli – Langåker i Vestfold	Prosjektet omfattet utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med midtrekkverk på en om lag 23 km lang strekning.
Rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud	Prosjektet omfattet bygging av om lag 17 km ny to og trefelts veg mellom Sokna og Ørgenvika, og har medført en innkorting av rv 7 med om lag 20 km. Om lag 6 km av strekningen er etablert med forbikjøringsfelt og midtrekkverk, og på resterende deler av strekningen er etablert med forsterket midtoppmerking.
E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland	Prosjektet omfattet bygging av ny firefelts veg på en om lag 2 km lang strekning, hvorav 1,2 km i ny trasé. Prosjektet har også omfattet bygging av den 0,6 km lange Eikåstunnelen, samt nytt kryss i Vågsbotn.
E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal	Prosjektet omfattet skredsikring av den 8 km lange strekningen av daværende fv 651 mellom Årset og Løvikneset, og er gjennomført i forbindelse med omleggingen av E39 som følge av byggingen av E39 Kvivsvegen.
E16 Smedalsosen – Borlaug i Sogn og Fjordane	Prosjektet omfattet bygging av ny tofelts veg på en om lag 11 km lang strekning, hovedsakelig i ny trasé.
Rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal	Prosjektet omfattet skredsikring av en om lag 10 km lang strekning, inkludert tre tunneler og et skredoverbygg.
E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal	Prosjektet er gjennomført i sammenheng med byggingen av Tresfjordbrua, og omfattet bygging av en 3,6 km lang tunnel. I tillegg har prosjektet omfattet bygging av 1,2 km med tilstøtende veger, samt omlegging av lokalveger og etablering av gang- og sykkelveger.
E6 Nidelv bru – Grillstad i Sør-Trøndelag	Prosjektet omfattet bygging av om lag 5 km veg, dels ny firefelts veg og dels utvidelse fra to- til firefelts veg. I prosjektet inngikk også bygging av en 2,4 km lang tunnel under Møllenberg.
E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland	Prosjektet omfattet flere skredoverbygg på om lag 0,8 km samt brede grøfter og voller. I tillegg er det bygget en 1,4 km lang tunnel gjennom Hamnøyfjellet.
E8 Riksgrensen – Skibotn i Troms	Prosjektet omfattet i hovedsak breddeutvidelser og utbedring av kurvatur på den om lag 38 km lange strekningen, i hovedsak på de dårligste partiene, bl.a. Halsebakken. I tillegg omfattet prosjektet ombygging av kryss med E6 i Skibotn.



Tabell 3.3 Endringer i infrastrukturen i 2014<sup>2</sup>

	Mål 2014	Resultat 2014	Avvik	Mål handlingsprogram 2014-2017
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	16	38	22	
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	20,9	31	10,1	
Antall km nye kollektivfelt	2,4	6	3,6	11,0
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	3,3	8	4,7	47
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	51	68	17	175

### Skredsikring

38 skredutsatte punkt ble utbedret i 2014. Målet var 16 og avviket skyldes i hovedsak at prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal først ble åpnet for trafikk i 2014, mot tidligere forutsatt i 2013.



Fra rassikringsprosjektet på E10 på Hamnøy i Lofoten

### Gul midtlinje

30,7 km veg ble utbedret slik at vegbredden tilfredstilte kravet til å etablere gul midtlinje. Målet for året var 20,9 km. Avviket skyldes i hovedsak at åpningen av prosjektet E39 Hjartåberga ble utsatt til fra 2013 til 2014.

### Kollektivfelt

I 2014 ble det bygd 5,9 km kollektivfelt på vegnettet mens målet var to km. Avviket skyldes i hovedsak at enkelte tiltak gjennomført i forbindelse med utbyggingen av

prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen ikke var inkludert i måltallet for 2014.

For omtale av satsingen på kollektivtransporttiltak på og langs riksveg i de fire største byområdene, se vedlegg 1.

### Gående og syklende

Målet for 2014 var å tilrettelegge 51 km veg for gående og syklende. Resultatet ble 68,1 km. Avviket skyldes i hovedsak at gang- og sykkelveg i forbindelse med gjennomføringen av prosjektene Astad – Knutset og Knutset – Høgset på E39 i Møre og Romsdal åpnet i 2014, mot tidligere forutsatt i 2013.

Målet for 2014 var å tilrettelegge for 3,3 km veg for gående og syklende som del av sammenhengende hovedvegnett for sykkel i byer og tettsteder. Resultatet viser 8 km. Avviket skyldes i hovedsak at enkelte prosjekter som skulle vært ferdigstilt i 2013 først ble avsluttet i 2014.

For omtale av byer og tettsteder med planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, sykkelbyavtaler og sykkelveginspeksjoner, se vedlegg 1.

### Utbedring av tunneler

Det er lagt opp til at kravene i tunnelsikkerhetsforskriften skal være innfridd for alle eksisterende tunneler på TEN-T-vegnettet med lengde over 500 meter innen utgangen av april 2019. I 2014 er to tunneler utbedret i samsvar med kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.

<sup>2</sup> For åpning av nye firefeltsveger, se omtale under hovedmål Trafikksikkerhet.

## Ferjetilbudet

Tabell 3.4 Ferjetilbudet ved utgangen av 2014 (vintertilbudet)

Ferjesamband	ADT (antall/ pbe <sup>1</sup> )	Frekvens Avganger per døgn (antall)	Åpnings- tid hverdager (timer)	Ser- vicenivå (pst.) <sup>2</sup>
Rv 19 Mos s– Horten	9710	51	19	90
E39 Mortavika – Arsvågen	7859	49	24	99,2
E39 Sandvikvåg – Halhjem	5189	35	24	99,8
E39 Oppedal – Lavik	3044	52	24	98,6
E39 Anda – Lote	2227	37	24	99,8
E39 Festøy – Solavågen	3039	42	24	99,8
E39 Volda – Folkestad	1437	32	18	100
E39 Vestnes – Molde	4250	37	24	97,8
E39 Kanestraumen – Halså	2042	39	24	97,8
Rv 13/rv 55 Vangsnes – Hella – Dragsvik	518	23	19	99,9
Rv 13 Nesvik – Hjelmeland	831	28	19	98,4
Rv 13 Oanes – Lauvik	2286	36	19	99,1
Rv 5 Fodnes – Mannheller	3267	54	24	99,4
E6 Bognes – Skarberget	707	15	20	99,7
Rv 827 Drag – Kjøpsvik	578	9	16	99,3
Rv 85 Bognes – Lødingen	983	11	17	99,7
Rv 80 Bodø – Moskenes – Værøy – Røst	272	1-2	---	99,8

1. PBE angir antall kjøretøy per døgn omregnet til personbilenheter avhengig av lengden. Eksempelvis er et vogntog på 19 meter 10,7 pbe.
2. Servicenivå viser antall kjøretøy som kommer med ønsket avgang.

Det var totalt 17 ferjesamband på riksvegnettet ved utgangen av 2014. På sambandene E39 Kanestraum - Halså og E39 Oppedal - Lavik ble ruteproduksjonen om sommeren økt ved at ekstra fartøy ble satt inn på hvert av sambandene. Servicenivået, dvs. antall kjøretøy som kommer med ønsket avgang, er som det fremgår av tabell 3.4 mer enn 99 pst. i 12 av de 17 sambandene. Kun ett samband, Moss–Horten, hadde servicenivå under 97,8 pst.

I vedlegg 1 er det gitt en nærmere omtale av ytterligere resultater innen området Framkommelighet.



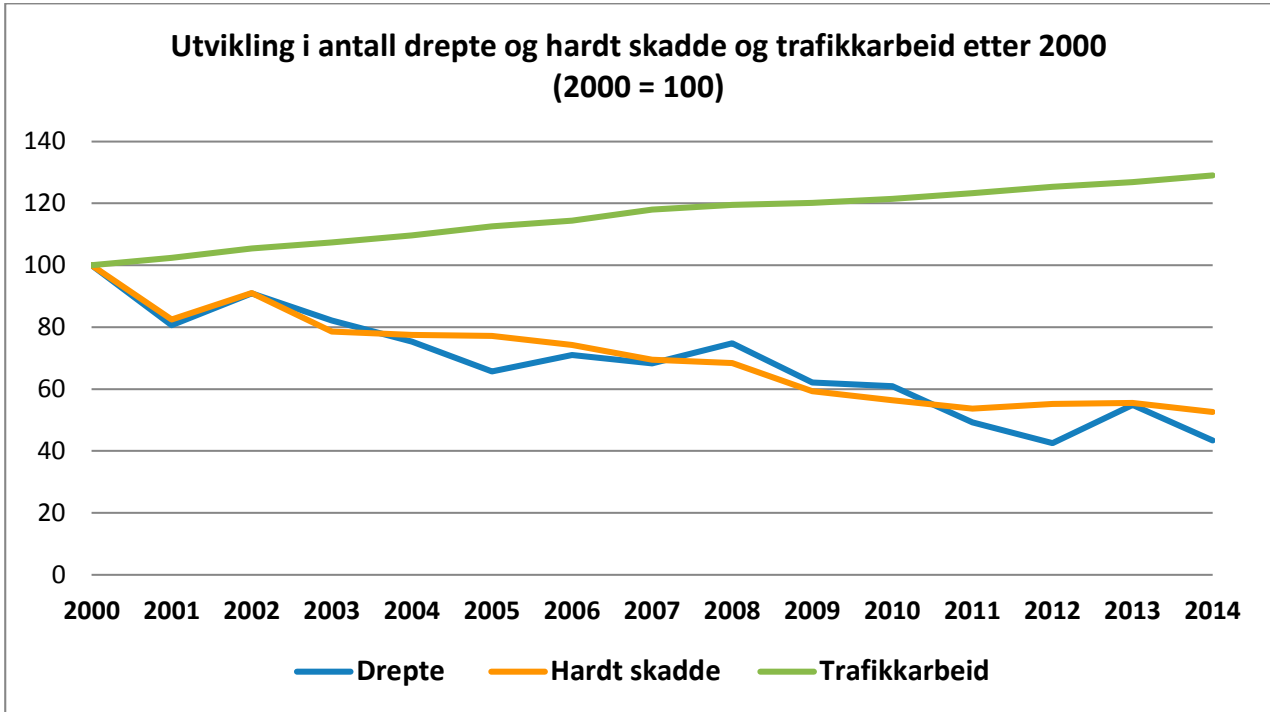
## HOVEDMÅL TRAFIKKSIKKERHET

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

Med nullvisjonen som utgangspunkt ble trafikksikkerhetsarbeidet også i 2014 rettet mot de alvorligste ulykkestypene. Tiltak mot møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende ble prioritert.

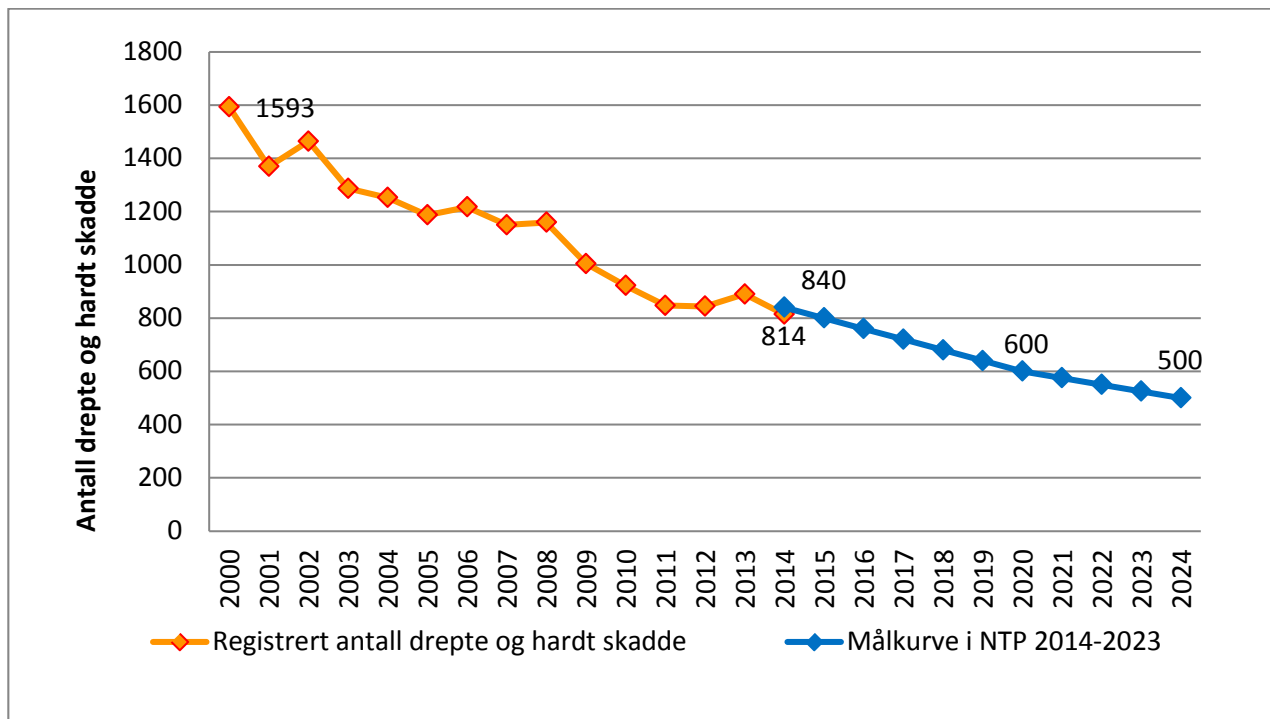
## Ulykkesutvikling

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå viser at 148 personer ble drept i vegtrafikken. Dette er 39 færre enn i 2013. Nedgangen fra 2013 til 2014 er på 21 pst. Med unntak av enkeltåret 2013 har det fra 2008 vært en entydig og betydelig nedgang i antall drepte i vegtrafikken. Figur 3.1. viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra 2000 til og med 2014. Tallene på hardt skadde er særlig usikre. Tallene er foreløpige tall for 2014 hentet fra SSB. Fra 2000 til 2014 har tallet på drepte i vegtrafikken gått ned med 57 pst., og tallene på hardt skadde gått ned med 47 pst. I samme periode har vegtrafikken økt med 29 pst.



Figur 3.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og trafikkarbeid etter 2000

Figur 3.2 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2000-2014 og mål for utviklingen i Nasjonal transportplan 2014-2023.



Figur 3.2 Utviklingen i antall drepte og hardt skadde



Noen hovedtrekk i ulykkesbildet:

- Om lag 1/3 av alle drepte og hardt skadde blir drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker, mens rundt 30 pst. blir drept eller hardt skadd i møteulykker.
- Over 60 pst. av alle drepte og hardt skadde er førere eller passasjerer i personbil, vel 10 pst. er fotgjengere, og vel 10 pst. er personer på motorsykkel
- Om lag 45 pst. av alle drepte og hardt skadde blir drept eller hardt skadd på fylkesvegnettet, og vel 35 pst. på riksvegnettet.
- Møteulykker dominerer ulykkesbildet på riksvegnettet, mens utforkjøringsulykker er den største utfordringen på fylkesvegnettet, og fotgjengerulykker på det kommunale vegnettet.

I perioden 2005-2013 har Statens vegvesen analysert 1 718 dødsulykker med i alt 1 875 omkomne personer. Analysene viser at de viktigste medvirkende faktorene til at ulykkene skjedde er knyttet til trafikantene. Høy fart har i perioden sett under ett medvirket til 44 pst. av ulykkene. Andelen har vært klart synkende de senere årene, men økte fra 2012 til 2013. Ruspåvirkede førere har vært innblandet i vel 20 pst. av ulykkene, og mer enn 40 pst. av omkomne personer i bil har ikke brukt bilbelte. Forhold ved vegen og vegmiljøet har vært medvirkende faktorer i vel 25 pst. av dødsulykkene i åtteårsperioden, mens feil og mangler ved kjøretøyene har medvirket til vel 20 pst. av ulykkene.

Nasjonal transportplan 2014-2023 har som etappemål å halvere tallet på drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2024. Forutsetningen for å oppnå en ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde, er koordinert og styrket innsats hos alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, med fylkeskommunene, Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk som de mest sentrale. I tillegg forutsetter etappemålet bl.a. at sikrere kjøretøy og bedre skadebehandling bidrar til færre drepte og hardt skadde.

Statens vegvesen har i samarbeid med Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, fylkeskommunene og storbykommunene utarbeidet en nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2014-2017. Planen bygger på Nasjonal transportplan 2014-2023. Formålet med planen er å vise utfordringene og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperioden for å sikre en stø kurs mot etappemålet. Planen gir en omtale av de ulike aktørenes trafikksikkerhetsarbeid. I tillegg til å beskrive innsatsen som forutsettes gjennomført i perioden 2014-2017, er det valgt ut en rekke ulike tiltak som

vil bli gjenstand for særlig oppfølging. Fylkeskommunenes og kommunenes rolle i trafikksikkerhetsarbeidet er også beskrevet i tiltaksplanen. I tillegg omtales ulike interesseorganisasjoners trafikksikkerhetsarbeid.

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

Tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2014 er beregnet å ha gitt om lag 11 færre drepte og hardt skadde. I Prop. 1S (2013-2015) ble det lagt til grunn at det skulle gjennomføres tiltak med en beregnet virkning på 8 færre drepte og hardt skadde. Målet og resultatet omfatter fysiske tiltak. Avviket har i stor grad sammenheng med at det i forbindelse med gjennomføring av dekkeleggingsprogrammet er etablert forsterket midtoppmerking på betydelig flere kilometer riksveg enn opprinnelig planlagt. I tillegg kommer trafikksikkerhetsvirkningen av forsert framdrift på enkelte prosjekter.

I handlingsprogrammet 2014-2017 er det lagt til grunn at investeringer i riksvegnettet i perioden vil gi til sammen 33 drepte og hardt skadde. I tillegg kommer bidrag fra Statens vegvesens trafikant- og kjøretøyrettede virksomhet.



FOTO: KNUT OPEIDE

Tabell 3.5 Målrrettede tiltak som gir økt trafiksikkerhet

	Mål 2014	Resultat 2014	Avvik	Mål handlingsprogram 2014-2017
Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde (bidrag som gjennomføres)	8	11	3	33
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebener åpnet for trafikk	65	63	-2	107
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	22	33	11	141
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	74	213	84	

### Nye firefelts veger

Målet for 2014 var at 65 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk. Resultatet ble 63 km. Avviket skyldes i hovedsak at på strekningen E6 Minnesund - Skaberud i Akershus og Hedmark er åpningen av 4 km veg utsatt til 2015. På vegstrekningen E6 Nidelv bru – Grillstad i Sør-Trøndelag ble planlagt delåpning av 2,3 km veg i 2013 utsatt til 2014. Ved utgangen av 2014 var det på landsbasis i alt 600 km firefelts veg.

### Midtrekkverk og forsterket midtoppmerking

I 2014 ble det bygd midtrekkverk på 33 km to- og trefelts riksveger, mens målet var 22 km. Avviket skyldes i hovedsak framskyndet framdrift på prosjektene E6 Biri – Vingrom i Oppland, rv 4 Lygna sør i Oppland, E16 Nes tunnelen – Rørvik i Buskerud og E6 Mære-Vist i Nord-Trøndelag. Ved utgangen av 2014 var det i alt 274 km to- og trefeltsveg med midtrekkverk.

Forsterket midtoppmerking er tiltak som skal skape større avstand mellom kjøreretningene. Dette omfatter merket sperreområde, midtmarkering og fresing i vegbanen utenfor midtoppmerkingen. Forsterket midtoppmerking er dokumentert å være et effektivt tiltak for å redusere antall møteulykker og er vesentlig mindre kostnadskrevende å etablere enn midtrekkverk. Det ble i 2014 etablert forsterket midtoppmerking på 212,7 km riksveg, mens målet var 74 km. Avviket skyldes i stor grad at Statens vegvesen har forsert dekkeleggingen i 2014 og samtidig etablert forsterket midtoppmerking på flere vegstrekninger. Ved utgangen av 2014 er det på landsbasis i alt etablert forsterket midtoppmerking på 1 040 km riksveg.

### Trafiksikkerhetsmessige 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. Dette gjelder bl.a. brøyting, strøing, oppretting av skilt, trafikkstyring, vedlikehold av spor og jevnhet på vegdekkene m.m.

Høy standard i vinterdriften har vært prioritert. Det følges opp at entreprenørene gjennomfører tiltak i henhold til krav til standard. Det er rutiner for opptrapping av beredskapen og styring av innsatsen i kritiske perioder. Ved innføring av nye driftskontrakter er det gjennomført omfattende opplæring av personell der trafiksikkerhetstiltak i løpende vinterdrift er ett av temaene som er gjennomgått.

I forbindelse med Statens vegvesens arbeid med rutetvise riksvegutredninger ble det i 2014 laget sikkerhetsrangeringer av vegstrekninger og oversikter over vegstrekninger der oppgradering og forbedring av infrastrukturen forventes å gi størst trafiksikkerhetsgevinst. Det er registrert vegstrekninger hvor det skjer mange og alvorlige ulykker eller hvor risikoen for ulykker er høyere enn gjennomsnittet for tilsvarende veger



FOTO: KJELL WOLD

## Kontroll- og tilsynsvirksomheten

Tabell 3.6 Oversikt over antall kjøre- og hviletidskontroller i 2014

Kjøre- og hviletidskontroller	Mål 2014	Resultat 2014	Avvik
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg	120 000	151 401	31 401
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	240 000	246 350	6 350

Det er gjennomført flere kjøre- og hviletidskontroller enn målet var for 2014. Årsaken til dette er at Statens vegvesen har utviklet et bedre kontrollverktøy, og at det er flere kjøretøy med digital fartsskriver som er enklere å kontrollere enn de analoge fartsskriverne.

Tabell 3.7 Oversikt over gjennomførte tilsyn og utekontroller i 2012-2014

Tilsyn og øvrig utekontroll	2012	2013	2014
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vintersesongen	12 833	33 664 <sup>1</sup>	42 575 <sup>2</sup>
- herunder antall med mangler:			
- Antall med ikke egnede dekk	813	2 828	2 305
- Andel med ikke egnede dekk	6,3 %	8,4 %	5,4 %
- Antall gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk <sup>3</sup>	419	1 877	1 849
- Andel gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	3,3 %	5,6 %	4,3 %
- Antall som fikk kjøreforbud	337	1 280	997
- Andel som fikk kjøreforbud	2,6 %	3,8 %	2,3 %
Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy	7 587	8 792	9 795
- herunder antall med mangler	1 568	2 796	2 452
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	20,7 %	31,8 %	25,0 %
Antall tungtransportkontroller	73 409	69 824	86 571
- herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	20 056	26 568	31 854
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	27,3 %	38,0 %	36,8 %
Antall kontroller av farlig gods (ADR)	609	633	749
- herunder antall med mangler	205	241	289
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	33,7 %	38,1 %	38,6 %
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	2 399	3 019	3 928
Antall stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller (PKK)	1 594	2 294	3 280
Antall gebyrer for bruksforbud av kjøretøy og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy:			
gebyrer	7 528	8 668	7 741
anmeldelser	2 959	3 525	4 083
Antall bilbeltekontroller	1 068 631	1 015 850	969 030
- herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	15 585	12 542	10 185
- herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	1,5 %	1,2 %	1,1 %
Antall vedtak om tilbakekall av godkjenninger av kjøreskoler	57	61	46
Antall vedtak om tilbakekall av verksted- og kontrollorgangodkjenninger	55	39	32

1. Omfatter kontroller i perioden oktober 2013/2014 - 25. januar 2014
2. Omfatter kontroller i hele 2014. Tall for tilsvarende periode som 2012 og 2013 gir 20 911 kontroller.
3. Tall for 2012 gjelder kun gebyr for manglende kjetting mens tall for 2013 og 2014 også inkluderer gebyr for manglende vinterdekk





Antall tungtransportkontroller økte betydelig fra 2013 til 2014. Dette har vært et prioritert område i 2014<sup>3</sup>. Det ble gjennomført betydelig kontroll på forhåndsdefinerte steder og strekninger hvor erfaringsvis tunge kjøretøy kan få problemer dersom de er for dårlig skodd. Den økte aktiviteten ble i hovedsak rettet mot kontroll av vinterutrustning som dekk og kjetting. Kontroll av kabotasje ble økt. Ved grenseoverganger var det ekstraordinær innsats og aktivitet gjennom flere sammenhengende dager med tilnærmet døgntkontinuerlig kontroll.

Statens vegvesen har gått til innkjøp av nødvendig utstyr i tråd med føringene, bl.a. hjullås. Den økte innsatsen med kontroll av dekkutrustning og kjetting på tunge kjøretøy resulterte i en bedring mot slutten av 2014. Det ble registrert færre utenlandske vogntog som ikke tilfredstilte kravene til å ferdes på norske vinterveger sammenliknet med tidligere.

Antall stikkprøver av periodisk kjøretøykontroll økte med over 40 pst. fra 2013.

Bilbeltekontroller er spesielt lagt til områder innenfor tettbebygde strøk i tilknytning til barnehager og skoler, kveldstid, helger og typiske utfartshelger der utfordringene er størst i forhold til å få økt bilbeltebruk.

Innenfor føreropplæringen har Statens vegvesen prioritert tilsyn med gjennomføringen av den obligatoriske opplæringen. Erfaringene fra tilsyn med opplæringens innhold, omfang og metodevalg tilsier at en står overfor utfordringer på grunn av at opplæringen ofte ikke tilfredsstiller forskriftens krav.

Tilsynsaktiviteten med yrkessjåførutdanningen økte fra 74 tilsyn i 2013 til 85 i 2014. Det er ikke truffet flere vedtak om tilbakekalling i 2014 sammenliknet med 2013, men det er gitt flere advarsler. Tallene er imidlertid så lave at det enkelte saksomfang og -art vil ha stor betydning. Det er ikke grunnlag for å si at innsatsen i 2013 har medført at tilstanden er bedret i 2014. Måltrettet tilsyn vil kunne medføre at antall reaksjoner pr. 100 tilsyn øker. Økt antall tilsyn gir økt oppdagelsesrisiko, noe etaten mener vil virke skjerpene i bransjen.

Tilsyn med trafikkskoler ble gjennomført bl.a. med bakgrunn i tilbakemeldinger om opplæring fra sensorer. Tyngre saker ble prioritert på bekostning av antall, men i tråd med nasjonale føringer om målrettet tilsyn.

<sup>3</sup> Merk at tallene for dekk- og kjettingkontroller i 2014 ikke er sammenlignbare med tallene for 2012 og 2013 som kun inneholder tall for perioden oktober året før rapporteringsåret til slutten av januar i rapporteringsåret. Tallene for 2014 gjelder hele året

## Bilbeltebruk

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2014 var 93,5 pst. som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 95,9 pst. utenfor tettbygd strøk. Sammenliknet med 2013 er det en liten nedgang i tettbygd strøk og en liten økning utenfor tettbygd strøk.

## Automatisk trafikkontroll

Strekningsvis automatisk trafikkontroll (ATK) ble innført som en permanent ordning i 2011. Ved utgangen av 2014 var dette installert på 23 strekninger på riks- og fylkesveger, med i alt 86 bokser. Evalueringer viser at dette har hatt svært god trafiksikkerhetseffekt. Det var ved utgangen av 2014 i alt 310 punkter med punktmåling av fart.

## Trafiksikkerhetskampanjer



Statens vegvesens trafiksikkerhetskampanjer i 2014 var rettet mot temaene fart, Del veien og bilbelte. I forbindelse med relansering av *Del veien*-kampanjen ble det laget fire filmer om absurd aggresjon til bruk i sosiale medier. Filmene hadde som mål å skape forståelse for problematikken mellom bilister og syklister på en humoristisk måte. Det ble laget og testet ut et eget kampanjeskilt for kampanjen. Evaluering av kampanjen viser positive resultater og signifikante endringer i holdning og atferd siden kampanjestart.

Det ble i november 2014 lansert en ny fartskampanje rettet mot unge mannlige førere i alderen 18-24 år. Kampanjen *Ungdom og fart* har som mål å gjøre fartsovertredelser sosialt uakseptabelt, og skal etter planen gå til og med 2017. Virkemiddelet i kampanjen er å stigmatisere atferden fartsovertredelse. Det ble laget TV-film, informasjonsfilmer (animasjon), bakomfilm, fagfilm, kampanjeside og facebookside. Kampanjen fikk mye oppmerksomhet og evalueringen viste i hovedsak gode resultater i forhold til mottakelse og aksept hos målgruppen. Bilbeltekampanjen ble bl.a. samordnet med to nasjonale beltekontroller. Arbeidet med lansering av ny bilbeltekampanje ble påbegynt i 2014.

### Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport

Vegavdelingen til Statens havarikommisjon for transport ble opprettet i 2005 og gransker trafikkulykker med flere alvorlig skadde eller ulykker med stort skadepotensiale. I 2014 ble det avgitt fem rapporter, hvor busser var involvert i fire av ulykkene og vogntog i en ulykke. I rapportene ble det fremmet i alt seks tilrådninger med forslag til tiltak som kan redusere sannsynligheten for lignede ulykker. Det er Statens vegvesen som har ansvaret for å sørge for at nødvendige tiltak foreslås slik at tilrådingene kan lukkes. Det er Samferdselsdepartementet som godkjenner om en tilrådning kan lukkes. Av avgitte tilrådninger ble 13 lukket i 2014, mens 9 fortsatt er til observasjon.

### Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Vegtilsynet

Vegtilsynet har avgitt seks tilsynsrapporter for Statens vegvesen i 2014. Tilsynssakene viser svakheter i etterlevelse av krav, spesielt når det gjelder utarbeiding av styrende dokumenter og dokumentasjon av ulike former for risikoanalyser.

Tre tilrådninger ble lukket i 2014: Oppfølging av driftskontrakter for vinterdrift (Region vest), ivaretagelse av myke trafikanter i reguleringsplanfasen (Region midt) og håndtering av risiko for vegrelaterte hendelser i veginfrastrukturen ved planlegging av vegprosjekt (Region nord). For nærmere informasjon vises det til Vegtilsynets egen årsrapport.

## HOVEDMÅL MILJØ

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

### Klimagassutslipp

Utslippene av klimagasser fra nye personbiler ble, i henhold til utslippstall fra typegodkjenningen, redusert fra 123 g/km i 2013 til 110 g/km i 2014. Det ble registrert 18 094 nye nullutslippsbiler i 2014 mot 7 855 i 2013. Inkludert brukimport ble det førstegangsregistrert 21 157 personbiler med nullutslipp i 2014.

Prosjektet *Lavere energibruk i Statens vegvesen* ble videreført i 2014, med vekt på å finne tiltak som både har en energimessig og økonomisk gevinst. For de vegprosjektene som ble åpnet for trafikk i 2014 er det beregnet at disse har bidratt til at CO<sub>2</sub>-utslippet fra trafikken ble redusert med om lag 13 700 tonn i prosjektets åpningsår.

### Lokal luftforurensing og støy

Forurensningsforskriftens bestemmelser om lokal luftkvalitet ble kun overskredet for NO<sub>2</sub> i Oslo i 2014, og kun årsmiddelgrensen. Ingen byer hadde overskridelser av kravene til PM10. Dette er et godt resultat i forhold til tidligere år. Mye av nedgangen i forurensningen skyldes meteorologiske forhold og innsatsen for støvdemping. De nasjonale målene for luftkvalitet, som er strengere enn forskriftens grenseverdier ble overskredet i flere byer.



FOTO: KNUT OPEIDE

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy overskrides ved noen boliger. I 2014 ble det gjort tiltak ved om lag 40 boliger, tilsvarende om lag 90 personer, for å bringe boligene under grenseverdien i forskriften (42 dB innendørs). Det er fortsatt behov for tiltak på noe over 100 boliger fram mot 2017. I tillegg til støykrav i forurensningsforskriften er det et nasjonalt mål om å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB innendørs. I 2014 ble det gjort tiltak for over 300 personer i forbindelse med vegutbygginger, men på grunn av trafikkveksten kan det ha blitt en reell økning i antall personer utsatt for støy over 38 dB langs riksvegnettet.

### Biologisk mangfold, vannforskriften og fremmede arter

Det ble utbedret 19 konflikt punkter mellom veg og naturmangfold i 2014. Målet var 11. Overoppfyllelsen skyldes i hovedsak utbedring av vandringshindre for fisk iht. vannforskriften. Disse var ikke med i den opprinnelige listen over konflikt punkter, men ble først kartlagt etterpå.

Arbeidet med oppfølging av vannforskriften ble videreført. I 2014 ble vannforvaltningsplanene sendt på høring, og Statens vegvesen ga innspill til prosessen og sendte høringssvar til alle vannregionene utenom Sogn og Fjordane som har fått utsatt frist. Tidligere har utbedring av kulverter som hindrer fiskevandring vært hovedfokus, men miljømyndighetenes oppmerksomhet dreies nå mer mot avrenning av forurenset vann og salt fra vegen.

Det er kartlagt eller igangsatt tiltak mot fremmede arter i 69 driftskontrakter. I 58 av disse er 100 pst. av vegnettet kartlagt og i fem er 90 pst. kartlagt. For de øvrige seks er det foreløpig noe større mangler i kartleggingen. For 82 investeringsprosjekter er bekjempelse av fremmede arter ivaretatt i enten reguleringsplanfasen, prosjekteringsfasen eller byggefasen.

### Dyrket jord og kulturminner

I 2014 ble det brukt 1 471 daa dyrket jord til vegformål, dette er 47 daa mer enn antatt før anleggsstart. Avviket er knyttet til fire vegprosjekter, med det største avviket (20 daa) på E39 Hjartåberga.

På grunn av nye veganlegg gikk 144 kulturminner tapt eller fikk redusert kvalitet. Dette er ett mindre enn forutsatt. Avviket skyldes at tiltak på E6 Skibotn er utsatt til 2015. 33 daa kulturmiljøer ble berørt gjennom inngrep eller nærføring av veg i tråd med forutsetningene.

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

### Utvikling i saltbruk

Ved inngåelse av driftskontrakter har det vært fokus på å unngå miljøbelastninger grunnet saltbruk. Saltforbruket ble redusert vinteren 2013/2014, fra 215 000 tonn vinteren 2012/2013 til 188 000 tonn. Saltbruken må ventes å variere etter lokale vær- og føreforhold det enkelte år.

Ved reutlysning av de fleste driftskontraktene blir det gjort forundersøkelser og vurderinger av potensialet for miljøskader på grunn av salt.

## HOVEDMÅL UNIVERSELL UTFORMING

### *Et transportsystem som er universelt utformet*

### *Etappe mål i Nasjonal transportplan 2014-2023:*

### *Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet*

Statens vegvesen 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 Statens vegvesens håndbøker, veiledere og normaler. Kravene til dimensjonering og prinsippene her legges til grunn ved utbygging av nye anlegg. Det pågår et kontinuerlig arbeid med å videreutvikle faglige anbefalinger i tråd med at ny kunnskap utvikles. Det er fortsatt behov for økt kompetanse om fagområdet. Det ble i 2014 holdt en rekke orienteringer om universell utforming på ulike interne og eksterne møter, kurs og seminar. Som et ledd i dette arbeidet samler, vurderer og presenterer Statens vegvesen også gode eksempler på veganlegg med universell utforming. Eksemplene presenteres via [vegvesen.no](http://vegvesen.no) og i en brosjyre.



FOTO: DAGRUNN HUSUM

I 2014 ble det i samarbeid med Direktoratet for Byggkvalitet (DiBK) særlig arbeidet med temaet *Hvordan alle skal finne fram og enkelt kunne orientere seg på en reise* (Veifinning). Dette arbeidet ble sluttført i 2014. Videre innarbeides universell utforming i andre FOU-prosjekter der det er aktuelt.

Det avholdes jevnlig møter i det nasjonale brukermedvirkningsforumet for vegsektoren og det er utarbeidet en årsplan for forumets arbeid. Medvirkning i planprosesser utføres i henhold til kravene i plan- og bygningsloven. Statens vegvesen viderefører faglig samarbeid med de andre transportetatene og andre statlige etater innen fagområdet.



Tabell 3.8 Målrrettede tiltak for universell utforming

	Mål 2014	Resultat 2014	Avvik	Mål handlingsprogram 2014-2017
Antall kollektiv-knutepunkt som ble universelt utformet	3	7	4	68
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	22	95	73	308

Det er ferdigstilt flere kollektivknutepunkt med universell utforming enn forutsatt i 2014. Dette skyldes forsinket framdrift på tiltak som skulle vært ferdigstilt i 2013. Det er ferdigstilt flere holdeplasser enn målsatt for 2014. Dette skyldes forsering av 12 tiltak. Resten skyldes forsinkelser på tiltak som skulle vært ferdigstilt i 2013 samt at 7 holdeplasser var uteglemt da målet for 2014 ble fastsatt. Målet skulle følgelig vært 29.

### Kontakt med publikum

Tabell 3.9 gir et bilde av omfanget av publikumskontakt på flere sentrale områder.

Tabell 3.9 Henvendelser fra publikum

	2013		2014	
	Daglig	Årlig	Daglig	Årlig
Teoriprøver	ca. 840	ca. 185 000	ca. 840	185 395
Praktiske førerprøver	ca 600	ca. 135 000	ca. 560	127 503
Fører kort	ca. 1 700	ca. 365 000	ca. 1 800	395 000
Kjøretøyregistreringer (1. gang, brukimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	ca. 4 300	ca. 950 000	ca. 4 580	1 008 102
Besøk på vegvesen.no	ca. 50 000	ca. 18,2 mill.	ca 58 900	ca 21,5 mill
Telefonforespørsler fra publikum (inkl. tlf 175)	ca. 7 500	ca. 1,9 mill.	ca 8 400	ca 2,1 mill.

Kontakten med publikum skjer gjennom direktekontakt, for eksempel ved oppmøte på trafikkstasjonene, eller via telefon eller internett. Det er et mål at der det er mulig å etablere løsninger som gjør at publikum ikke behøver å møte fysisk opp, skal dette løses gjennom kontakt per telefon eller internett. Tjenester som har høyt volum blir prioritert, slik at brukerne får enklere og mer tilgjengelige tjenester.

I 2014 lanserte etaten tre nye tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet 1. september:

- Bestilling av førerkort og kompetansebevis
- Bestille time til praktisk prøve
- Melde tap av vognkort

Alle de tre løsningene er blitt godt mottatt av brukerne. 45 pst. av alle innkomne søknader om førerkort og kompetansebevis etter 1. september og 24 pst. av bestillingene av time til praktisk førerprøve kom via selvbetjeningsløsningen.



FOTO: KNUT OPEIDE

Totalt antall meldinger om tap av vognkort økte fra 45 396 i 2013 til 63 161 i 2014. Årsaken til dette kan være at flere melder tap av vognkort når det gjøres som en selvbetjeningsløsning i stedet for å sende per post. Samtidig er antall tapsmeldinger sendt per post også økt fra 2013. Andelen selvbetjente tapsmeldinger av vognkort var 25 pst. etter løsningen ble tatt i bruk.

### Ventetider trafikkstasjonene

I de første åtte månedene av 2014 var det en ubalanse mellom tilbud og etterspørsel etter førerprøve B. Nye støttesystemer som innføring av selvbetjeningsløsning for bestilling av time for førerprøve, bidro sammen med endrede rutiner for planlegging og tilgjengeliggjøring av timer til en utjevning mellom tilbud og etterspørsel de fire siste månedene av året.



Tabell 3.10 Ventetid ved bestilling av myndighetskontroll av kjøretøy og time til førerprøve B

		Gj.snitt ventetid (virkedager)	Dager over målet
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy <sup>5</sup>	<b>Totalt</b>	<b>5,4</b>	<b>25 %</b>
	Region øst	4,4	20 %
	Region sør	6,8	36 %
	Region vest	8,9	32 %
	Region midt	2,9	22 %
	Region nord	3,8	13 %
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy <sup>6</sup>	<b>Totalt</b>	<b>4,1</b>	<b>8 %</b>
	Region øst	4,1	12 %
	Region sør	4,0	13 %
	Region vest	7,2	10 %
	Region midt	2,6	2 %
	Region nord	2,6	4 %
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B <sup>7</sup>	<b>Totalt</b>	<b>10,0</b>	<b>31 %</b>
	Region øst	10,1	41 %
	Region sør	10,8	41 %
	Region vest	12,4	30 %
	Region midt	9,6	29 %
	Region nord	6,8	11 %

### Vegtrafikksentralene

Landets fem vegtrafikksentraler er bemannet hele døgnet året gjennom. De overvåker vegtrafikken og registrerer hendelser og spesielle forhold i vegnettet. Dette gjøres tilgjengelig for publikum som vegmeldinger på vegvesen.no og blir viderefremmet av bl.a. radiokanaler og apper for smarttelefoner. De håndterer også mange telefonsamtaler med trafikanter via tlf. 175.

Om lag 250 000 trafikanter snakker årlig direkte med en trafikkoperatør på vegtrafikksentralen. Samtalene berører hovedsakelig spørsmål om framkommelighet og kjøreforhold. Trafikantene benytter også tlf. 175 til å gi Statens vegvesen viktige meldinger om forhold langs vegen, for eksempel skader, glatt veg, dårlig brøyting og trafikksignalanlegg som ikke fungerer.

I tillegg til de som snakker direkte med en trafikkoperatør, får om lag 400 000 trafikanter informasjon gjennom automatiske meldinger fra tlf. 175. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å forbedre kundekontakten med trafikantene, ikke minst ved å utnytte digitale kanaler.

Vegtrafikksentralene har i tillegg til publikumsrettet kontakt bl.a. også ustrakt kontakt med entreprenørene som gjennomfører driftskontraktene. Videre har de ansvar for å stenge de tunneler ved hendelser og de rykker ut når bilister for eksempel har gått tomme for drivstoff eller strøm i tunnelene.

### 3.2 Ressursbruk i 2014

I dette kapitlet presenteres de økonomiske rammene Statens vegvesen hadde til rådighet i 2014 og hvordan midlene ble benyttet.

Samlet sett viser regnskapet et forbruk på vel 24 mrd. kr på riksveg. Dette er et merforbruk på 383 mill. kr eller 1,6 pst. i forhold til disponible midler. Merforbruket skyldes i stor grad at tiltak planlagt gjennomført i 2015 er blitt forsert, som for eksempel vedlikeholdstiltak og planlegging av investeringstiltak. Dette har gitt en mer effektiv gjennomføring av tiltak og et viktig bidrag til at mål i Nasjonal transportplan 2014-2023 kan bli nådd.

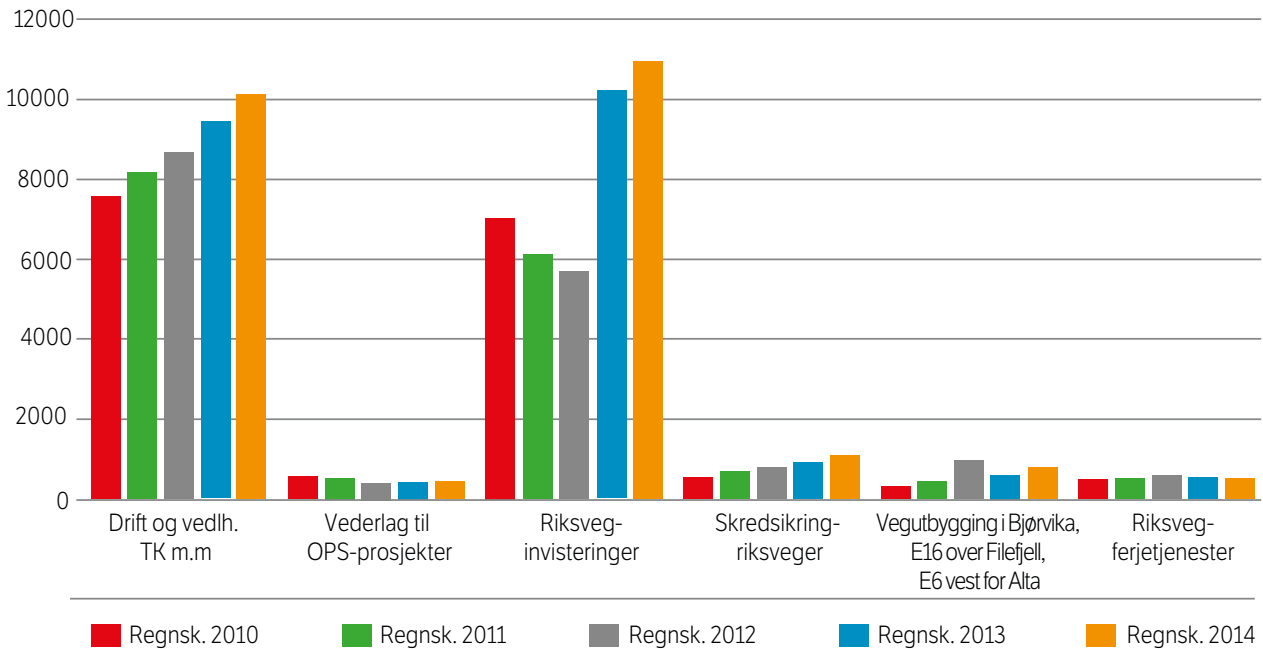
Det vises også til Ledelseskomentaren i del 6 Årsregnskapet for nærmere forklaringer og vurderinger av vesentlige forhold ved etatens årsregnskap.

<sup>4</sup> Målet er en ventetid på maksimum 10 virkedager.

<sup>5</sup> Målet er en ventetid på maksimum 15 virkedager.

<sup>6</sup> Målet er en ventetid på maksimum 20 virkedager

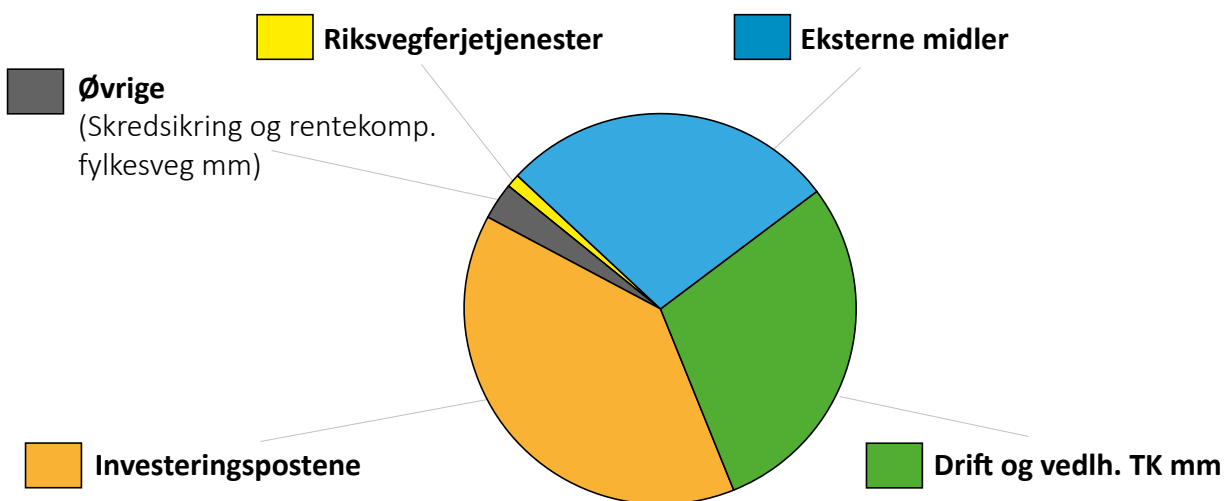
## Regnskap riksveg 2010-2014

Figur 3.3 Oversikt over forbruk på riksveg i perioden 2010-2014<sup>7</sup>

I perioden 2010 til 2014 økte forbruket på riksveg på kapital 1320 fra 17,2 mrd. kr til 24 mrd. kr, dvs. en økning på

39,7 pst. Fordelingen av forbruket i 2014 på ulike formål fremgår av figur 3.4. Eksterne midler er nyttet til investeringer

## Regnskap riksveg 2014 - prosentvis fordeling

Figur 3.4 Oversikt over forbruk på riksveg i 2014<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Postene 61 Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene og 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet er med i figur 3.4, men ikke figur 3.3.

Tabell 3.11 Oversikt over forbruk på kap. 1320 Statens vegvesen - tiltak på riksvegnettet

Post	Overført fra 2013	Tildelt 2014	Refusjon og merinntekter	Til disp. 2014	Regnskap 2014	Avvik til disp./regnskap	
	(mill. kr)	(mill. kr)	(mill. kr)	(mill. kr)	(mill. kr)	(mill. kr)	(pst.)
23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.		-9 814,1	-120,1	-9 934,2	10 112,8	178,6	1,8
26 Vegtilsyn	-0,8	-13,0		-13,8	12,0	-1,8	-13,3
29 Vederlag til OPS-prosjekter		-433,0		-433,0	458,6	25,6	5,9
30 Riksveginvesteringer		-10 597,7	-65,2	-10 662,9	10 967,0	304,1	2,9
31 Skredsikring		-1 150,0		-1 150,0	1 088,7	-61,3	-5,3
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift		-78,0		-78,0	76,5	-1,5	-1,9
35 Vegutbygging i Bjørvika	-0,032	-18,0		-18,0	179	-0,1	-0,5
36 E16 over Filefjell	-11,545	-427,0		-438,5	486,8	48,3	11,0
37 E6 vest for Alta	-19,146	-380,0		-399,1	295,4	-103,7	-26,0
72 Kjøp av riksvegferjetjenester		-516,1		-516,1	510,9	-5,2	-1,0
<b>Sum statlige midler til riksvegformål</b>	<b>-31,498</b>	<b>-23 426,9</b>	<b>-185,4</b>	<b>-23 643,6</b>	<b>24 026,6</b>	<b>383,0</b>	<b>1,6</b>

I tillegg til bevilgningen til riksvegformål over statsbudsjettet, benyttet Statens vegvesen 9 666 mill. kr

som ble stilt til rådighet av bompengeselskaper, fylkeskommuner, kommuner, med flere.

Tabell 3.12 Oversikt over forbruk på kap. 1320 Statens vegvesen - tilskudd til fylkesveger

Post	Overført fra 2013	Tildelt 2014	Til disp. 2014	Regnskap 2014	Avvik til disp./regnskap	
	(mill. kr)	(mill. kr)	(mill. kr)	(mill. kr)	(mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		-225,00	-225,0	225,00	0,0	0
62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	-254,515	-564,0	-818,5	752,68	-65,8	-8,0
<b>Sum tilskudd til fylkesveger</b>	<b>-254,515</b>	<b>-789,0</b>	<b>-1 043,5</b>	<b>977,7</b>	<b>-65,8</b>	<b>-6,3</b>

Tabell 3.13 Oversikt over inntekter på kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Mill. kr		
	Budsjett 2014	Regnskap 2014	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	172,4	200,0	27,6
02 Diverse gebyrer	400	418,4	18,4
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	120	135,7	15,7
15 Refusjon av arbeidsmarkedstiltak		1,2	1,2
16 Refusjon av fødsels-/adopsjonspenger		45,5	45,5
17 Refusjon for lærlinger		0,6	0,6
18 Refusjon av sykepenger		76,3	76,3
<b>Totalt kap. 4320</b>	<b>692,4</b>	<b>877,8</b>	<b>185,4</b>

## Postvis omtale av ressursbruk på kapittel 1320 Statens vegvesen

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

Regnskapet for 2014 viser et merforbruk på 178,6 mill. kr eller 1,8 pst.

Totalt ble det brukt om lag 1,3 mrd. kr til vedlikehold av vegdekker inklusive nødvendige forarbeider. Dette inkluderer økt aktivitet som følge av endringen i differensiert arbeidsgiveravgift. Disse midlene ble bevilget over post 34. Det er vel 100 mill. kr mer enn forutsatt. Vinteren 2012/2013 ga enkelte steder sterk belastning på vegdekkene. Samtidig er det behov for omfattende forarbeider for å sikre optimal levetid for nye vegdekker. Statens vegvesen fant det derfor nødvendig å øke innsatsen i 2014. Ved utgangen av 2014 var andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende standard økt til 76,5 pst. fra 73,9 pst. i 2013.

De forventede klimaendringene krever økt innsats til forebyggende drifts- og vedlikeholdstiltak. Rensk av grøfter og vedlikehold av dreneringssystemet er nødvendige oppgaver for å holde vegfundamentet fritt for vann og sikre optimal levetid for nye vegdekker. Antall perioder med store nedbørmengder på kort tid har økt og medfører større behov for bl.a. rensk og utskiftning av stikkrenner. For å legge til rette for dekkelegging som skal gjennomføres i 2015, samt gjøre vegnettet mer robust i forhold til kraftig nedbør og flom, fant Statens vegvesen det nødvendig å øke innsatsen på dette området.

Flere av riksvegbruene har nådd en levealder som gjør det nødvendig å gjennomføre omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevnen. Statens vegvesen økte innsatsen til vedlikehold av bruer i 2014 med om lag 50 mill. kr. Tiltakene blir sett i sammenheng med rehabilitering som gjennomføres over investeringspostene, og bidrar til rasjonell gjennomføring av tiltak.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn omsatte Statens vegvesen for om lag 1,9 mrd. kr. I tråd med politiske føringer var det sterkt fokus på utekontrollaktiviteter, primært kontroll av tunge kjøretøy. Se nærmere omtale av trafikant- og kjøretøytilsynet under del 3.1 Resultater og måloppnåelse 2014 hovedmål Trafikksikkerhet.

### Autosys

Statens vegvesen arbeider med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret – Autosys. Eksisterende

system er utdatert både teknisk og funksjonelt og må erstattes.

Gjennomføring og avslutning av siste delleveransen på Autosys Førerkort har gått i henhold til avtalt tidsplan og produksjonssettingen ble gjennomført 1. september. Brukerne har gitt uttrykk for tilfredshet med leveransen. Det er ikke registrert feil eller mangler av alvorlig eller vesentlig karakter etter oppstart. Førerkortdelen av Autosys er nå ferdig utviklet og over på ny løsning.

Det er tidligere avdekket at risikoen i prosjektet er vesentlig undervurdert, særlig med hensyn til tid og kostnad. Dette skyldes både at kompleksitet og omfang for å erstatte den eksisterende løsningen er undervurdert, at prosjektledelse og styring av prosjektet har vært for dårlig samt at etterlevelse av kontrakt og leverandørstyring ikke har vært tilfredsstillende. Kostnadsrammen for prosjektet på 700 mill. 2009-kr ble vedtatt av Stortinget ved behandling av Prop. 127 S (2009–2010). Som det ble redegjort for i Prop. 156 S (2012–2013) innebærer den omtalte kostnadsøkningen at man innenfor gjeldende kostnadsramme ikke vil få et system som dekker alle de behov som ble skissert i Prop. 127 S (2009–2010).

Det er gjennomført en uavhengig ekstern etterevaluering av prosjektet. Vurderingen avdekket vesentlige mangler knyttet til prosjektledelse, kontraktsetterlevelse og kontraktsstrategi. Statens vegvesen har iverksatt, og arbeider videre med, tiltak på disse områdene.

På bakgrunn av de mangler som er avdekket er det satt i gang en revidert ekstern kvalitetssikring (KS2) av gjenstående del av prosjektet, Autosys Kjøretøy, med hovedvekt på å vurdere prosjektledelse, kontraktstrategi og kostnadsoverslag. I dette arbeidet inngår også vurdering av ulike alternativer med tilhørende risiko og konsekvenser for gjennomføringen av prosjektet. Beslutning om hva som skal skje med prosjektet videre tas etter gjennomført KS2 våren 2015.

### Post 26 Vegtilsyn

Regnskapet for 2014 viser et mindreforbruk på 1,8 mill. kr eller 13,3 pst. Det vises til Vegtilsynets egen årsrapport for nærmere informasjon.

### Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

#### Statlige midler

Regnskapet viser et merforbruk på 25,6 mill. kr eller 5,9 pst. En kreditnota på om lag 12 mill. kr ble ved en feil ikke godskrevet regnskapet for 2014. Reelt merforbruk



er derfor om lag 14 mill. kr som i hovedsak skyldes gjennomføring av enkelte tilleggsarbeider samt høyere utgifter til merverdiavgift enn forutsatt.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde til sammen 220 mill. kr. Dette er i tråd med det som er forutsatt i Prop. 1 S (2013-2014).

## Post 30 Riksveginvesteringer

### Statlige midler

Regnskapet for 2014 viser et merforbruk på 304,1 mill. kr eller 2,9 pst. Det er variasjoner mellom underpostene. For store prosjekter og planlegging er det et merforbruk, mens det er mindreforbruk innenfor programområdene og fornyingsposten. Merforbruket innenfor store prosjekter skyldes bl.a. kostnadsøkninger på E6 Minnesund – Skaberud og E6 Frya – Sjøa. I tillegg har bl.a. prosjektet E6 Nidelv bru - Grilstad merforbruk som følge av at forventede inntekter fra salg av eiendommer ikke kommer før i 2015. Forsert trafikkåpning for prosjektet E18 Gulli – Langåker og avklaring i tvistesaker om sluttoppgjør for prosjektene rv 150 Ulvensplitten – Sinsen og rv 509 Solasplitten har også medført økte kostnader.

Merforbruket innen planlegging skyldes tilrettelegging for gjennomføring av Nasjonal transportplan 2014-2023.

Fordelingen på de enkelte underposter framgår av tabell 3.14.

Tabell 3.14 Oversikt over forbruk på post 30 fordelt på under- og underunderposter

	<i>Mill. kr</i>
	<b>Resultat 2014</b>
Store prosjekter	6 411,4
Programområdene	2 586,8
- <i>Utbedringstiltak</i>	659,0
- <i>tiltak for gående og syklende</i>	672,6
- <i>trafikkikkerhetstiltak</i>	945,7
- <i>miljø- og servicetiltak</i>	131,6
- <i>kollektivtrafikk og universell utforming</i>	177,9
Fornyng	247,3
Planlegging og grunnverv m.m.	917,1
Ikke rutfordelte midler	804,4
<b>SUM</b>	<b>10 967,0</b>

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 9 160 mrd. kr.

Dette er om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2013-2014).

## Post 31 Skredsikring

### Statlige midler

Regnskapet for 2014 viser et mindreforbruk på 61,3 mill. kr eller 5,3 pst. Mindreforbruket skyldes i hovedsak kostnadsreduksjoner og forsinket sluttoppgjør for prosjektet rv 70 Oppdølstranda.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 106 mill. kr. Dette er om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2013-2014).

## 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Regnskapet for 2014 viser et mindreforbruk på 1,5 mill. kr eller 1,9 pst. Dette innebærer et forbruk tilnærmet i tråd med disponible midler.

## Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

### Statlige midler

Regnskapet for 2014 viser et mindreforbruk på 0,1 mill. kr eller 0,5 pst. Dette innebærer et forbruk tilnærmet i tråd med disponible midler.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 177 mill. kr Dette er om lag 130 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2013-2014). Avviket skyldes i hovedsak endringer i kontraktsgjennomføringen som har medført utsettelse av statens deler av arbeidet i forbindelse med at etablering av infrastruktur for trikken har blitt utsatt fra 2013.

## Post 36 E16 over Filefjell

### Statlige midler

Regnskapet for 2014 viser et merforbruk på 48,3 mill. kr eller 11,0 pst. Merforbruket skyldes i hovedsak at anleggsarbeidene prosjektet E16 Varpe bru – Smedalsosen er kommet raskere i gang er forventet da statsbudsjettet for 2014 ble utarbeidet. Blant annet er tunneldrivingen kommet godt i gang fra begge sider. I tillegg kommer merforbruk til å dekke kostnadsøkninger på prosjektet E16 Eidsbru - Varpe bru etter at det er oppnådd enighet med entreprenøren om sluttoppgjøret. Deler av merforbruket på posten er dekket inn gjennom mindreforbruk som følge av kostnadsreduksjon på prosjektet E18 Smedalsosen – Maristova – Borlaug.

## Post 37 E6 vest for Alta

### Statlige midler

Regnskapet for 2014 viser et mindreforbruk på 103,7 mill. kr eller 26,0 pst. Mindreforbruket skyldes forsinket framdrift for prosjektene E6 Halselv – Møllnes og E6 Jansnes – Halselv.

### Oppfølging av prosjekter

Oppfølging av investeringsprosjekter finansiert over kap. 1320 og postene 30, 31, 36 og 37 er nærmere omtalt i vedlegg 1 og 2.

## Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Regnskapet for 2014 viser et forbruk i tråd med disponible midler. Samtlige fylkeskommuner tilfredsstilte krav til full rentekompensasjon.

## Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet

Regnskapet for 2014 viser et mindreforbruk på 65,8 mill. kr eller 8,0 pst. Det ble gjennomført tiltak for å redusere forventet mindreforbruk gjennom midlertidige fylkesvise omdisponeringer/lån. Til tross for dette var det ikke mulig å omsette disponible midler fullt ut. Mindreforbruket skyldes bl.a. forsinkelser på prosjektene fv 7 Lussandberget i Hordaland og fv 42 Bjørkåstunnelen i Vest-Agder. Videre er det kostnadsbesparelser knyttet til prosjektene fv 332 Vårmur og fv 103 Laupi i Telemark. I tillegg har Nordland fylkeskommune som en følge av kostnadsøkninger, omprioritert midler mellom to prosjekter. Det nye prosjektet fv 17 Liafjell – Olvikvatnet startes opp først i 2015.

## Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet for 2014 viser et mindreforbruk på 5,2 mill. kr eller 1,0 pst. Post 72 ble i 2014 belastet for 19,8 mill. kr i kompensasjon til Fjord1 for forlenget bompengerelevning i sambandet E39 Mortavika – Arsvågen til Rogfast. Statens vegvesen mener at kompensasjonen skal dekkes av bompengeselskapet Rogfast AS. Totalt mindreforbruk ville da ha vært 24,8 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at rabattkompensasjonen ble lavere enn forventet og at Statens vegvesen har utsatt kostnadskrevende deler av arbeidet med utvikling av AutoPASS som betalingssystem i ferjedriften.

## Postvis omtale av inntekter på kap. 4320 Statens vegvesen

### Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet var 172,4 mill. kr i 2014. Resultatet viser en merinntekt på 27,6 mill. kr.

Inntektene gjelder bl.a. samarbeidsprosjekter med eksterne, salg fra Autosys, salg av kjennemerker (skilt) samt salg av bilde til førerkort. Merinntekten gjelder i hovedsak økt innbetaling fra eksterne samarbeidspartnere.

Tabell 3.15 Oversikt over inntektene på post 01

<i>Mill. kr</i>	
Inntektstyper post 01	2014
Refusjon fra bistandsland	2
Øvrige refusjoner (kurs/konferanser, FoU prosjekter mv.)	4
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	90
Salg av kjennemerker (skilt)	14
Salg av fast eiendom	5
Salg fra Autosys/vegdatabank	20
Salg av bilde til førerkort	18
Følgetransport	8
Kommunikasjon i tunneler	4
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, Salgsinntekter, Leieinntekter, Følgetransport, Strøm, forsikringssak mv.)	35
<b>Sum</b>	<b>200</b>

### Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet var 400 mill. kr i 2014. Resultatet viser en merinntekt på 18,4 mill. kr.

Inntektene i 2014 er i hovedsak knyttet til førerkort-/førerprøvegebyr med 337 mill. kr, dagprøvekjennermerker med 31 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 28 mill. kr og påskiltingsgebyr med 19 mill. kr.

Merinntekten gjelder bl.a. økt volum på førerkortutsteder. I 2013 ble tredje førerkortdirektiv (2006/126 EF) implementert. Fra 19. januar 2013 ble det endrede krav til den obligatoriske opplæringen for førerkort klasse BE (bil med tilhenger), innføring av ny kode B 96 (rettighet til å føre bil og henger med samlet totalvekt over 4250 kg) samt krav om fysisk å fornye førerkortet med helseattest etter fylte 75 år. Disse endringene har ført til økt volum på førerkortutsteder. Videre var det økte inntekter fra påskiltingsgebyr. Ved hjelp av automatisk kjennemerkegjennkjennning stoppes nå vesentlig flere kjøretøy som enten ikke oppfyller kravene til å ferdes på vegen og blir avskiltet, eller det avdekkes feil som krever ny godkjenning. Dette har ført til økte inntekter.

### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskap

Inntektskravet på posten var 120 mill. kr i 2014. Resultatet viser en merinntekt på 15,7 mill. kr. Inntektene dekker de faktiske utgifter til oppretting av skader som kjøretøy har påført bl.a. vegutstyr og som dekkes av forsikringsselskapene.

## Fullmakter og forskuttering

Statens vegvesen har ikke gått ut over fullmaktene til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret.

For nærmere informasjon om bruk av de enkelte fullmaktene vises til omtale i vedlegg 1.

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

Mill. kr

Kap. Post	Til disp. 2014	Regnskap 2014	Avvik
Kap. 4322, post 90 avdrag på lån	25,0	25,0	0
Kap. 5624, post 80 renter	46,1	46,6	0,5

Betalingen av avdrag var i samsvar med fastsatt nedbetalingsplan.

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

Transnovaprojektet har til og med 2014 vært lagt til Statens vegvesen. Prosjektet overføres til Enova fra 1. januar 2015

Mill kr

Kap. Post	Overført fra 2013	Bevilgning 2014	Til disp. 2014	Regnskap 2014	Avvik
Kap. 1301	111,786	99,6	211,4	70,7	-140,7

Regnskapet for 2014 viser et mindreforbruk på 140,7 mill. kr. Hele mindreforbruket er bundet opp i tilsagn til prosjekter.

Tabell 3.16 Oversikt over program/utlysninger gjennomført i 2014

Program	Antall søknader	Samlet søknadsbeløp (mill. kr)	Antall søknader innvilget	Samlet støttebeløp (mill. kr)
Åpen utlysning 2013 <sup>1</sup>	-	-	-	33,3
Løpende søknader 2014	10	5,8	9	5,3
Åpen utlysning 2014	50	265,8	10	21,2
Ladeinfrastruktur 2014	99	57,4	45	23,4
Elbildeing 2014	5	5,2	2	2,0
P9 2013	1	15,0	1	10,0
Info og partnerskap	-	-	-	2,9
Egne prosjekter <sup>2</sup>	-	-	-	1,0
<b>Sum</b>	<b>165</b>	<b>349,2</b>	<b>67</b>	<b>99,1</b>

1. Åpen utlysning i 2013, men finansiert av 2014-budsjettet.
2. I tillegg til de utlyste programmene har Transnova hatt «egne prosjekt» i 2014 for totalt 0,98 mill. kr, herunder Transnova-konferansen, IPHE (International Partnership for Hydrogen and Fuel Cells in the Economy), Kompetanseutvikling, Super Green.

Følgende tiltak er prioritert i henhold til føringer fra Samferdselsdepartementet:

- Innspill til en strategi og finansieringsplan for lade-stasjoner for elbiler. Strategien ble levert innen fristen 1. april 2014.
- Stimulere flere til å sykle ved bruk av elsykkel. Flere prosjekter fikk tilskudd i 2014.
- Styringssignaler knyttet til landstrøm, teknologisering for nærskipfart og konsepter for å flytte gods fra vei til sjø gjennom å støtte en rekke prosjekter innenfor disse områdene ble fulgt opp.
- Støtte til en utredning av infrastruktur for LNG i Norge og ett fylleanlegg for LNG til skipsfart
- Støtte til hydrogeninfrastruktur.

## Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

### Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport - Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Mill. kr

Kap. Post	Overført fra 2013	Bevilgning 2014	Til disp. 2014	Regnskap 2014	Avvik
Kap. 1330, post 60	39,5	22,1	61,6	28,1	-33,5

Tilskuddsmidlene går til tiltak på kommunal og fylkeskommunalt ansvarsområde og hensikten med midlene er å gjennomføre tiltak som skal 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.

Regnskapet viser et mindreforbruk på 33,5 mill. kr i 2014. Mindreforbruket skyldes bl.a. manglende plankapasitet og ressurser hos tilskuddsmottakerne.

Ved inngangen til 2014 var det 67 pågående tiltak med tilskudd på til sammen 71,6 mill. kr. Av disse ble 9 tiltak kansellert av tilskuddsmottaker i løpet av 2014. Til sammen innebærer kanselleringer at om lag 6,3 mill. kr ble fristilt. Av de øvrige tiltakene ble 23 tiltak ferdigstilt i 2014, mens 35 pågående tiltak videreføres i 2015. Gjennstående tilskuddsbehov til de 35 tiltakene som videreføres i 2015 utgjør 37,5 mill. kr.

### Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Statens vegvesens forbruk i 2014 var på 13,7 mill. kr, mens 30,4 mill. kr var bevilget til formålet

Statens vegvesen har i arbeidet med nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering et utstrakt samarbeid med fylkeskommunene, Ruter, NSB og Kollektivtrafikkforeningen. I tillegg er det kontakt med Forbrukerrådet og andre interessenter.

### Nasjonal reiseplanlegger

Statens vegvesen leverte høsten 2013 en anbefaling til Samferdselsdepartementet om organisering av Rutebanken som AS basert på det allerede etablerte Interoperabilitetstjenester AS. Organisasjonsform er ennå ikke avklart, med etaten har hatt løpende kontakt med departementet i påvente av beslutning om organisering.

Det arbeides med å utvide Håndbok V820 Nasjonale rutedata til også å omfatte sanntidsinformasjon og data for universell utforming. I samarbeid med organisasjonene er det gjort utvalg av hvilke data om universell utforming som skal prioriteres.

Statens vegvesen har i samarbeid med Ruter utarbeidet en strategi for en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanlegger. Strategien er tatt videre i et hovedprosjekt som har som mål å utvikle en nasjonal reiseplanlegger. Den nasjonale reiseplanleggeren skal utvikles i flere trinn. Første trinn innebærer å lansere en løsning som inneholder nasjonal reiseinformasjon for gåing, veg, sykkel, kollektivtransport og sanntidsinformasjon. Reiseplanleggeren skal utvikles til gradvis å gi muligheter for kjøp av billetter.

### Elektronisk billettering

#### Nasjonal standard for elektronisk billettering

Det arbeides videre med å revidere Håndbok V821 Elektronisk billettering til også å omfatte billettering med mobiltelefon som billett bærer. Det er satt i gang et arbeid med en database som skal inneholde alle billettyper og utvikling av mobilapplikasjon for å lese av innhold på reisekort.

#### Nasjonalt takstsystem

Arbeidet med å tilrettelegge for nasjonal billettering er godt i gang. Statens vegvesen vil i løpet av våren 2015 gi en første anbefaling om samordning av takstsystemene.



## Belønningsordningen

Dette er FoU-prosjekt hvor det må være deltakere og bidrag inn i prosjektet fra minst to nordiske land for at

Mill. kr

Byområde	Bevilgning 2014	Regnskap 2014			
		Planlegging, markedsføring	Drift av kollektivtransport	Investeringer	Sum
Buskerudbyen	73,3	6,9	18,3	74,0	100,2
Kristiansandsregionen	80,0		37,0	10,4	47,4
Bergen	182,0	16,0	15,0	131,8	162,8
Trondheim	190,0	37,5	100,1	66,1	203,7
Nord-Jæren	60,0	0,5	11,6	31,8	43,9
Oslo/Akershus	305,0	18,7	51,2	156,8	226,7
Grenland	60,0	0,6	20,5	4,4	25,5
Nedre Glomma	60,0	1,8	21,8	8,7	32,2

Noen av byene har overført midler fra tidligere år og har derfor en høyere ramme til disposisjon enn bevilgningen i 2014. Det vises til egen evalueringsrapport som Statens vegvesen utarbeider på bakgrunn av byområdenes egne rapporter.

### Post 62 Belønningsordning sykkelveger

Posten viser et mindreforbruk på 10 mill. kr. Mindreforbruket skyldes sen avklaring av innretning og retningslinjer for tilskuddsordningen. Midlene er lyst ut sammen med midlene for 2015.

## 3.3 Forskning og utvikling

Det er brukt om lag 100 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling i 2014. Om lag 56 mill. kr av dette gjelder de store forskningsprogrammene, etatsprogrammene. Etaten har bidratt med en egeninnsats innen FoU på om lag 70 mill. kr. I tillegg har Ferjefri E39 hatt en betydelig aktivitet i 2014 og det er finansiert forskningsinnsats for om lag 28 mill. kr. Totalt nyttet Statens vegvesen om lag 200 mill. kr til forskning og utvikling. I tillegg blir det gjort forsknings- og utviklingsarbeid i tilknytning til enkeltprosjekter, for eksempel utvikling av elektrisk drevet ferje.

Det ble ikke igangsatt noen forprosjekter for nye etatsprogram i 2014.

Det er brukt 15 mill. kr til internasjonalt FoU-samarbeid i 2014. Innenfor det nordiske samarbeidet, NordFoU, er det i 2014 gjennomført 12 prosjekter innen bl.a. følgende tema:

- Evakuering og brannforebygging i tunneler
- Reduksjon av trafikkstøy
- Utvikling av et system for å verifisere vegbaneforhold med bruk av ulike typer teknologier

prosjektet skal gjennomføres.

I samarbeidet i Vegdirektørunionen, CEDR, delfinansierte Statens vegvesen i 2014 syv forskningsprosjekter innen ulike vegrelaterte tema, som trafikkstyring, trafiksikkerhet, klimatilpassing og mm. Fire prosjekter ble igangsatt i 2012, og tre i 2013. Ingen nye forskningsaktiviteter ble initiert av CEDR i 2014.

Gjennom samarbeidsavtalene med Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) og Chalmers tekniska högskola i Göteborg vil Statens vegvesen bidra med finansiering av over 50 PhD-kandidater på bl.a. områdene:

- Fjordkryssingene
- Virkning på samfunn
- Prosjektstyring og kontrakter
- Energieffektivisering/reduisering av klimagassutslipp
- Levetid – materialer og bestandighet
- Trafiksikkerhet, drift og vedlikehold
- LCA/LCCA
- Geoteknikk og skred
- Tunnelteknologi

Omkring halvparten er avtaler knyttet til etatsprogrammene, mens resten er initiert av Ferjefri E39. Den samlede porteføljen av PhD-kandidater er viktig for isikre god forskning og kompetanse framover. Samtidig er stor

PhD-aktivitet viktig for å utvikle gode universitetsmiljø, og dermed sikre rekrutteringen.

## Oversikt over etatsprogrammer i Statens vegvesen

### Varige veger

Lengre levetid på veger og vegdekker er det overordnede målet for Statens vegvesens forsknings- og utviklingsprogram som avsluttet i 2015. Det var et bredt samarbeid med NTNU og fagmiljøet i Norge i tillegg til internasjonalt samarbeid med Norden og Minnesota underveis i programmet. Viktige resultater fra etatsprogrammet er:

- Utvikling av forbedrede vegdekker
- Mer robuste metoder for frostsikring
- Kompetanseoppbygging og opplæringstiltak internt i etaten og eksternt
- Finansiering av 3 PhD-er

### Varige konstruksjoner

Programmets hovedmål er å legge til rette for at riktige materialer og produkter benyttes på riktig måte i Statens vegvesen sine konstruksjoner. Formålet er å oppnå ønsket kvalitet, forutsigbart vedlikehold og definert levetid for ulike konstruksjonsløsninger, i første rekke for bruer og tunneler.

Etatsprogrammet prioriterer undersøkelser på bruk av materialer i løsninger der det er størst økonomisk (levetidskostnader), miljømessig og trafikksikkerhetsmessig gevinst. Hovedfokuset vil ligge på større konstruksjoner som tunneler og bruer. Programmet avsluttes i 2015.

### Nordic Road Water (NORWAT)

For oppfyllelse av forpliktelsene i henhold til Vannforskriften, jf. St.meld. nr. 14 (2006 – 2007), skal etatsprogrammet *Nordic Road Water (NORWAT)* frambringe ny kunnskap og nye metoder slik at Statens vegvesen planlegger, bygger og drifter vegnettet uten uakseptable skader på vannmiljøet. NORWAT fokuserer på hvilke kjemiske og biologiske effekter forurenset avrenningsvann har på vannmiljøet, samt hvilke tiltak som er best egnet til å redusere risikoen for skader på miljøet. Programmet avsluttes i 2015.

### Smartere vegtrafikk med ITS (SMITS)

Programmets hovedmål er å se hvordan ITS kan understøtte Statens vegvesens fire hovedmål: framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilgjengelighet for alle.

SMITS har satset mye på sambruk av data mellom biler og vegkant gjennom bruk av Internett. I 2014 ble det startet opp et prosjektsamarbeid med Trafikvirket i Sverige og Volvo Personvagnar AB om prosjektet RSI - Road Status Information. Her er målet å bedre vegvedlikeholdet og trafikksikkerheten gjennom kontinuerlig datautveksling om friksjonsforhold fra bilene på vegen, kombinert med vær- og føredata fra Statens vegvesens klimastasjoner. Planen er at 1000 personbiler fra Volvo skal delta i en fullskala demonstrator. Programmet avsluttes i 2017.



FOTO: GISELLE JENSEN

### Naturfare - Infrastruktur, flom og skred (NIFS)

Prosjektet er et felles satsingsområde mellom Jernbaneverket, Norges vassdrags- og energidirektorat og Statens vegvesen og avsluttes i 2015. Prosjektet har etablert sju delprosjekter:

- Naturskadestrategi
- Beredskap og krisehåndtering
- Kartlegging, datasamordning og ROS-analyser
- Overvåkning og varsling
- Håndtering av flom og vann på avveie
- Kvikkleire
- Skred og flomsikring

### Etatsprogram Vinterdrift (EVI)

Prosjektet har som mål å bidra til bedre framkommelighet, regularitet, sikkerhet og tilgjengelighet på vinteren for alle trafikantgrupper og består av:

- Salting og kjemikalier
- Friksjon og vegbaneforhold
- ITS og brukerstøtte
- Metodeutvikling

Det er tett samarbeid med Vinterdriftssenteret ved NTNU hvor forskningen bl.a. skjer gjennom PhD-stipendiater og PostDoc-stillinger. Prosjektet avsluttes i 2016.

### Lavere energibruk i Statens vegvesen (LEIV)

Målet er å senke energiforbruket i Statens vegvesen og i tjenester som Statens vegvesen kjøper inn, uten at det fører til økt klimagassutslipp eller redusert trafiksikkerhet. Programmet avsluttes i 2017 og tar for seg følgende områder:

- Belysning
- Ventilasjon og pumper i tunneler
- Etablering av veger
- Drift og vedlikehold av veger
- Ferjer
- Energioppfølging

### Bedre sikkerhet i trafikken (BEST)

Hovedmålet med programmet er å frambringe kunnskap som vil ha avgjørende betydning for prioritering av effektive trafiksikkerhetstiltak i framtiden. Programmet avsluttes i 2016 og har følgende hovedfokus:

- Hvor er potensialet størst for å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken?

To temaområder er valgt ut:

- Hvordan redusere omfanget av ulykker/skader som skyldes for høy fart?
- Hvordan møte trafiksikkerhetsutfordringen knyttet til flere gående/syklende/kollektivreisende i byer og tettsteder?

### Utslipp fra kjøretøy i vegtrafikken (EMIROAD)

Etatsprogrammet som avsluttes i 2016, har som overordnet mål å frambringe ny kunnskap om kjøretøyteknologi, utslipp og virkemidler som bidrar til å nå klimamålene.

Hovedaktiviteter er knyttet til å foreslå utslippsreduserende tiltak og virkemidler for kjøretøy i trafikk under norske forhold gjennom:

- å måle og analysere kjøretøyers reelle utslippsprestasjoner og bruksområder
- å utvikle effektive tiltak for å kunne påvirke kjøretøyparkens sammensetning

### Bedre kunnskapsgrunnlag for endret transportmiddelfordeling i byer (Bedre by)

Hensikten med programmet som avsluttes i 2017, er å bearbeide og utvikle ny kunnskap som kan bidra til:

- et mer miljøvennlig, effektivt og tilgjengelig transportsystem for næringsliv og befolkning i byer og tettsteder
- at en økende del av persontransporten i byer og tettsteder lettere kan gjennomføres med kollektive transportmidler, sykkel og gange
- å dempe veksten i bilbruk i byer og tettsteder
- å gjennomføre helhetsløsninger og få fram synergi-effekter ved å se ulike tiltak og tilrettelegging av ulike transportmidler i sammenheng

## 3.4 Effektivisering og fjerning av tidstyver

### Effektivisering

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er Statens vegvesen gitt i oppdrag å utarbeide et program for effektivisering av intern virksomhet. Effektiviseringsprogrammet skal i løpet av planperioden gi om lag 15 pst. lavere kostnader målt mot en forventet utvikling uten effektiviseringstiltak. Effektiviseringen skal tas ut gjennom at en større andel av totalrammen blant annet brukes til vedlikehold og investeringer på riksvegnettet. Dette er en forutsetning for at målene i Nasjonal transportplan 2014-2023 nås.

Effektiviseringen måles mot en referansebane som viser den forventede kostnadsutviklingen uten effektiviseringstiltak. For å følge opp effektiviseringsprogrammet på et overordnet nivå benyttes indikatoren **andel påvirkbare kostnader**<sup>8</sup>, og det er laget referansebane for disse. Andel påvirkbare kostnader skal over tid reduseres slik at kravene i Meld. St. 26 (2012-2013) nås.

<sup>8</sup> I påvirkbare kostnader inngår lønn, eiendom, reiser, tjenester (konsulenter) og alle andre av etatens driftskostnader. I ikke-påvirkbare kostnader inngår alle andre kostnader, herunder entreprisetilbetaling.

Statens vegvesen har startet arbeidet med å sette i verk tiltak for å oppnå effektiviseringsgevinstene. Andel påvirkbare kostnader sank med 0,3 prosentpoeng fra gjennomsnittet av perioden 2010-2013 til 2014. Dette gir en beregnet reduksjon i påvirkbare kostnader i 2014 på om lag 150 mill. kr, mens målet var 100 mill. kr. Kravet til reduksjon i andel påvirkbare kostnader i 2014 ble dermed overoppfyllt. Reduksjonen i andel påvirkbare kostnader medførte at en større andel av midlene ble benyttet på vedlikehold og til å dekke økte oppgaver innen trafikant og kjøretøyområdet.

Om lag halvparten av effektiviseringen ble tatt innenfor reise, ved at fysiske reiser er blitt erstattet med bruk av videomøter, herunder Lync. I tillegg til mindre kostnader til reise er det også en gevinst ved at det er mindre tidsbruk knyttet til reise, noe som resulterer i mer tid til faglig arbeid. Innenfor administrative prosesser har mer nettbasert stillingsannonsering gitt en gevinst på om lag 10 mill. kr. Omleggingen i annonsering har ikke gått utover søkertilfanget eller kvaliteten på søkerne. Videre har tiltak med å effektivisere innkjøp og administrasjon av kjøretøyområdet gitt en gevinst på om lag 5 mill. kr i 2014. Dette omfatter bl.a. inngåelse av ny kontrakt om foliedekor og avvikling av avtale om kjøp/installering av adferdsregistratorer.

Fra 2014 gjennomføres medarbeiderundersøkelsen annet hvert år i stedet for årlig. Den største gevinsten av dette tiltaket ligger i tidsbruken hos hver enkelt medarbeider, i tillegg til at HR-medarbeidere har fått frigjort tid til andre oppgaver. Innenfor opplæring/kompetanseutvikling er Statens vegvesen i gang med tiltak for å effektivisere området gjennom bl.a. bedre styring av ressursene og ved å finne fram til og benytte effektive læringsformer. Dette ga noe effekt i 2014.

På økonomiområdet har andelen leverandører som bruker e-faktura økt. Tiltaket gir gradvis redusert behov for bemanning ved den landsdekkende regnskapsenheten.

På trafikant- og kjøretøyområdet har effektiviseringsarbeidet i 2014 i stor grad vært knyttet til selvbetjeningsløsninger og forenklinger for brukerne/publikum. Dette medfører mindre behov for oppmøte og manuell behandling på trafikkstasjonene, noe som igjen gir gevinster i form av innsparte årsverk. Andre tiltak på området er mer innebygd regelstøtte i saksbehandlerløsningen i Autosys, samt begrensning i muligheten for «spekulasjonsbestillinger» av praktisk førerprøve. I tillegg er det innført en kravveileder for teknisk godkjenning av

kjøretøy som har medført færre unødvendige oppmøter til hallkontroll og færre telefoner til svartjenesten.

I tillegg er det gjennomført en rekke mindre tiltak som samlet sett utgjør en relativ stor reduksjon i kostnader.

### Fjerning av tidstyver

Tiltak som er utført for å forenkle og begrense tidsbruken på de tjenester Statens vegvesen yter overfor innbyggere, næringsliv og offentlig virksomheter er i hovedsak på trafikant- og kjøretøyområdet. Statens vegvesen har lansert nettbaserte selvbetjeningsløsninger som medfører besparelser ved at kunden slipper oppmøte på trafikkstasjon for å få utført tjenesten. Dette gjelder tap av vognkort og søknad om førerkort. I tillegg er en kravveileder for teknisk godkjenning av kjøretøy tilgjengelig på nett. Kravveilederen kan gi svar på spørsmål som brukere tidligere tok kontakt med teknisk svartjeneste for.





FOTO: KNUT OPEIDE

Etatsledelsen i Statens vegvesen. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen var sykemeldt deler av 2014 og er ikke med på bildet.

# 4

## Styring og kontroll i virksomheten

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

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med forbedring av styring, ledelse og organisering av etaten for å sikre best mulig måloppnåelse på en effektiv måte. Dette skjer overordnet, på de forskjellige fagområdene, og lokalt ned på den enkelte enhet. Sentralt står arbeidet med tydeliggjøring av mål, kontroll og erfaringsuthenting fra resultater og prosessene rundt resultatoppnåelse. Det vises til at samlet måloppnåelse er god, jf. omtale i del 3.

Statens vegvesen har i flere år arbeidet systematisk med risikovurderinger knyttet til å nå mål og krav i budsjettproposisjon og tildelingsbrev. Det er utarbeidet risikovurdering med tilhørende risikoreduserende tiltak for handlingsprogrammet 2014-2017. Dette er gjort for å redusere risikoen for at handlingsprogrammet ikke lar seg gjennomføre. Denne risikovurderingen er på et overordnet nivå og skal dekke risikobildet ut fra et langsiktig perspektiv tett koblet opp mot gjeldende Nasjonale transportplan.

Med utgangspunkt i den langsiktige risikovurderingen vurderes det i tillegg om det er andre risikoelementer og risikoreduserende tiltak som er mer aktuelle knyttet til det enkelte år. Det utarbeides egne risikovurderinger med tilhørende tiltak i forbindelse med den årlige resultat- og budsjettprosessen. I arbeidet med budsjettet for 2014 identifiserte Statens vegvesen fire sentrale risikoelementer som felles utfordringer for hele etaten i arbeidet med å gjennomføre planlagt aktivitet og nå fastsatte mål innenfor tildelte økonomiske rammer. De fire risikoelementene er:

- Reguleringsplan ikke ferdig i tide
- Kostnadsøkning på investeringsprosjekter
- Lav gjennomføringsgrad innenfor programområdene
- Rekruttere og beholde riktig kompetanse

Elementene er tett knyttet til risikobildet for handlingsprogrammet og har vært tilnærmet lik i flere år, mens risikoreduserende tiltak settes opp årlig i forbindelse med budsjettarbeidet. I all hovedsak er dette tiltak som gjennomføres i løpet av året, men som forventes å få effekt på lengre sikt. Den største gevinsten av et systematisk arbeid med risiko har vært økt bevissthet og bedre kontroll over risikobildet i sin helhet. I 2014 er risikoen også blitt noe redusert i løpet året.

Statens vegvesen arbeider for å få en mer systematisk kartlegging av risiko for å få et totalbilde av risikoen knyttet til etatens oppgaver. Dette skal gi grunnlag for risikovurdering og forebyggende tiltak. Dette er spesielt aktuelt når risiko fra forskjellige fagområder skal ses opp mot hverandre. På veginfrastruktursiden har Statens vegvesen god tradisjon for å gjennomføre kartlegging av risiko, risikovurderinger, forebyggende tiltak og beredskapsplaner i SAMROS<sup>9</sup> Veg regime. Dette arbeidet er videreutviklet og fulgt opp i 2014.

Tiltak etter SOROS<sup>10</sup>-rapporten følges opp i samsvar med handlingsplanen for å redusere risiko på strategisk nivå.

Det er utfordringer med å få god styring og kontroll med store IKT-prosjekter, slik at ledelsen får tilstrekkelig oversikt over risikobildet for å kunne iverksette risikoreduserende tiltak på overordnet nivå. Etter erfaringene med Autosysprosjektet vil Statens vegvesen utvikle et prosjektmandat som stiller krav til hvilke forutsetninger som skal foreligge før en prosjektbeskrivelse kan godkjennes, hvilke risikoområder som skal vurderes og rapporteringsrutiner for avvik.

Statens vegvesen har i dag et godt kvalitetssikringsystem som er under kontinuerlig utvikling og som er en viktig del av styringssystemet. Når det gjelder å oppfylle krav til styring og kontroll (intern kontroll) mangler det noe for å ha et helhetlig system, men etaten har de fleste elementene på plass. I 2014 ble arbeidet med å integrere nødvendige prosedyrer og prosesser påbegynt for å ivareta behovet for styring og kontroll i hele virksomheten. Dette gjelder bl.a. system for styring av informasjonssikkerhet og opplegg for risikostyring.

Bl.a. som følge av Riksrevisjonens kritikk, er det påbegynt arbeid med å revidere gjeldende retningslinjer for å forebygge misligheter, herunder varslingsrutiner og kanaler. Dette arbeidet vil i løpet av 2015 ende opp med et tiltaksprogram for å redusere risiko ved å iverksette forebyggende tiltak.

Arbeidet med å implementere en god sikkerhetskultur i etaten videreføres i 2015. Dette er et viktig element for å legge grunnlag for at sikkerhetsutfordringer kan avdekkes og forebygges på en god måte.

<sup>9</sup> Samordnet Risiko og Sårbarhetsvurdering for vegnettet.  
<sup>10</sup> Strategiske Overordnede Risiko og Sårbarhetsanalyser.

## 4.2 Andre forhold Samferdselsdepartementet har bedt om særskilt rapportering på

### Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonen påpekte i 2013 utfordringer knyttet til planlegging og gjennomføring av etatens konsulentanskaffelser. Revisjonen viste vesentlige kostnadsoverskridelser på et utvalg kontrollerte konsulentkontrakter. På bakgrunn av Riksrevisjonens anmerkninger samt egne undersøkelser, ble det igangsatt et forbedringsprosjekt som på slutten av 2014 la fram en sluttrapport med en rekke tiltak som vil bli gjennomført.

Riksrevisjonen sluttførte i 2014 en forvaltningsrevisjon av internkontroll på anskaffelsesområdet. Her ble det konkludert med at etaten har etablert et godt formelt rammeverk for anskaffelsesområdet, men at det er vesentlige svakheter ved gjennomføringen av den interne kontrollen og risikostyringen i arbeidet med å forebygge og avdekke misligheter. Bl.a. er ikke retningslinjer og regelverk implementert i tilstrekkelig grad, og det forekommer brudd på anskaffelsesregelverket. Det er også svakheter i oppfølgingen av anskaffelsesområdet. Det er igangsatt tiltak på ulike områder for å utbedre de svakheter som påpekes i rapporten.

### HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen

Sykefraværet var på 4,6 pst. i 2014. Dette er en nedgang fra 4,8 pst. i 2013. Det er nedgang både for korttids- og langtidsfravær, og dette er tydeligst på fravær under 40 dager.

I prosjektet *Målrettet sykefravær* som ble avsluttet i 2014, lyktes etaten å halvere sykefraværet med målrettede tiltak på utvalgte tjenestesteder. En felles rutine for å følge opp sykefravær vil være et godt verktøy i arbeidet med systematisk oppfølging av sykemeldte. Parallelt med dette er det fokus på å arbeide forebyggende og helsefremmende.

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) har i perioden 2010–2013 vist at arbeidsmiljøet i Statens vegvesen er godt, og resultatene har hatt en positiv utviklingen i perioden. Undersøkelsen har vært gjennomført årlig, og svarprosenten har vært på rundt 80 pst. hvert år. Dette har gitt en trygghet om at arbeidsmiljøet i Statens vegvesen har vært godt, og i 2014 ble det besluttet at MTU skulle gjennomføres annet hvert år. Neste undersøkelse vil bli gjennomført høsten 2015.

Etaten har faste rutiner for oppfølging av enheter med svake resultater på MTU over tid.

### Arbeidet med å fremme likestilling og hindre diskriminering

Statens vegvesens arbeid for å fremme likestilling og hindre diskriminering er nedfelt i Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023) og omfatter både rollen som arbeidsgiver og tjenesteyter.

Som arbeidsgiver var målet for 2014 at minst fem pst. av etatens nytilsatte skulle ha enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Resultatene viser at 8,6 pst. av dem som ble tilsatt, enten hadde nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn.

Det er et mål å øke andelen kvinner i ledelsen. Andelen kvinner i lederstillinger (med personalansvar) var på 35 pst. Dette er en nedgang fra 36 pst. i 2013.

Utfyllende rapportering om tiltak for å fremme likestilling og hindre diskriminering i rollen som arbeidsgiver, følger i vedlegg 3.

Prosjektet *Likeverdige tjenester for alle* er opprettet for å bidra til at tjenestene Statens vegvesen tilbyr er tilpasset en mangfoldig befolkning. Som tjenesteyter var målet for 2014 å kartlegge tre tjenester: søknad om avkjørsel, søknad om førerkort og praktisk førerprøve, for å undersøke hvordan disse tjenestene er tilpasset ulike brukergrupper, og om praksis kan føre til ulikt resultat.

### HMS i entreprisedriften

Utviklingen av alvorlige arbeidsulykker i entreprisedriften viste en positiv utvikling i både første og andre tertial sammenlignet med 2013. Dette endret seg brått med sprengningsulykken på Geilo 3. september 2014. Denne krevde tre menneskeliv. I tillegg ble to personer fysisk skadet som følge av ulykken.

En tilsatt hos en entreprenør omkom i en fallulykke i Region vest 10. november 2014.

Det har inntruffet to personskader som har medført mulig varig mén, 34 hendelser som har medført fravær over 10 dager utover skadedagen og 54 hendelser som har medført fravær inntil 10 dager utover skadedagen. Videre har det inntruffet 230 hendelser som ikke har resultert i fravær. Det ble rapportert 21 800 nestenulykker, inklusive farlige forhold.

Resultatene viser at det har vært en nedgang for de alvorligste hendelsene (K4 og K5) samt de mindre alvorlige



hendelsene (K3 og K2), mens de minst alvorlige personskadene (K1) viser en viss økning i forhold til 2013. Spesielt med bakgrunn i det økte aktivitetsnivået i 2014 er den totale utviklingen positiv. Tallene i parentes i tabell 4.1 angir skade påført tredjepart.

Tabell 4.1 Oversikt over hendelser i entreprisedriften i ulike skadeklasser

Kategori	Antall i 2014	Antall i 2013
K5 – død	4	7(2)
K4 – mulig varig mén	2	8
K3 – fravær > 10 d	34	29
K2 – fravær ≤ 10 d	54	70
K1 – skade uten fravær utover skadedagen	230 (11)	204 (7)

Statens vegvesen har i 2014 etablert følgende tiltak bl.a. med tanke på ytterligere reduksjon av ulykkestallene:

- Forpliktelser knyttet opp mot Charter for en skadefri bygge- og anleggsnæring. Dette er et bransjesamarbeid der myndighetene, byggherrene, prosjekterende, utførende og arbeidstakerne har forpliktet seg til å gjennomføre noen konkrete tiltak for å bidra til en skadefri bygge- og anleggsnæring.
- Krav til Id-kort (byggekort) fra første dag
- Inntakskontroll er innført i alle nye kontrakter fra juni 2014. Dette skal sikre at alle som skal arbeide på kontrakten, har den formelle kompetansen som kreves og at dette sjekkes før de får starte opp ar-

beidet. Eksempler på formell kompetanse som kreves er sertifikat som bergsprenger eller bergsprengningsleder for å kunne utføre sprengningsarbeider, kompetansebevis og sertifikater for å kunne kjøre anleggsmaskiner m.m.

- Nye forebyggende tiltak og kontrolltiltak i arbeidet med oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår

## Bemanning og kjøp av tjenester

### Bemanning

Statens vegvesen arbeider aktivt med å tilpasse organisasjonen til økte leveransekrav, slik at etaten til enhver tid har mest mulig riktig kompetanse og kapasitet for å gjennomføre oppgavene effektivt og med riktig kvalitet. Det var mest oppmerksomhet på:

- Å styrke etatens kompetanse innen planlegging, utbygging, drift og vedlikehold for å øke gjennomføringsevnen
- Å styrke IKT for å øke produktivitet og kvalitet
- Å øke kompetansen og kapasiteten innen Trafikant- og kjøretøyområdet bl.a. ved å satse mer på utekontroll og regelverksarbeid.

Tabell 4.2 Utvikling i bemanning i årene 2011-2014<sup>11</sup>

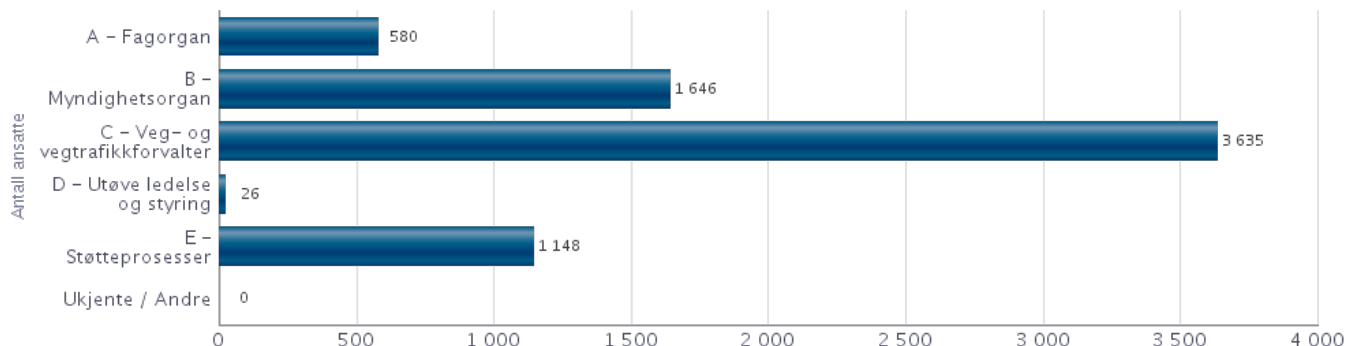
Bemanning	2011	2012	2013	2014	Endring fra 2013 til 2014
Antall ansatte	6 467	6 822	7 111	7 332	3,1 pst.
Bemanning, hele stillinger	6 193	6 526	6 807	7 036	3,4 pst.

Av ansatte i Statens vegvesen er 38 pst. kvinner. I 2014 rekrutterte Statens vegvesen 590 nye medarbeidere til faste stillinger, hvorav 281 med teknisk utdanning. Avgangen fra faste stillinger var på 386, hvorav 144 med teknisk utdanning. Andelen rekrutterte i 2014 med teknisk utdanning (48 pst.) var økende i forhold til foregående år.

60 pst. av tilveksten i bemanning i 2014, 352 nye medarbeidere, var innen områdene planlegging, utbygging drift/vedlikehold av veg.

<sup>11</sup> Statens vegvesen endret i 2014 system for bemanningsrapporteringen. De historiske bemanningstallene avviker derfor noe fra tidligere oppgitte tall. Fra 2014 rapporterer Statens vegvesen bemanning fordelt på hovedprosessene i etatens kvalitetssystem.





Figur 4.1 Bemanning per hovedaktivitetsområde i Statens vegvesen i 2014

Gruppen **Fagorgan** i figur 4.1 omfatter arbeidet med å skaffe beslutningsgrunnlag for overordnet myndighet som Samferdselsdepartementet og fylkeskommuner samt arbeidet med å ivareta sektoransvaret. **Myndighetsorgan** omfatter Statens vegvesens arbeid med å vedta forskrifter og vegnormer, håndheve lover og forskrifter for bl.a. trafikanter og kjøretøy. **Veg- og vegtrafikkforvalter** inngår arbeidet med å ivareta eierskapet til infrastruktur og grunn, planlegge vegprosjekter, etablere, følge opp og avvikle bompengeprosjekter samt gjennomføre utbyggingsprosjekter, vedlikeholdsprosjekter og drifte vegnettet. **Støtteprosesser** omfatter arbeidet med administrasjon, anskaffelser, HMS, HR-oppgaver, IKT, kommunikasjon og økonomistyring.

Gjennomsnittsalderen på alle ansatte i Statens vegvesen er 47,3 år. Gjennomsnittsalder på de som ble ansatt i 2014 er 38,5 år.



Avganger til pensjon utgjør 37 pst. av avgangsårsakerne. Avgangsalder for alle pensjonstyper er samlet sett stabil. Gjennomsnittsalder på ansatte som går av med alderspensjon er 68,2 år. Dette indikerer at Statens vegvesen ligger godt an til å nå delmål 3 i IA-avtalen om å øke yrkesdeltakelse for personer over 50 år. Dette bidrar også til at etaten beholder ansatte med kritisk kompetanse lenge.

### Kjøp av tjenester

I 2014 kjøpte Statens vegvesen tjenester for 3 700 mill. kr. Dette er en økning på om lag 500 mill. kr i løpende priser fra 2013. 78 pst. av tjenestekjøpene gjelder kjøp av kapasitet til planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter. Økningen fra 2013 har primært skjedd innenfor disse områdene. 11 pst. av tjenestekjøpene var knyttet til IKT-området.

Økningen i kjøp av tjenester fra 2013 må ses i sammenheng med økt omsetning og krav om å tilrettelegge for at regjeringens ambisjoner i Nasjonal transportplan 2014-2023 kan gjennomføres.

### Lærlinger i Statens vegvesen

Statens vegvesen har 8 lærlingkontrakter hvor fem er innenfor IKT-området, to innenfor kontor- og administrasjonsområdet, og én er innenfor laboratorie- og teknologiområdet. Seks av lærlingeplassene er etablert utenfor Oslo.

### Utvikling i geografisk fordeling av statlige arbeidsplasser

Tabell 4.3 Andel ansatte i Statens vegvesen utenfor Oslo

Driftsenhet	2012 Andel pst.	2013 Andel pst.	2014 Andel pst.
Region øst	67	67	67
Region sør	100	100	100
Region vest	100	100	100
Region midt	100	100	100
Region nord	100	100	100
Vegdirektoratet	42	42	43
Ansatte utenfor Oslo	82	82	82

Statens vegvesen arbeider for å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Landsdekkende fellesfunksjoner som dokumentasjonsentrene, lønn og

regnskap er organisatorisk lagt under Vegdirektoratet, men i hovedsak organisert utenfor Oslo. Også IKT er lagt under Vegdirektoratet, mens over halvparten av de ansatte i IKT har arbeidssted utenfor Oslo. Dette har bl.a. gitt et godt grunnlag for å rekruttere kompetanse som det er stor konkurranse om i Osloområdet.

Ved utgangen av 2014 var 67 pst. av arbeidsplassene i Region øst og 43 pst. av arbeidsplassene i Vegdirektoratet lagt utenfor Oslo. 84 pst. av nyansettelsene i etaten i 2014 skjedde utenfor Oslo.

### Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap tar utgangspunkt i målene, oppgavene og prioriteringene som er gitt i stortingsmeldingene om samfunnssikkerhet, Meld. St. 29 (2011-2012) Samfunnssikkerhet og Meld. St. 21 (2012-2013) Terrorberedskap -Oppfølging av NOU 2012: 14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen, samt til Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.

Det overordnede målet for samfunnssikkerhet og beredskapsarbeidet er å forebygge uønskede hendelser og minske følgene av disse hvis de skulle oppstå. Statens vegvesen skal under alle typer kriser i størst mulig grad prioritere å sikre samfunnets behov for

- transport ved å sikre fremkommelighet på vegnettet
- tilgang til Statens vegvesens nasjonale registerdata

Videre skal Statens vegvesen kontinuerlig arbeide for en samordnet styring og kriseledelse i egen etat og mot andre myndighetsområder.

Med utgangspunkt i Statens vegvesens SOROS<sup>12</sup> -dokument versjon 1.0, som er et strategisk dokument for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen, og handlings- og tiltaksplan for arbeidet, arbeides det i hele virksomheten med å gjennomføre tiltak. Tiltakene er av forskjellig art, og vil være gjennomført med forskjellige frister i løpet av 2014, 2015 og 2016. SOROS-dokumentet vil revideres i løpet av 2015.

Statens vegvesens regioner gjennomførte i 2014 risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) i forbindelse med SAMROS Veg<sup>13</sup>. Klimaendringer er alltid tema i ROS-analyser i forbindelse med konsekvensutredninger, kommunedelplan og reguleringsplan. Mange av tiltakene i SAMROS Veg er så omfattende at de må tas inn i de langsiktige planprosessene. For de mindre tiltakene

det er mulig å få gjort noe med raskt, er det satt i gang prosesser.

Det er videre gjennomført sikkerhetsgjennomganger/-veiledninger og arbeid i tilknytning til sårbare objekter, Samros II<sup>14</sup>.

Når det gjelder informasjonssikkerhet er det arbeidet med informasjonssikkerhetspolicy som ledd i etatens arbeid med å få på plass et styringssystem for informasjonssikkerhet. Videre er det gjennomført enkelte stikkprøvekontroller av informasjonssikkerhet, f.eks. håndtering av kontraktsopplysninger og sensitiv informasjon. Dette er også fulgt opp med korrigerende tiltak.

I forarbeidet med den neste nasjonale transportplanen fremkom det et stadig sterkere behov for å samvirke rundt samfunnssikkerhetstemaer med Jernbaneverket, Avinor og Kystverket. Det er etablert et samvirkeforum for å ha stort fokus på å samordne beredskap og beredskapsøvelser, erfaringsutveksling, metodikk for prioritering av tiltak som grunnlag for samfunnsøkonomiske vurderinger og være et rådgivende forum.

### AutoPASS Grindgut

AutoPASS Grindgut er en ny nasjonal IKT-løsning som skal erstatte eksisterende sentralsystem for bompengebetaling. Bakgrunnen for anskaffelsen er at eksisterende avtale om tjenestekjøp utløper i 2016.

Sentralsystemet er det administrative systemet bomselskapene benytter for å kreve inn bompenger. Systemet håndterer i dag nær 500 mill. passeringer i bomstasjoner i året, og skal sikre at bomavgiften kreves inn til rett pris og med riktig rabatt. Sentralsystemet fordeler også inntektene fra alle bompasseringene til riktig bomselskap.

Eksisterende sentralsystem kjøpes som en tjeneste, mens systemet som anskaffes gjennom AutoPASS Grindgut-prosjektet blir Statens vegvesens eiendom. IBM er leverandør av det nye sentralsystemet. På kundesiden deltar Statens vegvesen og representanter for sentralsystemets brukere, dvs. bompengeselskap og driftsselskap.

Prosjektet ble startet i 2012 og planlegges avsluttet første halvår 2016. Løsningsbeskrivelsen er godkjent, og nå utvikles systemet. Det er flere usikkerhetsmomenter knyttet til prosjektet, og det følges tett opp av Statens vegvesen. Prosjektet har en kostnadsramme på om lag 500 mill. kr og finansieres med bompenger.

<sup>12</sup> SOROS - Strategisk overordnet Risiko og Sårbarhetsvurdering

<sup>13</sup> SAMROS - Samordnet Risiko og Sårbarhetsvurdering for vegnettet.

<sup>14</sup> SAMROS II - kartlegging av kritiske objekter innen egen sektor.



Stegastein, Nasjonal turistveg Aurlandsfjellet, mot Aurlandsfjorden 650 høydemeter lavere

# 5

## Vurdering av framtidsutsikter

Nasjonalt transportplan 2014-2023 beskriver mange utfordringer innen samferdselssektoren framover. Globalisering, inntektsvekst, kraftig befolkningsvekst og en endret befolknings sammensetning med flere eldre medfører spesielt store utfordringer for transportavviklingen. Samtidig har deler av riksvegnettet lav standard og det er et stort behov for å utbedre forfallet på vegnettet. Riksvegnettet har 500 tunneler og det er behov for å gjennomføre omfattende tiltak for mange av disse, bl.a. for å oppfylle krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Dette er krevende med hensyn til gjennomføringsevne og kostnader. Ekstremvær, flom og skred gjør stor skade og medfører store konsekvenser, også i områder som tidligere har vært vurdert som sikre. De forventede klimaendringene vil kreve økt innsats til forebyggende investeringer, drifts- og vedlikeholdstiltak, beredskap, varsling og krisehåndtering.

For å møte utfordringene legger regjeringen i perioden 2014-2023 opp til en bevilgning på i gjennomsnitt på 30 mrd. 2014-kr per år til vegformål, en økning på 38 pst. i forhold til 2013. For å imøtekomme satsingen som regjeringen legger opp til i Nasjonal transportplan 2014-2023 er det viktig for Statens vegvesen å ha rett og tilstrekkelig kompetanse for å løse oppgavene. Det er behov for ytterligere kompetanse og kapasitet innenfor planlegging, utbygging, drift og vedlikehold. Deler av kapasitetsbehovet vil dekkes gjennom rekruttering av nye medarbeidere. Det er estimert et rekrutteringsbehov i størrelsesorden 700 årsverk i perioden 2014-2017. Ut fra behovsanalyser og sett i sammenheng med etatens effektiviseringsprogram, forventer Statens vegvesen en mer moderat vekst i bemanning enn tidligere. En vesentlig del av det økte behovet vil måtte bli dekket gjennom kjøp av tjenester for å øke kapasiteten.

Statens vegvesen har i dag en rekke interne og eksterne tiltak og satsingsområder for å utvikle og sikre kompetanse på fagområder som er viktige for etatens evne til å levere.

For å møte regjeringens planer for utvikling av vegnettet med betydelig økning av investeringer i infrastrukturtiltak knyttet til samferdsel, er det nødvendig at Statens vegvesen legger til rette for at det utvikles et sunt og velfungerende marked. Videre er det viktig å arbeide for å opprettholde og videreutvikle mangfoldet og konkurransen i markedet, bl.a. ved å legge til rette for at også små og mellomstore aktører kan konkurrere om oppdrag.

Statens vegvesen vil sørge for å ha god markedskunnskap gjennom kontakt med bransje, næringsliv og forskningsinstitusjoner. Staten arbeider for å utvikle tiltak/incitament som kan settes inn hvis ønsket utvikling uteblir. Statens vegvesen vil fortsatt følge kostnadsutviklingen i sektoren nøye

og vil starte et arbeid med å utvikle og vedlikeholde et system for markedsovervåking som ivaretar behovene for nødvendig kunnskap om markedet.

Statens vegvesen vil søke å utnytte mangfoldet i entreprisformer, kontraktstyper og samarbeidsformer i større grad enn det som gjøres i dag, slik at en gjør hensiktsmessige valg tilpasset markedssituasjonen og hva en ønsker å oppnå. Utførelsesentreprise er etatens mest vanlige entreprisformen i dagens kontraktsporfølje, med en andel på i overkant av 95 pst. av omsetningen i kontrakter per år. Med dagens mangfold innenfor kontraktsporfølje vil det være realistisk og hensiktsmessig å øke andelen totalentrepriser.

Det er ønskelig å dreie entrepris- og kontraktstrategien mot mer samarbeidsorienterte modeller der tilbydernes kompetanse og erfaring involveres i prosjekteringen på et tidligere tidspunkt og på en annen måte. Dette kan oppnås gjennom anskaffelsesprosedyrer med mer involvering fra rådgiver og entreprenør for å finne fram til gode løsninger som stimulerer til forbedringer gjennom innovativ prosjektutvikling. På bakgrunn av dette arbeidet Statens vegvesen med å utvikle prosedyrer for totalentreprise med forutgående dialog og/eller samspillmekanismer, hvor byggherre, entreprenør og rådgiver gjennomfører prosjektering i fellesskap. Dette vil gi flere valgmuligheter for tilfeller hvor det skal utføres arbeider som enten kan være krevende å beskrive entydig, eller krevende å gjennomføre som en tradisjonell totalentreprise.

En slik utvikling vil kreve omfattende opplæring og omstilling både hos byggherre, entreprenør og rådgiver.

Med utgangspunkt i de tilpasninger Statens vegvesen har gjort og er i ferd med å gjøre vurderes etatens evne til å nå fastsatte mål på lengre sikt som god. Det er imidlertid verdt å trekke fram noen utfordringer.

Utbedring av tunnelene representerer en utfordring med hensyn til kapasitet og kompetanse i konsulent- og entreprenørmarkedet. Dette kan gå ut over gjennomføringstakten og gjøre det krevende å nå målet om å innfri tunnelsikkerhetsforskriften innen utgangen av 2019.

Statens vegvesen erfarer at kostnadene til oppgradering av riksvegtunnelene har vært undervurdert i Nasjonal transportplan 2014-2023. Det er også en utfordring at det i transportplanen i liten grad er satt av midler til fornying av bruer.





FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

# 6

## Årsregnskap

## 6.1 Ledelseskommentarer

### Formål

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten er vegadministrasjon for staten på riksvegene og for fylkeskommunene på fylkesveg. I årsrapportens del 2 gis en nærmere introduksjon til etaten og noen hovedtall for virksomheten.

Statens vegvesen fører regnskap i henhold til kontantprinsippet.

### Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet. Regnskapet gir et dekkende bilde av Statens vegvesens bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

### Vurdering av vesentlige forhold

I 2014 har Statens vegvesen samlet disponert en tilde-ling på 23 458,2 mill. kr knyttet til kap. 1320 Statens vegvesen eksklusive postene 61 og 62. I tillegg har Statens vegvesen disponert merinntekter og gebyrer som totalt sett beløper seg til kr 185,4 mill. kr. Samlet sett medførte dette at Statens vegvesen disponerte 23 643,6 mill. kr i 2014. Regnskapet for kap. 1320 Statens vegvesen viste et forbruk på 24 026,6 mill. kr som medførte et merforbruk på 383,0 mill. kr. Merforbruket var i hovedsak knyttet til følgende forhold:

#### Post 1320.23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant og kjøretøytilsyn m.m.

Det er et merforbruk på 178,6 mill. kr på denne posten. Vinteren 2012/2013 ga enkelte steder sterk belastning på vegdekkene. Samtidig er det behov for omfattende forarbeider for å sikre optimal levetid for nye vegdekker. Statens vegvesen fant det derfor nødvendig å øke innsatsen i 2014 og benyttet om lag 100 mill. kr mer enn forutsatt til dekkelegging. Store nedbørmengder har videre økt behovet for rensk og utskifting av stikkrenner for å holde vegfundamentet fritt for vann og sikre optimal levetid for nye vegdekker.

#### Post 30 Riksveginvesteringer

Posten har et merforbruk på 304,1 mill. kr. Det vesentlige av dette er knyttet til underposten **Store prosjekter** der bl.a. kostnadsøkninger på prosjektene E6 Minnesund – Skaberud og E6 Frya – Sjoa har ført til merforbruk i 2014.

I tillegg har prosjektene E6 Nidelv bru – Grillstad og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen merforbruk som følge av at forventede inntekter fra salg av eiendommer ikke kommer før i 2015. Forsert trafikkåpning for prosjektet E18 Gulli – Langåker og avklaring i tvistesaker om sluttoppgjør for prosjektene rv 150 Ulvensplitten – Sinsen og rv 509 Solasplitten har også medført økte kostnader.

For de ulike programområder er det variasjoner. Til **Planlegging** har det vært behov for å benytte mer enn forutsatt for å legge til rette for at Nasjonal transportplan 2014-2023 kan gjennomføres, mens det for de øvrige programområdene i stor grad har blitt benyttet mindre enn planlagt.

#### Post 1320.31 Skredsikring på riksveger

Mindreforbruk på 61,3 mill. kr er i hovedsak knyttet til lavere kostnader og utsatt sluttoppgjør knyttet til prosjektet rv 70 Oppdølstranda.

#### Post 1320.37 E16 over Filefjell

Posten har et merforbruk på 48,3 mill. kr som i hovedsak skyldes at anleggsarbeidene prosjektet E16 Varpe bru – Smedalsosen er kommet raskere i gang er forventet. I tillegg kommer kostnadsøkninger på prosjektet E16 Eidsbru – Varpe bru etter at det er oppnådd enighet om sluttoppgjøret.

#### Post 1320.37 E6 Vest for Alta

Grunnet forsinket framdrift for prosjektene E6 Halselv – Møllnes og E6 Jansnes – Halselv ble det et mindreforbruk på 103,6 mill. kr.

#### Post 1320.62 Skredsikring fylkesveger

Forsinkelser knyttet til enkelte prosjekter medførte et mindreforbruk på 65,8 mill. kr. Sett i forhold til de foregående år innebærer resultatet imidlertid en positiv utvikling der mindreforbruket har blitt kraftig redusert fra 2013.

For de øvrige poster under kap. 1320 «Statens vegvesen er det kun mindre avvik mellom de midler som er stilt til disposisjon og hva som er benyttet.

Mellomværende med statskassen utgjorde per 31.12.2014 kr 2 367 223 255. Oppstillingen av artskonto-rapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværende består av. Som det framkommer har mellomværende økt med kr 1 334 476 734 i 2014, og dette er i hovedsak knyttet til en endring knyttet til mellomværende med fylkeskommunene på kr 903 150 868 og en økning av gjelden knyttet til vegarbeider finansiert gjennom forskudd med kr 689 870 000.

## Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter regnskapet til Statens vegvesen. Regnskapet for 2014 er ikke ferdig revidert per d.d. Riksrevisjonens vurdering er unntatt offentlighet fram til Stortinget mottar Dokument 1 fra Riksrevisjonen.

Oslo, 30. april 2015



**Lars Aksnes**

fungerende vegdirektør

## Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for Statens vegvesen er avlagt i henhold til gjeldende krav. Oppstillingen av bevilgningsregnskapet omfatter en øvre del med bevilgningsrapportering og en nedre del som viser beholdninger som inngår i kapitalregnskapet.

Oppstillingen av artskontorrapporteringen er satt opp i henhold til standard kontoplan for statlige virksomheter. Øvre del viser hva som er rapportert til statsregnskapet og nedre del viser grupper av konti som inngår i mellomværende med statskassen.

Regnskapet følger kalenderåret:

- Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp, med unntak av de tilfeller der det i henhold til regelverket er anledning til å nettoføre.
- Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.

Oppstillingene av bevilgningsregnskapet og artskontoregnskapet er utarbeidet etter de samme prinsipper, men gruppert etter ulike kontoplaner.

## Bevilgningsrapportering

Bevilgningsregnskapet viser Statens vegvesens rapportering av statsregnskapet for 2014. Det er stilt opp etter de kapitler og poster Statens vegvesen har fullmakt til å disponere. Oppstillingen viser alle finansielle eien-deler og forpliktelser som Statens vegvesen står oppført med i kapitalregnskapet. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon gjennom tildelingsbrev. I Note A framkommer hva som totalt er til disposisjon på den enkelte post etter fordeling av merinntekter og refusjoner.

For fremmede kapitler, der Statens vegvesen har mottatte fullmakt gjennom tildelingsbrev til å belaste kapitlet, framkommer kun regnskapstall.

## Artskontorrapportering

Artskontorrapporteringen viser regnskapstall Statens vegvesen har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan.

Gjennom notene framkommer ytterligere informasjon knyttet til forhold av betydning og også supplerende informasjon som ikke inngår i rapporteringen av statsregnskapet for å gi et mer samlet bilde på enkelte områder.

## 6.2 Bevilgningsrapportering med noter

Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2014	Merutgift (-) og mindreutgift
1320	Statens vegvesen	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	A	9 814 100 000	10 112 801 785	-298 701 785
1320	Statens vegvesen	26	Vegtilsyn	A	13 775 000	11 948 873	1 826 127
1320	Statens vegvesen	29	Vederlag til OPS-prosjekter	A	433 000 000	458 575 498	-25 575 498
1320	Statens vegvesen	30	Riksveginvesteringer	A	10 597 700 000	10 967 069 672	-369 369 672
1320	Statens vegvesen	31	Skredsikring riksveger	A	1 150 000 000	1 088 701 301	61 298 699
1320	Statens vegvesen	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	A	78 000 000	76 494 459	1 505 541
1320	Statens vegvesen	35	Vegutbygging i Bjørvika	A	18 032 000	17 940 768	91 232
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A	438 545 000	486 864 249	-48 319 249
1320	Statens vegvesen	37	E6 vest for Alta	A	399 146 000	295 482 229	103 663 771
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A	225 000 000	225 000 000	0
1320	Statens vegvesen	62	Skredsikring fylkesveger	A	818 515 000	752 680 462	65 834 538
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	A	516 100 000	510 884 916	5 215 084
<b>Sum 1320</b>	<b>Statens vegvesen</b>				<b>24 501 913 000</b>	<b>25 004 444 210</b>	<b>-502 531 210</b>
0471	Statens erstatningsansvar	71	Erstatningsansvar			34 620	
1301	Forskning og utvikling mv.	72	Tilskudd til miljøvennlig transport	B	211 386 000	70 669 883	140 716 117
1330	Særskilte transporttiltak	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	B	121 817 000	28 087 500	93 729 500
<b>Sum øvrige</b>	<b>utgiftskapitler</b>				<b>333 203 000</b>	<b>98 792 003</b>	<b>234 410 997</b>
<b>Sum utgiftsført</b>					<b>24 835 116 000</b>	<b>25 103 236 213</b>	<b>-268 120 213</b>



Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2014	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.		172 400 000	200 028 429	27 628 429
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer		400 000 000	418 445 690	18 445 690
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringselskaper		120 000 000	135 713 397	15 713 397
4320	Statens vegvesen	15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak			1 209 551	1 209 551
4320	Statens vegvesen	16	Refusjon av foreldrepenger			45 479 546	45 479 546
4320	Statens vegvesen	17	Refusjon av lærlinger			576 625	576 625
4320	Statens vegvesen	18	Refusjon av sykepenger			76 323 283	76 323 283
<b>Sum 4320</b>	<b>Statens vegvesen</b>				<b>692 400 000</b>	<b>877 776 521</b>	<b>185 376 521</b>
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			961 920	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			359 110	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			506 872 064	
8400	Deposita og avsetn.	13	Deposita og avsetninger	C		689 900 000	
<b>Sum øvrige inntektskap.</b>						<b>1 198 093 094</b>	
<b>Sum inntektsført</b>						<b>692 400 000</b>	<b>185 376 521</b>
<b>Netto rapportert til statsregnskapet</b>						<b>23 027 366 598</b>	
<b>Kapitalkontoer</b>							
60085701	Norges Bank KK / innbetaling					29 562 670 747	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling					-53 924 514 079	
713160	Endring mellomværende med statskassen					1 334 476 734	
<b>Sum rapportert</b>						<b>0</b>	

## Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet 2014

Konto	Tekst				2013	2014	Endring
626013	Aksjer			D	110 612	104 600	-6 012
628013	Leieboerinnskudd m.v.				4 820 784	4 830 115	9 331
650013	Forskudd			E	-262 311 072	641 237 463	903 548 534
840013	Deposita og avsetninger			F	-1 262 447 411	-1 952 347 411	-689 900 000
<b>Sum beholdninger til kapitalregnskapet</b>					<b>-1 519 827 086</b>	<b>-1 306 175 233</b>	<b>213 651 854</b>

**Note A Forklaring av de totale midler som er til disposisjon og beregning av overføring til 2015**

I tillegg til de midler som er stilt til disposisjon gjennom overføringer fra 2013 og tildeling for 2014 disponerte Statens vegvesen som det framkommer av bevilgningsregnskapet kr 185 376 521 i refusjoner og merinntekt. Etterfølgende tabell viser fordelingen av disse på post 1320.23 «Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.» og post 1320.30 «Riksveginvesteringer. Kolonnen «Til disposisjon viser det totale beløp som var til disposisjon på den enkelte post etter denne fordeling. På bakgrunn av det samlede beløp som er til disposisjon og regnskap for 2014 framkommer mer (-) og mindreutgift på den enkelte post og mulig overføring til 2015.

**Beløp i 1000 kr**

Kapittel og post	Postnavn	Stikkord	Overført fra 2013	Tildeling 2014	Samlet tildeling	Refusjon	Merinntekt	Til disposisjon	Regnskap 2014	Merutgift (-) Mindreutgift	Mulig overføring
1320.23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72	0	9 814 100	9 814 100	92 692	27 446	9 934 238	10 112 802	-178 564	0
1322.26	Vegtilsyn		775	13 000	13 775			13 775	11 949	1 826	650
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	0	433 000	433 000		0	433 000	458 575	-25 575	0
1320.30	Riksveginvesteringer	kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72	0	10 597 700	10 597 700	30 897	34 342	10 662 939	10 967 070	-304 131	0
1320.31	Skredsikring riksveger	kan overføres, kan nyttes under post 30	0	1 150 000	1 150 000			1 150 000	1 088 701	61 299	61 299
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	kan overføres	0	78 000	78 000			78 000	76 494	1 506	1 506
1320.35	Vegutbygging i Bjørnvika	kan overføres	32	18 000	18 032			18 032	17 941	91	91
1320.36	E16 over Filefjell	kan overføres	11 545	427 000	438 545			438 545	486 864	-48 319	0
1320.37	E6 vest for Alta	kan overføres	19 146	380 000	399 146			399 146	295 482	103 664	103 664
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		0	225 000	225 000			225 000	225 000	0	0
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	kan overføres	254 515	564 000	818 515			818 515	752 680	65 835	65 835
1320.72	Kjøp avriksvegerferjetjenester	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	0	516 100	516 100			516 100	510 885	5 215	5 215
<b>Sum</b>			<b>286 013</b>	<b>24 215 900</b>	<b>24 501 913</b>	<b>123 589</b>	<b>61 788</b>	<b>24 687 290</b>	<b>25 004 443</b>	<b>317 153</b>	<b>238 260</b>

### Note B Fullmakt til å belaste post 1301.72 «Tilskudd til miljøvennlig transport» og post 1330.60 «Særskilt tilskudd til kollektivtransport»

Statens vegvesen har gjennom tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet fått fullmakt til å belaste post 1301.72 «Tilskudd til miljøvennlig transport» og post 1330.60 «Særskilt tilskudd til kollektivtransport»

### Note C Konto 840013 Deposita og avsetninger

Statens vegvesen mottar hvert år forskudd for å kunne gjennomføre investeringer på riksveg på et tidligere tidspunkt enn hva som hadde vært mulig dersom de skulle ha vært finansiert over statsbudsjettet. Ved inngåelse av avtale om bruk av forskuddsmidler legges det til grunn gjennom hvilke framtidige statsbudsjett tilbakebetalingen skal gjennomføres. I 2014 mottok Statens vegvesen totalt **kr 950 700 000 i nye forskudd og det ble tilbakebetalt kr 260 800 000. Dette ga en netto økning av forskuddsmidler på kr 689 900 000.**

### Note D Konto 640013 Aksjer

Statens vegvesen besitter aksjeposter i følgende selskaper:

Selskap	31.12.2013	31.12.2014	Samlet aksjekapital
Svinesundforbindelsen AS	100 000	100 000	100 000
Lillehammer Turist	2 100	2 100	272 800
Vekst i Grenland AS	2 500	2 500	205 346
Nord Salten Kraft AS	6 012	0	
<b>Sum</b>	<b>110 612</b>	<b>104 600</b>	<b>578 146</b>

Statens vegvesen solgte aksjene i Nord Salten Kraft AS og dette ble inntektsført som tilfeldig inntekt mot kap. 5309.29

### Note E Konto 650013 Forskudd

Statens vegvesen forvalter fylkesveger på vegne av fylkeskommunen. I den forbindelse blir alle belastninger knyttet til fylkesveger belastet Statens vegvesens konsernkonto. Gjennom året rekvirerer Statens vegvesen midler fra fylkeskommunen for å dekke opp denne likviditetsmessige belastningen. Det er i den forbindelse lagt til grunn at fylkeskommunene og staten over tid skal forskuttere like mye slik at ingen oppnår noen finansiell gevinst eller tap. Status for 2013 og 2014 er som følger:

Selskap	31.12.2013	31.12.2014	Endring
Mellomværende med fylkeskommunene	-262 311 072	641 237 463	903 548 534

Pr. 31.12.2014 har Statens vegvesen en fordring på fylkeskommunene på kr 641 237 463

### Note F Konto 840013 Deposita og avsetninger

Statens vegvesen mottar forskudd for å gjennomføre investeringer på riksveg. Disse forskudd skal betales tilbake gjennom framtidige statsbudsjett. Gjennom 2014 økte gjelden med kr 689 900 000. Status for 2013 og 2014 er som følger:

Selskap	31.12.2013	31.12.2014	Endring
Forskudd til vegarbeid	-1 262 447 411	-1 952 347 411	-689 900 000

### 6.3 Artskontorrapporteringen med noter

Oppstilling av artskontorrapportering	Note	2 013	2 014
<b>Inntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	412 995 551	418 445 690
Innbetaling tilskudd		5 434 770	3 513 931
Innbetaling bompenger	2	7 598 167 406	8 597 251 876
Innbetaling tilskudd til vegarbeid	3	234 129 450	112 832 620
Salgs- og leieinnbetaling	4	388 996 807	444 644 561
Erstatninger fra eksterne	5	133 421 008	135 713 397
Innbetaling av finansinntekter		714 494	430 223
Salgsinntekter salg eiendeler		1 684 570	29 273 281
Øvrige inntekter		183 231 319	151 795 355
<b>Sum innbetalinger</b>		<b>8 958 775 375</b>	<b>9 893 900 933</b>
<b>Utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Forskudd til leverandører	6	211 306 309	318 148 163
Langsiktig gjeld forskudd til vegarbeider	7	357 284 000	-1 379 800 000
Kortsiktig gjeld entrepriser	8	-289 973 968	-140 455 761
Utbetaling til lønn og sosiale kostnader	9	4 280 774 325	4 500 999 428
Kalkulatoriske lønnskostnader belastet fylkeskommunene	10	-618 220 989	-616 928 239
Offentlige refusjoner vedrørende lønn		-116 015 819	-123 589 005
Utbetaling til investeringer		197 326 415	281 151 751
Utbetaling til grunnerstatning	11	627 114 723	761 508 006
Fremmedytelser og underentrepriser	12	19 050 106 498	22 220 068 977
Kjøp av fremmede tjenester (konsulenter)	13	2 749 260 072	3 222 113 125
Kostnad og godtgjørelse reiser		352 326 150	319 531 695
Kostnader lokaler		675 011 911	738 687 548
IKT kostnader vedl. og kjøp av utstyr		277 574 265	298 218 712
Forbruk av varer		272 225 493	296 667 212
Øvrige driftskostnader		562 351 932	827 949 065
Finanskostnader		16 758 843	23 536 998
Kjøp av ferjetjenester		560 082 193	514 289 429
Erstatning		50 217 195	95 667 934
<b>Sum utbetalinger</b>		<b>29 215 509 548</b>	<b>32 157 765 038</b>
<b>Netto rapportert utgifter til drift og investeringer</b>			
		<b>20 256 734 173</b>	<b>22 263 864 105</b>
Utbetaling av tilskudd og stønader	14	1 451 398 319	1 271 336 477
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
5700 Arbeidsgiveravgift		478 887 836	506 872 064
5309 Tilfeldige inntekter		28 628	961 920
<b>Sum utgifter på felleskapitler</b>		<b>478 916 464</b>	<b>507 833 984</b>
<b>Netto utgift rapportert til statsregnskapet</b>		<b>21 229 216 028</b>	<b>23 027 366 598</b>



<b>Oversikt mellomværende med statskassen</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>			
Fordringer på ansatte		2 096 384	1 671 484
Kasse (trafikkstasjoner)		2 480 767	2 621 103
Bankonti utenom konserntontosystemet – Strømkonto	15	-18 678 781	-19 076 447
Bankonti utenom konserntontosystemet - Deponerte bompenger	15	0	6 796 818
Bankkonto utenom konserntontosystemet - Deponering grunnerstatning	15	17 645	17 838
Bank		-17 037 146	-15 790 350
Motpost udisponerte bompenger		0	-6 796 818
Kortsiktig gjeld		-3 737 971	-22 905 664
Skyldig offentlige avgifter		-177 788 117	-198 478 206
Mellomværende fylkeskommunene	16	-280 989 852	622 161 016
Forskudd vegarbeid	17	1 262 447 411	1 952 347 411
Motpost periodisering bompenger fylke	18	259 960 009	40 620 134
Øvrig		3 976 172	4 034 937
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>		<b>1 032 746 521</b>	<b>2 367 223 255</b>

### Note 1: Innbetaling fra gebyrer

Statens vegvesen innkrever gebyrer som føres mot kap. 4320 Statens vegvesen og post 02 Gebyrinntekter. Disse inntekter er knyttet til følgende oppgaver:

<b>Gebyr</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Fører kort	335 456 697	337 713 956
Dagprøvekjennermerke	32 838 310	31 287 939
Myndighetskontroller	25 643 826	27 692 947
Påskiltingsgebyr	16 929 835	19 215 065
Øvrige gebyrer	2 126 883	2 535 783
<b>Sum gebyrinntekter</b>	<b>412 995 551</b>	<b>418 445 690</b>

### Note 2: Innbetaling tilskudd bompenger

I henhold til Stortingsvedtak om tiltak på riksveger som skal finansieres gjennom bompenger rekvirerer Statens vegvesen de nødvendige midler fra de ulike bompengeselskap. For årene 2013 og 2014 utgjorde dette følgende:

	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Bompenger	7 598 167 406	8 597 251 876

### Note 3: Innbetaling av tilskudd til riksveginvesteringer

Knyttet til enkelte investeringsprosjekter bidrar bedrifter eller offentlige organer med hele eller deler av kostnadene. Statens vegvesen finansierte investeringer for følgende beløp i 2013 og 2014:

	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Tilskudd	234 129 450	112 832 620

**Note 4: Salgs- og leieinntekter**

Statens vegvesen mottar ulike inntekter som primært knyttet til følgende forhold:

Inntekt	2013	2014
Refusjon fra bistandsland	3 000 000	2 000 000
Salg av kjennemerker	16 000 000	14 000 000
Salg fra Autosys / vegdatabank	25 000 000	20 000 000
Salg av bilde til førerkort <sup>5</sup>	19 000 000	18 000 000
Følgetransport	9 000 000	8 000 000
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter ført mot post 30	180 000 000	150 000 000
Ulike inntekter knyttet til «Utbygging av Bjørvika»	59 000 000	138 000 000
Øvrige inntekter	77 996 807	94 644 561
<b>Sum</b>	<b>388 996 807</b>	<b>444 644 561</b>

Av inntekter knyttet til investeringsprosjekter er disse fordelt mellom inntekter fra samarbeidsprosjekter og inntekter knyttet til salg av grunn m.v. som i henhold til regelverket kan nettoføres.

**Note 5: Erstatninger fra eksterne**

Bilister og andre forårsaker skader på veginnretninger. Statens vegvesen mottar i den forbindelse erstatninger primært fra forsikringselskaper. I 2013 og 2014 mottok Statens vegvesen følgende erstatningsbeløp:

	2013	2014
Erstatning fra eksterne	133 421 008	135 713 397

**Note 6: Forskudd til leverandører**

Entreprenørfirmaer har betydelige kostnader knyttet til etablering av rigg og andre oppstartskostnader før de utfører arbeid som i henhold til kontrakten kan faktureres Statens vegvesen. For at dette ikke skal medføre en for stor likviditetsmessig belastning blir det for mange kontrakter avtalt at det skal utbetales et forskudd. Netto bevegelse knyttet til forskudd til leverandører var som følger for årene 2013 og 2014. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

Årets netto bevegelse	2013	2014
Forskudd til leverandører knyttet til riksveger (netto bevegelse)	211 306 309	318 148 163

Som følge av kravene til oppstilling av bevilgningsregnskapet er det kun årets bevegelse knyttet til statsregnskapet som kommer til uttrykk. Etterfølgende oppstilling viser utestående forskudd knyttet til Statens vegvesen:

Utgående balanse pr. 31.12	31.12.2013	31.12.2014
Forskudd til leverandører knyttet til riksveger	496 384 438	814 532 601

**Note 7: Forskudd til vegarbeider**

Statens vegvesens mottar forskudd for å gjennomføre investeringer på riksveg. På bakgrunn av de krav som følger knyttet til regnskapsføring av forskudd i artskontorrapportering til statsregnskapet fremkommer netto endring i det enkelte år med det dobbelte beløp i oppstillingen. For å synliggjøre de reelle endringer samt totalt gjeld pr. 31.12.2013 og 31.12.2014 vises det til note 17. På bakgrunn av det fremkommer følgende regnskapstall:

Årets bevegelse	2013	2014
Forskudd til vegarbeider	357 284 000	-1 379 800 000

**Note 8: Kortsiktig gjeld til leverandører**

I henhold til den standardkontrakt Statens vegvesen benytter knyttet til entrepriser blir det holdt tilbake 10 pst. av det fakturerte beløp inntil 5 pst. av kontraktsbeløpet er tilbakeholdt som sikkerhet. For årene 2013 og 2014 medførte dette følgende netto bevegelse. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

Årets netto bevegelse	2013	2014
Kortsiktig gjeld til leverandører (netto bevegelse)	-289 973 968	-140 455 761

Som for forskudd til leverandører medfører kravene til bevilgningsregnskapet at kun netto bevegelse kommer til uttrykk.

Etterfølgende oppstilling viser tilbakeholdt sikkerhetsstillelse knyttet til Statens vegvesen:

Utgående balanse pr. 31.12	31.12.2013	31.12.2014
Tilbakehold sikkerhetsstillelse	-1 238 101 257	-1 378 557 018

**Note 9: Lønn og sosiale kostnader**

Etterfølgende tabell viser brutto lønn og sosiale kostnader i 2013 og 2014 og bemanning i hele stillinger.

	2013	2014
Lønn og sosiale kostnader (ekskl. lønnsrefusjoner)	4 280 774 325	4 500 999 428
Bemanning, hele stillinger	6 807	7 036

**Note 10: Kalkulatorisk lønn belastet fylkeskommunene**

Investeringsoppgaver på fylkesveg går ikke inn under felles vegadministrasjon og den enkelte fylkeskommune skal følgelig dekke Statens vegvesens kostnader knyttet til egne ansatte. Den regnskapsmessige belastning skjer gjennom at de ansatte fører timer på den enkelte fylkeskommune med en tilhørende timepris. Som oppstillingen viser medførte det følgende inntekter for Statens vegvesen:

	2013	2014
Kalkulatorisk lønn belastet fylkesvegvesenregnskapene	-618 220 989	-616 928 239

**Note 11: Grunnerstatninger**

I forbindelse med investeringsprosjekter må Statens vegvesen innløse en rekke eiendommer for å få tilgang til den vedtatte trasé. For årene 2013 og 2014 kom dette på følgende beløp fordelt pr. region når tilknyttede saksomkostninger og gebyrer er inkludert. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

Region	2013	2014
Region øst	235 015 882	247 453 636
Region sør	53 475 652	170 788 873
Region vest	178 699 923	205 881 672
Region midt	116 851 476	49 695 058
Region nord	42 967 052	87 528 483
Vegdirektoratet	104 738	160 284
<b>Sum</b>	<b>627 114 724</b>	<b>761 508 006</b>

**Note 12: Utbetalinger knyttet til entrepriser**

Av det beløp Statens vegvesen utbetaler til leverandører er det vesentlige knyttet til utbetaling i forbindelse med entrepriser. For 2013 og 2014 fordelte dette seg som følger på drift, vedlikehold og investering på riksveg. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

	2013	2014
Drift av riksveger	2 090 503 119	2 290 730 752
Vedlikehold av riksveger	2 012 357 093	2 604 260 740
Investeringer på riksveg	14 921 306 375	17 289 324 400
Øvrig	25 939 911	35 753 085
<b>Sum</b>	<b>19 050 106 498</b>	<b>22 220 068 977</b>

**Note 13: Fremmedtjenester (konsulenttjenester)**

For å kunne gjennomføre de oppgaver Stortinget har vedtatt er Statens vegvesen avhengig av å benytte konsulenter. For årene 2013 og 2014 fordeler bruken seg av konsulenter seg på følgende områder. Beløpene omfatter også prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd:

Fagområde	2013	2014
Veg og trafikkforvalter (ivareta eierskap til infrastruktur og grunn, planlegge veg, prosjektering, bygge, drift og vedlikehold)	1 709 399 466	2 388 166 063
Myndighetsorgan (Trafikant- og kjøretøyrettede oppgaver, vedta forskrifter og normaler, kontrollvirksomhet)	94 525 726	97 552 572
Utøve ledelse og styring	10 594 390	13 000 899
IKT	447 325 852	417 899 455
Øvrig	299 569 371	75 868 770
<b>Sum</b>	<b>2 749 260 072</b>	<b>3 222 113 125</b>

**Note 14: Utbetaling av tilskudd**

Statens vegvesen forvalter betydelige midler knyttet til tilskudd. Det primære av dette omfatter tilskudd til fylkesveg i form av tilskudd til rassikring på fylkesveg og tilskudd til rentekompensasjon for fylkeskommuner. For årene 2013 og 2014 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	2013	2014
Tilskudd til fylkeskommuner	747 797 889	1 014 789 964
Tilskudd til kommuner	98 600 263	97 552 572
Øvrige tilskudd	605 000 165	158 993 941
<b>Sum</b>	<b>1 451 398 317</b>	<b>1 271 336 477</b>

Beløpet knyttet til øvrig tilskudd i 2013 omfatter i stor grad tilskudd avvikling av bompengeselskaper der Stortinget vedtok at investeringen allikevel ikke skulle finansieres gjennom bompenger.



### Note 15: Bankkonti utenom konsernkontosystemet

I enkelte tilfeller er Statens vegvesen avhengig av å kunne opprette konti som ikke inngår i konsernkontosystemet. Pr. i dag er slike konti knyttet til følgende forhold:

Konto knyttet til kjøp av kraft: Statens vegvesen anskaffer kraft gjennom handel på kraftbørsen Nord Pool. En slik handel forutsetter at etatens kraftmegler har tilgang til nødvendige midler for å kunne gjennomføre de nødvendige kjøp. For å ivareta dette ble det opprettet en egen konto for dette formål.

Konto knyttet til deponerte bompenger: Når et prosjekt som helt eller delvis finansieres med bompenger blir avsluttet vil det i mange tilfeller være en situasjon der bompengeselskapet har krevd inn noe mer enn det behov prosjektet hadde. I den forbindelse er det lagt til grunn at midlene skal avsettes og benyttes til framtidige tiltak i det samme området som det tidligere bompengeprojektet var knyttet til.

Konto knyttet til deponering av grunnerstatninger: I enkelte tilfeller kan det oppstå tvil om hvem som reelt sett skal motta det erstatningsbeløp som er vedtatt. Inntil dette er avklart blir disse midler satt inn på en særskilt konto.

### Note 16: Mellomværende fylkeskommunene

Statens vegvesen forvalter drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveg på oppdrag fra fylkeskommunene.

I forbindelse med dette er Statens vegvesen ansvarlig for gjennomføringen av de oppgaver den enkelte fylkeskommune ber oss ivareta. Dette medfører at Statens vegvesen belaster sine oppgjørskonti mot Norges Bank også for de tiltak som gjennomføres på fylkesveger og som skal dekkes av den enkelte fylkeskommune. For at dette ikke skal få noen negativ likviditetsmessige effekt for staten er det lagt til grunn at Statens vegvesen skal rekvirere midler gjennom året som medfører at verken fylkeskommunene og staten over tid kan oppnå noen rentegevinst eller tap.

Netto bevegelse knyttet til mellomværende med fylkeskommunene ble som følger:

Årets netto bevegelse	2013	2014
Kortsiktig gjeld til leverandører (netto bevegelse)	-627 982 099	903 150 868

Ved utgangen av 2013 og 2014 framkom følgende mellomværende mot fylkeskommunene:

Utgående balanse 31.12	31.12.2013	31.12.2014
Mellomværende fylkeskommuner	-280 989 852	622 161 016

Som tabellen viser hadde Statens vegvesen i 2013 en gjeld til fylkeskommunene på kr 280 989 852, mens det ved utgangen av 2014 var endret til et krav på 622 161 016.

**Note 17: Forskudd vegarbeider**

Statens vegvesen mottar hvert år forskudd for å gjennomføre investeringer på riksveg. Disse forskudd skal tilbakebetales gjennom fremtidige statsbudsjett.

Netto bevegelse knyttet til mottatte og oppgjorte forskudd ble som følger:

Årets netto bevegelse	2013	2014
Netto bevegelse mottatte og oppgjorte forskudd til vegarbeider	178 642 000	-689 900 000

Ved utgangen av 2013 og 2014 framkom saldi:

Utgående balanse 31.12	31.12.2013	31.12.2014
Mottatte forskudd vegarbeider	-1 262 447 411	-1 952 347 411

**Note 18: Motpost periodisering bompenger fylkesveg**

Fylkeskommunene skal i henhold til regnskapskravene føre regnskapet i henhold til anordningsprinsippet. Dette medfører at regnskapet skal uttrykke verdien av det arbeid som er utført i det enkelte år. For å ivareta dette i forhold til den enkelte fylkeskommune må Statens vegvesen foreta en periodisering av bompenger knyttet til fylkesveg i de tilfeller det beløp som er innbetalt fra bompengeselskapene ikke er i tråd med den forutsatte belastning. Det beløp som periodiseres medfører en reduksjon eller økning av fylkesvegeregnskapet. Dette medfører følgelig at det også påvirker mellomværende mellom Statens vegvesen og den enkelte fylkeskommune. For at dette ikke skal medføre avvik ved rapportering av statsregnskapet må følgelig også dette periodiseringsbeløp være med i rapporteringen som en motpost.

Periodiseringsbeløpet utgjorde følgende:

	31.12.2013	31.12.2014
Motpost periodisering bompenger fylkesveg	259 960 009	40 620 134

## Vedlegg 1

Nærmere om mål og resultater mm.

# 1 Nærmere om mål og resultater - Hovedmål Framkommelighet

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

## Oppfølging av driftskontrakter

Tabell 1.1 Omfang stikkprøvekontroller - driftskontrakter

	Riksveg	Gang- og sykkelveg	Sum
<b>Antall kontroller som var planlagt for året</b>	15 675	4 081	19 756
<b>Antall gjennomførte kontroller</b>	12 459	3 202	15 661
Herav på vinterdrift	2 445	702	3 147
Herav andre oppgaver som skal utføres i driftskontraktene	10 014	2 500	12 514
<b>Antall kontroller uten mangler</b>	10 693	3 047	13 740
Herav på vinterdrift	2 185	695	2 880
Herav andre oppgaver som skal utføres i driftskontraktene	8 508	2 352	10 860

Tabell 1.2 Oversikt ikke-planlagte kontroller og mangler

	Riksveg	Gang- og sykkelveg	Sum
Antall gjennomførte kontroller som ikke var planlagt	3 725	436	4 161
Antall mangler totalt på både planlagte og ikke-planlagte kontroller	409	30	439

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å sikre at forutsatt driftsstandard nås. I 2014 ble 79 pst. av de planlagte stikkprøvekontrollene gjennomført. Dette er en økning fra 2013 hvor andelen gjennomførte kontroller var 61 pst. Hovedårsaken til at ikke alle planlagte

kontroller ble gjennomført er at kontrollene har vært noe mer ressurskrevende enn først antatt. Av de gjennomførte kontrollene var 87 pst. uten mangler.

Etaten vil følge opp resultater og registreringsrutiner i 2015 med sikte på å bedre gjennomføringen.



## Riksveger åpnet for trafikk

Tabell 1.3 Riksveger åpnet for trafikk i 2014

Vegnr/Strekning	Fylke	Antall km
E6 Minnesund – Skaberud	Akershus/Hedmark	17,6
E16 Kongsvinger – Slomarka	Hedmark	16,5
E18 Melleby – Momarken	Østfold	8
Rv 3 Åsta bru med tilknytninger	Hedmark	6,9
E16 Fønhus – Bagn	Oppland	10,1
Rv 4 Lygna sør	Oppland	3,1
E18 Gulli – Langåker	Vestfold	23
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	Buskerud	16,4
E39 Vågsbotn – Hylkje	Hordaland	1,7
E16 Smedalsosen - Borlaug	Sogn og Fjordane	10,8
Rv 70 Oppdølstranda	Møre og Romsdal	9,5
E136 Vågstrandstunnelen	Møre og Romsdal	4,8
E6 Nidelv bru – Grilstad	Sør-Trøndelag	4,5
E10 Solbjørnneset - Hamnøy	Nordland	2,1
E6 Moskenes ferjekai	Nordland	1,1
E8 Riksgrensen - Skibotn	Troms	8,2
E69 Ytre Sortevik	Finnmark	1
E6 Okselv bru	Finnmark	0,5
<b>Sum</b>		<b>145,8</b>

## Reisetider i og mellom landsdeler

Tabell 1.4 Reisetidsgevinster i minutt på utvalgte strekninger på riksvegnettet

Rute	Reisetid i 2014 (timer)	Forutsatt redusert reisetid i 2014 (minutt)	Faktisk redusert reisetid i 2014 (minutt)	Forutsatt redusert reisetid Handlingsprogrammet 2014 -2017 (minutt)
E18 Oslo – Kristiansand	4:57	2:30	2:30	3:54
E39 Kristiansand – Stavanger	3:59	0	0	0:42
E39 Stavanger – Bergen	4:49	0	0	0
E39 Bergen – Ålesund	7:06	1:36	1:36	4:54
E39 Ålesund – Trondheim	6:01	0	0	1:42
E6/rv 80 Trondheim – Bodø	11:20	0:42	0	7:24
E6/E8 Bodø – Tromsø	9:19	0	0	19:54
E6/E8 Tromsø – Alta	6:15	1:30	0:30	20:48
E6 Oslo – Trondheim	8:16	5:00	5:00	12:00
E6 /rv 3 Oslo – Trondheim	7:37	3:48	3:48	3:48
E6/E136 Oslo – Ålesund	8:44	3:48	3:48	12:30
E18/E16 Oslo – Bergen	8:20	2:36	2:36	6:24
E16 Riksgrensa (Riksåsen) – Hønefoss	2:35	3:48	3:48	4:12
E18/E134 Oslo – Haugesund	7:26	0	0	13:36
E18 Oslo – Ørje (Sverige)	1:22	2:30	2:30	2:30

9 av 15 ruter har fått reduksjon i reisetid som følge av prosjekter åpnet for trafikk i 2014. Reduksjonen ble imidlertid noe lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2013-2014) pga. forskyvning i åpningstidspunkt for to prosjekter:

Prosjektet E6 Harran – Nes bru ble åpnet i 2013, mot tidligere forutsatt i 2014 og prosjektet E6 Jansnes – Halselv vil først bli åpnet for trafikk i 2015, mot tidligere forutsatt i 2014.

## Avstandskostnader

Tabell 1.5 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte strekninger på riksvegnettet

Rute	Strekning	Status pr. 1.1.2014 i kr	Forutsatt endring i 2014 i kr	Faktisk endring i 2014 i kr	Forutsatt endring 2014-2017 i kr
E18	Ørje – Kristiansand	3 940	103	-20	108
E39	Kristiansand – Trondheim	18 750	-159	-115	-343
E6/rv 3/E6	Svinesund – Trondheim	7 080	112	116	74
E6	Trondheim – Kirkenes	22 770	-47	1	-380
E16	Oslo – Bergen	5 960	-44	15	-51
E134	Drammen – Haugesund	4 800	0	6	-71
E16/rv 7/rv 52/E16	Oslo – Bergen	5 660	-248	-261	-248
E16/rv 7/rv 52/ rv 5	Oslo – Florø	6 370	-248	-261	-249
E6/E136	Oslo – Ålesund	6 380	116	76	271
E6/rv 70	Oslo – Kristiansund	7 680	128	88	170
E10	Å – Riksgrensa	4 200	86	-38	86

For enkelte strekninger er det mindre avvik i forhold til forutsatt endring i virkninger av gjennomførte tiltak i 2014. Avvikene er i hovedsak knyttet til endrede tidspunkt for trafikkåpning for enkelte prosjekter, bl.a. prosjektet E16 Fønhus – Bagn i Oppland som åpnet for trafikk i 2014, mot tidligere forutsatt i 2015 og prosjektet E6 Jansnes – Halselv i Finnmark som nå er forutsatt åpnet

i 2015. Avvikene skyldes også utsatt tidspunkt for innføring av bompengeneinnkreving på enkelte strekninger, bl.a. E6 Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark og E10 Trældal – Leirvik i Nordland. På flere ruter er det økninger i transportkostnader som skyldes endringer i takstopplegg i Miljøpakke Trondheim som det ikke var tatt høyde for ved beregningen av virkninger i Prop. 1 S (2013-2014).

## Sykkel

Tabell 1.6 Byer og tettsteder med planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk og avtaler om konsentrert innsats for økt sykkelbruk

	Resultat 2014
Antall byer og tettsteder med over 5000 innbyggere som har utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk inneværende år	24
Antall byer som har inngått forpliktende avtaler om konsentrert innsats for økt sykkeltrafikk i inneværende år	13

En sykkelbyavtale er et trepartssamarbeid der en kommune inngår avtale med fylkeskommunen og Statens vegvesen om i en definert periode å satse ekstra på tilrettelegging for økt sykkeltrafikk. Avtaleperioden er for fire år og kan forlenges hvis det lages en ny avtale.

I 2014 var det ingen nye kommuner som underskrev sykkelbyavtale, men 15 kommuner fornyet eksisterende sykkelbyavtale med fire nye år. I tillegg har det pågått et arbeid med 16 nye sykkelbyavtaler, som forventes inngått i 2015. I 2014 var det til sammen 27 kommuner som hadde gjeldende sykkelbyavtale for det året.

Tabell 1.7 Sykkelveginspeksjoner

	Resultat 2014	
	Km	Pst.
Antall km sykkelruter inspisert av totalt antall km sykkelruter langs riksveg inneværende år	79,7	5,3
Antall km sykkelruter inspisert og utbedret av totalt antall km sykkelruter langs riksveg inneværende år	41,4	2,8

Sykkelveginspeksjoner skal gjennomføres for alle sykkelruter langs riksvegnettet innen utløpet av 2019.

## Kollektivtrafikktiltak i de fire største byområdene på riksvegnettet

Tabell 1.8 Midler til tiltak for å bedre forholdene for kollektivtransporten på riksvegnettet i de fire største byene

Mill. kr

Type tiltak	Til disposisjon i 2014			Faktisk forbruk 2014		
	Statlige midler	Annen finansiering	SUM	Statlige midler	Annen finansiering	SUM
Framkommelighet	-6,3	137,8	131,5	37,1	164,8	201,9
Knutepunkt, innfartsparkering, terminaler	72,6	65,0	137,6	50,0	7,2	57,2
Andre tiltak <sup>1</sup>	30,6	28,9	59,5	17,7	20,0	37,7
Totalt	96,9	231,7	328,6	104,8	192,0	296,8

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

De største avvikene mellom disponible midler og faktisk forbruk skyldes framskyndet gjennomføring av kollektivfelt på rv 150 Teisen-Ulvensplitten i Oslo for at anlegget skulle stå ferdig mest mulig samtidig med avslutningen av Ulven-Sinsen prosjektet. Dette har ført til redusert innsats på andre områder, særlig knyttet til knutepunkter, innfartsparkering, terminaler.

Mindreforbruket på Andre tiltak skyldes bl.a. behov for midler til framkommelighetstiltak og planavklaringer i sammenheng med reguleringsmessige tiltak. I Trondheim er miljøgate Olav Trygvason utsatt i påvente av planavklaring rundt parkeringsanlegg under gata.

Tabell 1.9 Oversikt over faktisk forbruk av statlige midler på tiltak i de fire byområdene

Mill. kr

	Oslo	Stavanger	Bergen	Trondheim	SUM
Framkommelighet	46,8	-3,4	-6,4	0,1	37,1
Knutepunkt	0,9	0	0	49,1	50,0
Andre tiltak	11,9	0	0	5,8	17,7
Totalt	59,6	-3,4	-6,4	55,0	104,8

Tabell 1.10 Gjennomførte framkommelighetstiltak på riksveg i de fire byområdene

Kollektivfelt, andre feltprioriteringer (km)		Signalprioritering (antall)		Andel kryss med signalprioriteringer (pst.) <sup>15</sup>
Status 31.12.2014	Bygget 2014	Status 31.12.2014	Bygget 2014	
55,6	3,8	95	9	Vest ikke oppgitt Midt 43% Oslo 100%

Tabell 1.11 Endring i kollektivtrafikkreiser 2013-2014

Kollektivtrafikkreiser	Endring 2013 – 2014 (pst.)
Osloområdet (Oslo og Akershus)	3,1
Trondheimsområdet	0,8
Nord-Jæren	0,4
Bergensområdet	3,2

Alle storbyområdene hadde en vekst i kollektivtrafikkreiser i 2014. Reisetallene er basert på rapporteringen til belønningsordningen og inneholder foreløpige tall for Osloområdet.

<sup>15</sup> Har ikke tall for Nord-Jæren og Bergensområdet.

Tabell 1.12 Endring i hastighet for kollektivtransporten på stamlinjenettet

	Resultat 2014 (km/t)	Endring fra 2013 (pst.)
Trondheim		
inkl. holdeplasstid	22,9	3
ekskl. holdeplasstid	29,0	4
Bergen		
inkl. holdeplasstid	27,0	11 <sup>1</sup>
ekskl. holdeplasstid	32,9	
Stavanger	Ikke målt	-
Oslo		
inkl. holdeplasstid	19,2	-1
ekskl. holdeplasstid	24,1	-1

<sup>1</sup> Ikke direkte sammenliknbar med 2013, jf. kommentar under.

Bergen har nytt registreringsområde fra 2013. Tidspunktet for rushperiodene er lenger i 2014 enn i 2013, og en strekning der det er liten forsinkelse i rushperioden er lagt inn. Med en større del av registreringen utenom den tyngste rushtiden gir indikatoren høyere målt hastighet og ikke et uttrykk for bedre framkommelighet. I Osloområdet er det noe nedgang i hastigheten for trikk og bybuss, mens det har vært en økning i hastigheten for regionbuss. Omlegging av stambussruter og flere nye ruter i Trondheim fra 2013 gjør at det ikke er mulig å sammenlikne tall før og etter 2013.

I tabell 1.12 er det oppgitt hastighet med og uten oppholdstid på holdeplass. Hastighet uten holdeplasstid gir uttrykk for forsinkelser på strekning og synliggjør best virkningen av investeringer som kollektivfelt og kollektivprioritering. Hastighet inklusiv holdeplasstid påvirkes av antall reisende. Økt antall reisende gir økt oppholdstid og lavere samlet hastighet.



## 2 Nærmere om ressursbruk 2014

### Oppfølging av prosjekter

#### Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2013

Tabell 2.1 Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter åpnet for trafikk i 2013<sup>16</sup>

	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2014-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2014-kr)	Avvik (pst.)
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2013	15 244	16 483	8,2

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2013, er det en samlet kostnadsøkning på 8,2 pst. i forhold til opprinnelig

kostnadsoverslag. Tilsvarende tall for 2012 var en kostnadsøkning på 5,5 pst.

Tabell 2.2 Endring i kostnadsoverslag for større prosjekter åpnet for trafikk i 2013

Prosjekt	Opprinnelig overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnads- ramme	Siste overslag	Avvik fra styringsramme		Avvik fra kostnads- ramme	
	(mill. 2014-kr)	(mill. 2014-kr)	(mill. 2014-kr)	(mill. 2014-kr)	(pst.)	(mill. 2014-kr)	(pst.)
Rv 13 Hardangerbrua	2 627	2 967	2 627	0	0	-340	-11,5
E16/rv 13 Vossapakken <sup>1</sup>	1 419	1 532	1 390	-29	-2,0	-142	-9,2
Rv 13 Tysdalsvatnet	496	545	494	-2	-0,3	-51	-9,3
E6 Nidelv bru – Grilstad/Værnes – Kvithammar <sup>2</sup>	4 322	4 569	4 315	-7	-0,2	-254	-5,6
E6 Sentervegen – Tonstad	516	567	416	-100	-19,3	-151	-26,6
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	3 540	4 412	4 060	520	14,7	-352	-8,0
E6 Harran – Nes bru	248	310	272	24	9,6	-38	-12,2
Rv 80 Løding – Vikan	623	743	618	-5	-0,7	-125	-16,9
E6 Møllnes – Kvenvik - Hjem- meluft	752	847	840	88	11,7	-7	-0,8
<b>SUM</b>	<b>14 542</b>	<b>16 491</b>	<b>15 032</b>	<b>490</b>	<b>3,4</b>	<b>-1 459</b>	<b>-8,8</b>

1 Delprosjektet E16 Omlegging forbi Voss åpnet for trafikk i 2013, mens delprosjektene på rv 13 åpnet for trafikk i 2011. Kostnadstallene i tabellen inkluderer delprosjektene på rv 13.

2 Delprosjektet Værnes – Kvithammar åpnet for trafikk i 2013. E6 Nidelv bru – Grilstad åpnet for trafikk i 2014. Kostnadstallene i tabellen inkluderer delprosjektet Nidelv bru – Grilstad.

Av prosjekter som ble fulgt opp spesielt, ble 9 prosjekter åpnet for trafikk i 2013. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 490 mill. kr (3,4 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Samlet overslag for disse prosjektene er 1 459 mill. kr (8,8 pst.) un-

der kostnadsrammen<sup>17</sup>.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2012, var seks prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 230 mill. kr (4,0 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Samlet overslag for disse prosjektene ligger 274 mill. kr (4,3 pst.) under samlet kostnadsramme.

<sup>16</sup> Prosjektene omtales i årsrapporten for 2014 fordi sluttrapporter for prosjektene først foreligger året etter åpningsåret.

<sup>17</sup> Kostnadsrammen er den rammen Stortinget har forutsatt at prosjektet skal gjennomføres innenfor. Kostnadsrammen inkluderer en usikkerhetsmargin. For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), dvs. prosjekter over 750 mill. kr blir kostnadsrammen fastsatt i forbindelse med KS2-arbeidet. For øvrige prosjekter er usikkerhetsmarginen +/- 10 pst.

## Endringer i kostnadsoverslag og framdrift for igangværende store prosjekter

Vedlegg 2 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 6 446 mill. kr (6,5 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. I forhold til Prop. 1 S (2013-2014) er kostnadsøkningen 1 628 mill. kr (1,6 pst.) etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2012 til 2013.

For følgende prosjekter er prognosen for sluttkostnad over fastsatt kostnadsramme:

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus
- E18 Melleby – Momarken i Østfold
- E16 Kongsvinger – Slomarka i Hedmark
- E6 Øyer – Tretten i Oppland
- E39 Hove – Sandved i Rogaland
- Rv 509 Solasplitten i Rogaland
- Rv 13 Joberget i Hordaland
- E39 Skjold – Solheim i Rogaland
- E6 Kråkmofjellet nord i Nordland
- E105 Elvenes – Hesseng i Finnmark

Flere av endringene i overslagene i Prop. 1 S (2013-2014) er tatt opp med Samferdselsdepartementet tidligere. Statens vegvesen har kommentarer til følgende prosjekter med kostnadsøkninger som ikke er omtalt tidligere:

### Rv 22 Lillestrøm – Fetsund

Prognosen for sluttkostnad er økt med 7 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte prosjekteringskostnader, mer kostnadskrevende fundamenteringsløsninger for enkelte konstruksjoner samt mer kompliserte sprengningsarbeider enn forutsatt.

### E18 Melleby – Momarken

Prognosen for sluttkostnad er økt med 6 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak resultat fra en stevning fra en

entreprenør som ikke fikk tildelt entreprisen. I tillegg er det økte kostnader som følge av et krav om en større stikkrenne gjennom ny veg, som kom i slutfasen av arbeidene.

### E6 Minnesund – Skaberud

Prognosen for sluttkostnad tilsvarer fastsatt kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økt behov for fjerning av forurensede muddermasser i Mjøsa, med tilhørende utgifter til transport, deponi og erstatning med rene masser. I tillegg kommer økte kostnader knyttet til en av tunnelentreprisene.

### E6 Øyer – Tretten

Prognosen for sluttkostnad er økt med 56 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak resultat fra et forlik etter en tvistesak med utførende entreprenør.

### E134 Skjold – Solheim

Prognosen for sluttkostnad er økt med 8 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader knyttet til dårligere bergkvalitet enn antatt samt økt behov for forsterkninger av grunnforhold.

## Fullmakter og forskuttering

### Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak V

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2013	4 400
+ Nye forpliktelser pådratt i 2014	70
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2014	340
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2014</b>	<b>4 130</b>

I 2014 ble det inngått nye forskutteringsavtaler på til sammen om lag 70 mill. kr, mens det ble refundert om lag 340 mill. kr. Dette innebærer at fullmakten for 2014 på 5 400 mill. kr ikke er overskredet, og heller ikke fullmakten for 2015 på 4 950 mill. kr. Samferdselsdepartementet er tidligere orientert om at det var inngått nye forskutteringsavtaler på til sammen om lag 90 mill. kr. Reduksjonen skyldes at en avtale på 20 mill. kr viser seg likevel ikke å være underskrevet.

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

Mill. kr

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2013	2 700
+ Nye forpliktelser pådratt i 2014	4 000
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2014	1 500
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2014</b>	<b>5 000</b>

Statens vegvesen har i sin vurdering av 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 5 000 mill. kr per 31. desember 2014.

Fullmakten var på 3,8 mrd. kr. Økningen i bindinger i 2014 skyldes at innslagspunkt for omtale av prosjekter i Prop. 1 S (2013-2014) ble endret fra 200 mill. kr til 500 mill. kr. Videre har økt bevilgningsnivå gitt større muligheter for å håndtere økte bindinger. Saken er tatt opp med Samferdselsdepartementet tidligere.

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

Mill. kr

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2013	5 300
+ Nye forpliktelser pådratt i 2014	2 100
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2014	2 000
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2014</b>	<b>5 400</b>

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 5,5 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2,4 mrd. kr.

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

Mill. kr

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2013	2 817
+ Nye forpliktelser pådratt i 2014	2 386
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2014	461
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2014</b>	<b>4 742</b>

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 4,9 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller årlig ikke overstiger 800 mill. kr.

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

Mrd. kr

	Verdi 2014	Restverdi utover 2014
Tjeneste- og varekontrakter	1,0	0,8
Leiekontrakter	0,4	4,2

Statens vegvesens virksomhet tilsier at det på en rekke områder er behov for å inngå avtaler som pådrar staten forpliktelser for fremtidige budsjettår, og som faller inn under denne fullmakten. Etaten bruker den delegerte fullmakten etter forutsetningene.

## 3 Andre data

### Veglenger

Etterfølgende tabell viser lengden på riksvegnettet totalt og fordelt på Statens vegvesens regioner og fylkesvegnettet totalt og per fylke.

Tabell 3.1 Oversikt over lengde på riks- og fylkesvegnettet<sup>18</sup>

Fylke/region	Riksveger <sup>19</sup>	Fylkesveger
Østfold		1 683
Akershus		1 817
Oslo		0
Hedmark		3 845
Oppland		3 025
<b>Sum Region øst</b>	<b>2 334</b>	<b>10 370</b>
Buskerud		1 825
Vestfold		1 211
Telemark		1 874
Aust-Agder		1 522
Vest-Agder		2 067
<b>Sum Region sør</b>	<b>1 868</b>	<b>8 499</b>
Rogaland		2 356
Hordaland		2 913
Sogn og Fjordane		2 608
<b>Sum Region vest</b>	<b>1 981</b>	<b>7 877</b>
Møre og Romsdal		3 079
Sør-Trøndelag		2 954
Nord-Trøndelag		3 004
<b>Sum Region midt</b>	<b>1 302</b>	<b>9 037</b>
Nordland		4 109
Troms		2 915
Finnmark		1 484
<b>Sum Region nord</b>	<b>3 123</b>	<b>8 508</b>
<b>Sum hele landet</b>	<b>10 608</b>	<b>44 291</b>

Km

<sup>18</sup> Kilde: NVDB januar 2015.

<sup>19</sup> Tallene inkluderer veger med midlertidig riksvegstatus i påvente av omklassifisering.

### Utvikling i bilpark og førerkort

Tabell 3.2 Utvikling i bilparken og førerkort

	2013	2014	Endring i pst. 2013-2014
Førstegangsregistrerte biler inkl. brukimporterte biler	213 721	207 516	-2,9
Totalt antall registrerte biler	3 066 154	3 123 436	1,87
Antall elektrisk drevne kjøretøy	21 012	42 467	102,11
Antall hydrogendrevne kjøretøy	25	26	4,0
Antall produserte førerkort	378 735	394 872	4,26 %
Antall fornyelser av førerkort	180 443	185 079	2,57 %
Antall førerkort meldt tapt	55 349	56 806	2,63 %

Tabell 3.3 Utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type

Bilgruppe	2011	2012	2013	2014
Personbil	2 376 426	2 442 964	2 500 265	2 555 443
Buss	19 240	18 220	17 584	17 111
Kombibil	43 371	38 709	34 232	28 365
Varebil	410 730	424 634	434 636	441 967
Lastebil	71 788	71 091	70 305	66 986
Trekkbil	7 697	8 094	8 475	8 787
Beltebil	675	672	647	650
Sum	2 929 927	3 004 384	3 066 144	3 119 309

### Prisutvikling

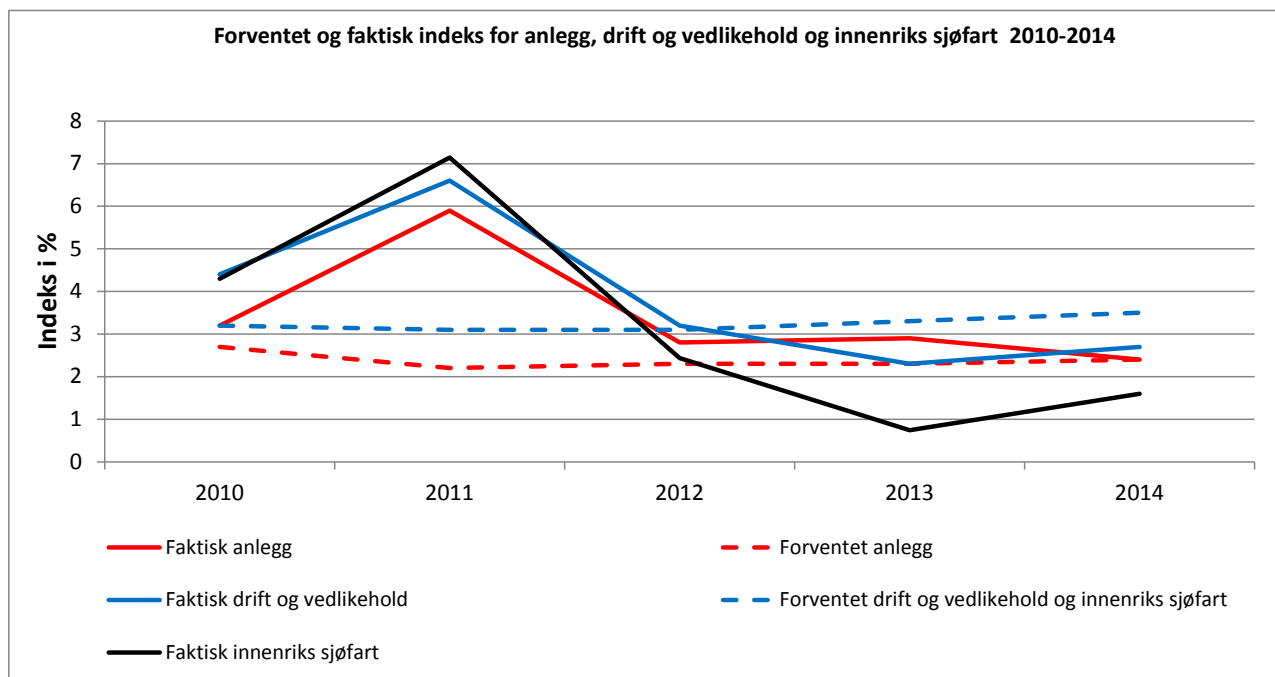
Tabell 3.4 Forventet og faktisk prisutvikling 2014

	2014	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.) <sup>1)</sup>
Veganlegg	2,4	2,4
Drift og vedlikehold	3,5	2,7
Innenriks sjøfart	3,5	2)

1 Kilde Statistisk sentralbyrå

De forventede indeksene er utarbeidet av Finansdepartementet, mens faktiske indekser er utarbeidet av Statistisk sentralbyrå. Det utarbeides ikke forventet indeks for innenriks sjøfart, her benyttes den samme som for drift og vedlikehold.





Figur 3.1 Forventet og faktisk prisutvikling 2010-2014

I hele perioden fra 2010 fram til 2014 har faktisk prisutvikling for anlegg vært høyere enn forventet prisutvikling. For drift, vedlikehold og innenriks sjøfart var faktisk prisutvikling høyere enn forventet utvikling fram til 2012. Etter dette har faktisk prisutvikling ligget lavere enn forventet utvikling.

## Trafikkutvikling 2014

Tabell 3.4 Prognose for og faktisk trafikkutvikling i 2014

Landsdel	Prognose	Faktisk
Østlandet	1.9	1,3
Sørlandet	2.0	2,2
Vestlandet	2.0	1,8
Trøndelag	1.5	2,2
Nord-Norge	1.1	2,1
Landet totalt	1.8	1,7

Pst.

Tabell 3.5 Trafikkutvikling i perioden 2010-2014

	2010	2011	2012	2013	2014
Landet totalt	1,1	1,5	1,7	1,2	1,7

Pst.

For landet totalt var det 1,7 pst. mer trafikk i 2014 enn i 2013. Trafikken med lette kjøretøy<sup>20</sup> økte med 1,7 pst. og trafikken med tunge kjøretøy<sup>21</sup> 1,8 pst. Trafikkutviklingen de siste fem årene for landet som helhet fremgår av etterfølgende tabell.

<sup>20</sup> Lette kjøretøy er kjøretøy med totalvekt mindre enn 3 500 kg.

<sup>21</sup> Tunge kjøretøy er kjøretøy med totalvekt lik eller mer enn 3 500 kg.

## Vedlegg 2

### Oppfølging av større prosjekter



## Vedlegg 3

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Statens vegvesens arbeid for å fremme likestilling og hindre diskriminering er nedfelt i Handlingsprogram 2014 – 2017: «Statens vegvesen arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og skape et samfunn uten diskriminering. Både i rollen som arbeidsgiver og som tjenesteyter skal vi opptre inkluderende og bidra til at ingen mennesker diskrimineres, verken på bakgrunn av deres kjønn, nedsatte funksjonsevne, etnisitet eller seksuelle orientering. I handlingsprogramperioden 2014-2017 vil satsingen på mangfold innenfor rekruttering videreføres og innsatsen for å levere likeverdige tjenester for alle vil bli styrket.»

## Kjønn

I 2014 har Statens vegvesen arbeidet for å øke likestillingen mellom kjønnene, både når det gjelder rekruttering, utviklingsmuligheter og lønns- og arbeidsforhold.

Andelen kvinner i lederstillinger var i 2014 på 35 pst. Tabell 1 viser kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere.

Tabell 1 Kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere i 2013 og 2014

	2013		2014	
	Andel (pst.)	Antall	Andel (pst.)	Antall
Andel kvinner i lederstilling med personalansvar – status	33	165	35	178
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning - status	43	804	44	842

## Utviklingsmuligheter

Rekrutteringsprogrammet rettet seg i 2014 mot nyutdannede kandidater med byggfagbakgrunn. Av de 32 som fikk plass på rekrutteringsprogrammet, var det 19 kvinner (nær 60 pst.). Fire kandidater (12 pst.) hadde innvandrerbakgrunn.

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». Dette følges opp i 2015 ved å bevisstgjøre ledere og HR-medarbeidere gjennom henvisninger til styrende dokumenter og føringer i etatens kvalitetsstyringssystem.

## Lønns- og arbeidsvilkår

Statens vegvesen har 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. Statistikkene er delt inn i definerte tjenestemannsgrupper, og innenfor hver av gruppene sammenligner vi lønn for kvinner og menn i 5 års intervaller. Med ett 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, bekrefte ikke dette når man går bak tallene og ned på individnivå.

## Seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk

I 2014 trådte lov om forbud mot diskriminering på grunn av seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk i kraft. Loven gjør det forbudt å diskriminere lesbiske, homofile, bifile og transpersoner (LHBT). Statens vegvesen styrker kompetansen om dette området. Kurset Rosa kompetanse som er utarbeidet av Landsforeningen for lesbiske, homofile, bifile og transpersoner (LLH), ble tilbudt ansatte i Vegdirektoratet i desember. I 2015 vil ansatte i regionene og hovedverneombudene få det samme tilbudet. Etaten vil også legge en plan for hvordan gå gjennom relevante rutiner og praksis som arbeidsgiver for å se om Statens vegvesen gir et likeverdig tilbud til ansatte i lhbt-gruppen.

## Nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn

Statens vegvesen satser på å rekruttere mangfoldig og ta i bruk all tilgjengelig kompetanse. Statens vegvesen 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 følge opp denne målsettingen har etaten siden 2010 stilt konkrete resultatkrav til lederne, søkt å forbedre rekrutteringsgrunnlaget fra målgruppene samt bringe fram dokumentasjon på om målet innfris.



## 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 8,6 pst. av de som ble

tilsatt i 2014, kom fra disse to målgruppene. Dette er en nedgang fra tidligere år, da resultatet var 12 pst. i 2013, 10,9 pst. i 2012, 8,3 pst. i 2011 og 7 pst. i 2010. Resultatkravet opprettholdes i 2015.

## Øker rekrutteringsgrunnlaget

Statens vegvesen ønsker generelt å øke antallet kvalifiserte søkere, 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 har Statens vegvesen satt i verk følgende tiltak:

- Etaten publiserer de aller fleste stillingsutlysningene på Jobbressurs.no, som Statens vegvesen var med på å utvikle sammen med Unge Funksjonshemmede i 2010.
- Region midt har inngått samarbeid med NTNU og NAV Arbeidslivssenteret om å tilby deltidsjobb/ sommerjobb til studenter med funksjonsnedsettelse i 2015. Studentene kommer fra sivilingeniør- eller realfagsstudiene ved NTNU og har minimum fullført 3. årskurs.
- Statens vegvesen deltar 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 2014 var hovedaktivitetene å gjennomføre en åpen fagdag om likestilt rekruttering, og en dag med den danske konsulenten Elisabeth Plum som en oppfølging av studieturen i København året før.
- For 2015 har det statlige mangfoldsnettverket sendt en søknad om HTA- kompetansemidler, for å få kartlagt vår rekrutteringspraksis. Prosjektet er kalt God rekruttering = Likestilt rekruttering. Gitt at midler tildeles, vil dette være en hovedaktivitet for mangfoldsnettverket i 2015.

## Bringe fram dokumentasjon

I tråd med avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv, følger Statens vegvesen med på utviklingen i etaten når det gjelder god ivaretagelse av og å beholde ansatte, inkludert ansatte med innvandrerbakgrunn og nedsatt funksjonsevne. Siden 2010 har Statens vegvesen 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 2014 ble det ikke gjennomført en MTU på etatsnivå.

Data fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser følgende utvikling av innvandrerandelen i Statens vegvesen:

Tabell 2 Antall og andel ansatte i Statens vegvesen som har innvandrerbakgrunn 2008-2013<sup>22</sup>

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Antall ansatte i alt	5146	5543	5934	6480	6803	7131
Av disse innvandrere	155	2014	243	293	348	426
Prosentandel	3,0	3,8	4,1	4,6	5,1	6,0

Kilde: Arbeidsstatistikk SSB.

Tabell 2 viser at det er en jevn økning av ansatte med innvandrerbakgrunn i Statens vegvesen. I 4. kvartal 2013 hadde 6 pst. av etatens ansatte innvandrerbakgrunn, en økning fra 5,1 pst. i forhold til 2012. I faktiske tall betyr det at 426 av etatens ansatte hadde innvandrerbakgrunn på dette tidspunktet, der over halvparten (52 pst.) kommer fra land utenom Vest-Europa, Nord-Amerika, Australia og New Zealand.

<sup>22</sup>Dataene produseres av SSB året etter innsamlingen og hentes ut i november måned. Dataene er ikke direkte sammenliknbare med bemanningstallene i årsrapporten kapittel 4.2 og omtale av Bemanning og kjøp av tjenester.



**Statens vegvesen**