



# Årsrapport 2015



## VISJON

På veg for et bedre samfunn

## VERDIER

Statens vegvesen - profesjonell,  
framtidrettet og inkluderende

# Innhold

<b>1</b>	<b>Leders beretning</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Introduksjon til Statens vegvesen og hovedtall</b>	<b>7</b>
2.1	Statens vegvesens virksomhet og organisasjon	8
2.2	Utvalgte nøkkeltall	9
<b>3</b>	<b>Årets aktiviteter og hovedtall</b>	<b>11</b>
3.1	Resultater og måloppnåelse 2015	12
3.2	Ressursbruk i 2015	28
3.3	Fullmakter og forskuttering	35
3.4	Forskning og utvikling	39
3.5	Effektivisering og fjerning av tidstyver	40
<b>4</b>	<b>Styring og kontroll i virksomheten</b>	<b>43</b>
4.1	Statens vegvesens overordnede vurdering av styring og kontroll i virksomheten	44
4.2	Andre saker	46
<b>5</b>	<b>Vurdering av framtidsutsikter</b>	<b>52</b>
<b>6</b>	<b>Årsregnskap</b>	<b>55</b>
6.1	Ledelseskomentarer	56
6.2	Bevilgningsrapportering med noter	59
6.3	Artskontorrapporteringen med noter	64
<b>Vedlegg 1</b>	Nærmere om mål, resultater og ressursbruk mm.	77
<b>Vedlegg 2</b>	Nærmere om ressursbruk	85
<b>Vedlegg 3</b>	Fremme likestilling og hindre diskriminering	92



Ny E6 forbi Oppdal sentrum åpnet i 2015. Foto Knut Opeide

# 1

## Leders beretning



Statens vegvesens omsetning i 2015 var 53,75 mrd. kr. Dette er en videreføring av den sterke veksten i disponible midler de siste årene. Midlene er i hovedsak nyttet som forutsatt i Prop. 1 S (2014-2015) og tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet, og som forutsatt for midlene stilt til rådighet fra fylkeskommunene.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt vekt på å øke satsingen på vedlikehold og fornying for å øke påliteligheten og driftssikkerheten til vegnettet, og for at forfallet skal stanses tidlig i tiårsperioden. Forfallet ble i 2015 redusert for første gang på flere tiår.

Utviklingen i antall drepte og hardt skadde har hatt en positiv utvikling. Foreløpige tall viser en nedgang på 2,5 pst. fra 2014, og dette er en positiv utvikling i retning av etappemålet på maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024. Foreløpige tall viser at 118 personer ble drept i vegtrafikken. Antall drepte i trafikken har ikke vært så lavt siden 1947. 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 2015: midtrekkverk på to- og trefelts veger, nye firefelts veger og kontroller langs vegen. Det har vært høy aktivitet på etablering av forsterket midtoppmerking og dette er gjort i forbindelse med dekkelegging.

Utbyggingsaktiviteten har vært høy også i 2015. Om lag 45 km ny riksveg ble åpnet for trafikk. Videre ble det gjennomført en rekke investeringstiltak som skredsikring, utbedring av vegbredde, bygging av kollektivfelt og tilrettelegging for gående og syklende. Det ble gjennomført tiltak for å utbedre kollektivknutepunkter og holdeplasser for kollektivtransporten slik at disse ble universelt utformet. Ekstremvær med flom og ras ga ødeleggelser på vegnettet også i 2015. Statens vegvesen har en organisasjon som raskt evner å gjennomføre tiltak i slike situasjoner. Klimaendringer krever økt innsats på forebyggende drifts- og vedlikeholdstiltak.

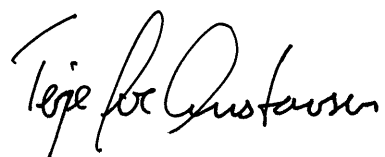
I 2015 lanserte etaten nye selvbetjeningsløsninger for levering av salgsmelding ved salg av kjøretøy og for omregistrering av kjøretøy for privatpersoner. Tjenestene er godt mottatt av brukerne. Rekrutteringssituasjonen på enkelte kritiske områder er bedre som følge av nedgangstider i oljesektoren. Dette gir økt tilgang på arbeidskraft, men det er fortsatt vanskelig å rekruttere personell med vegfaglig kompetanse. Statens vegvesen samarbeider godt med høgskoler og universitet for å skape et framtidig rekrutteringsgrunnlag. Det arbeides også med å tiltrekke etaten kritisk kompetanse blant erfarne ingeniører.

Statens vegvesen er godt i gang med et effektiviseringsprogram. Målet for innsparing i 2014 og 2015 var til sammen om lag 300 mill. kr. Faktisk innsparing i perioden ble om lag 150 mill. kr. Gevinstene har blitt nyttet til vedlikeholdstiltak og til å dekke kostnader ved økte oppgaver spesielt innen trafikant- og kjøretøyområdet. Ved oppstarten av effektiviseringsprogrammet ble det satt konkrete mål fram mot 2017. Erfaringer viser at det tar lengre tid å realisere gevinster enn tidligere forutsatt.

Nye Veier AS ble etablert som utbyggingssselskap i mai 2015. Statens vegvesen har samarbeidet tett med selskapet for å tilrettelegge best mulig for at selskapets oppstart med egen drift fra 1. januar 2016.

Statens vegvesens regnskap for kap. 1320 eksklusiv tilskuddspostene (post 61, 62 og 63) viste ved utgangen av året et forbruk på 25,7 mrd. kr mot 26,4 mrd. kr i disponible midler bevilget over statsbudsjettet. Dette gir et mindreforbruk på om lag 690 mill. kr eller 2,6 pst. Mindreforbruket skyldes i stor grad redusert framdrift for skredsikringsprosjekter og manglende planavklaringer for flere prioriterte tiltak i forbindelse med kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. I tillegg har det vært lavere kostnader på innsatsfaktorer i ferjedriften enn forutsatt, samt noe forsinket framdrift for enkelte vedlikeholdstiltak.

Oslo, 28. april 2016

A handwritten signature in black ink that reads "Terje Moe Gustavsen". The signature is written in a cursive, flowing style.

**Terje Moe Gustavsen**

vegdirektør

Statens vegvesen



Tresjordbrua åpnet i 2015. Foto Dagur Sveinbjørnsson

## 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 (10 700 km<sup>1</sup>) og for fylkeskommunene på fylkesveg (nærmere 44 500 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, sør, vest, midt og 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 vegtrafikkentraler 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.

---

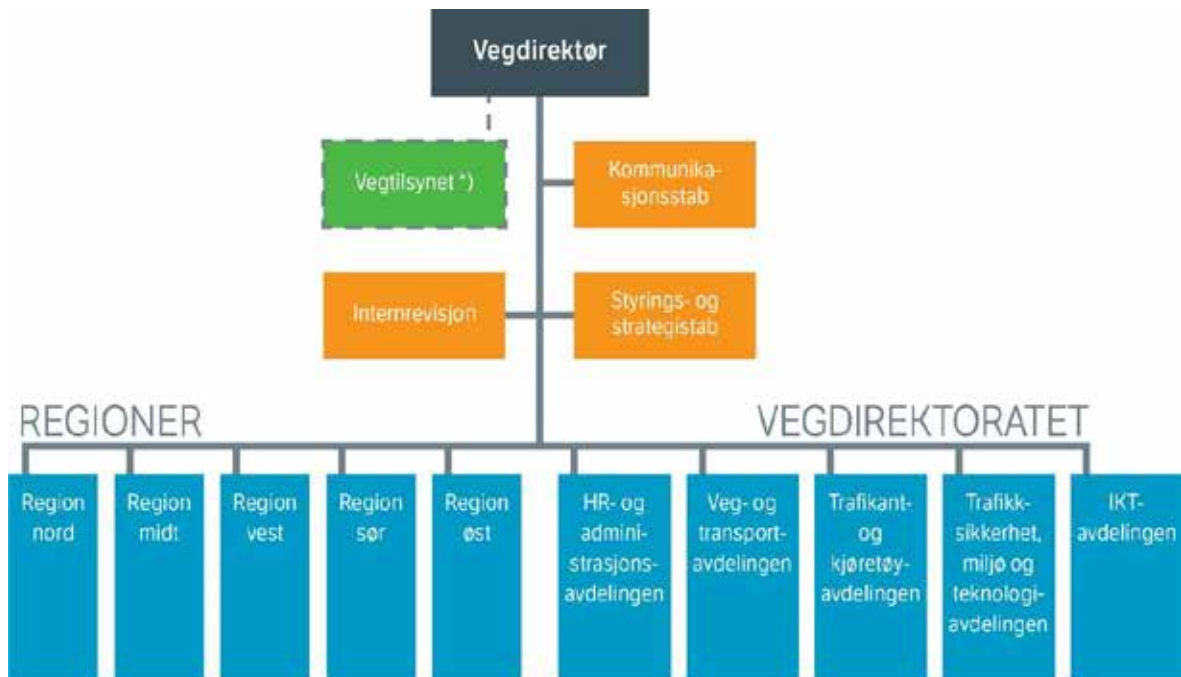
<sup>1</sup> Tallet inkluderer veger med midlertidig riksvegstatus i påvente av omklassifisering, samt lengden av på- og avkjøringsramper m.m.



Ved utgangen av 2015 hadde Statens vegvesen 7 585 ansatte fordelt på 7 313 hele stillinger. 38 pst. av disse er kvinner. Etatsledelsen i Statens vegvesen består av:

**Tabell 2.1 Etatsledelsen i Statens vegvesen per 1.1.2016**

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 Styring- og strategistaben	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 HR- og administrasjonsavdelingen	Vidar Lødrup
Leder av IKT-avdelingen	Lars B Kalfoss
Leder av Kommunikasjonsstaben	Sissel Faller



\*Veitilsynet legges direkte under Samferdselsdepartementet fra 1. juli 2016

**Figur 2.1 Organisasjonskart per 1.1.2016.**

## 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 veg-administrasjon 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	2013	2014	2015
Bemanning, antall ansatte	7 111	7 332	7 585
Bemanning, hele stillinger	6 807	7 036	7 313
<b>Riksveg kap. 1320</b>			
Samlet tildeling kap. 1320 ekskl. tilskuddspostene (inkl. merinntekter og refusjoner) <sup>1</sup> i mill. kr	21 586	23 644	26 425
Utnyttelsesgrad pst. regnskap riksveg av midler til disposisjon	100,3	101,6	97,4
<b>Riksveg eksterne midler</b>			
Tildeling eksterne midler	9 194	10 016	8 243
Utnyttelsesgrad eksterne midler pst. regnskap av årets midler	88,4	96,5	102,5
<b>Riksveg kap. 1320 og eksterne midler</b>			
Samlet tildeling riksveg (kap. 1320 ekskl. tilskuddspostene)	30 780	33 660	34 668
Total utnyttelsesgrad riksveg	96,7	100,1	98,6
<b>Fylkesveg</b>			
Tildeling fylkesveg	19 807	19 593	20 765
Utnyttelsesgrad fylkesveg	92,8	95,1	94,2
<b>Samlet tildeling riksveg og fylkesveg inkl. eksterne midler</b>	<b>50 587</b>	<b>53 253</b>	<b>55 433</b>
Samlet utnyttelsesgrad	95,2	98,2	97,0
<b>Nøkkeltall basert på samlet omsetning</b>			
Lønnsandel pst.	8,70	8,40	8,8
Lønnsutgifter per bemanning hele stillinger i tusen kr	612,2	621,9	645,3
Andel kjøp av tjenester pst.	6,60	7,10	7,3
<b>Tilstand/produksjon<sup>2</sup></b>			
<b>Framkommelighet</b>			
Andel av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard	73,9 pst.	76,5 pst.	79,9 pst.
Antall km riksveg dekkelagt	1 200	1 400	1 340
Antall km riksveg åpnet for trafikk	54,1	154	45,2
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	6	38	3
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	23,2	31	22,2
Antall km nye kollektivfelt	0,8	6	5,8
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	12,7	8	13,5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	41,5	68	37,1
<b>Trafikksikkerhet</b>			
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebener åpnet for trafikk	10,6	63	9
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	21,2	33	27
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	149,3	213	289
<b>Miljø</b>			
Antall boliger hvor det er gjort tiltak etter forurensningsforskriftens grenseverdi (42 dB)	90	40	57
<b>Universell utforming</b>			
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	9	7	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	135	95	55
<b>Trafikant- og kjøretøy</b>			
Totalt antall registrerte kjøretøy	3 066 154	3 123 436	3 183 510
Antall elektriske drevne kjøretøy	21 012	42 467	73 604
Antall hydrogendrevne kjøretøy	25	26	24
Antall kjøretøyregistreringer (1. gang, bruktimport, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	ca. 950 000	1 008 102	1 083 458
Antall produserte førerkort	ca. 365 000	ca. 395 000	409 000

I vedlegg 1 finnes oversikt over nøkkeltall for lengde på riks- og fylkesvegnettet, utvikling i bilparken og i antall førerkort, prisutvikling og trafikktutvikling.

<sup>1)</sup> Tildeling inkluderer overført mindreforbruk fra 2014.

<sup>2)</sup> Statens vegvesens aktiviteter pågår over flere år og måloppnåelsen kommer først når tiltakene er ferdigstilt. Produksjonstillene viser tiltak som ble ferdigstilt det enkelte år.



Foto Knut Opeide

# 3

## Årets aktiviteter og hovedtall

I del 3.1 presenteres Statens vegvesens resultater og måloppnåelse i 2015 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 2015.

## 3.1 Resultater og måloppnåelse 2015

Statens vegvesen har i all hovedsak nådd målene som var satt for 2015 i Prop. 1 S (2014-2015) og i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet. På noen flere områder er det overoppfyllelse av mål. Dette skyldes blant annet at tiltak som var forutsatt fullført i 2014 først ble ferdig i 2015. Videre har det vært en forsering av enkelte tiltak, blant annet forsterket midtoppmerking. På områder der det er underoppfyllelse av mål, skyldes dette hovedsakelig forsinket framdrift. Statens vegvesen har i all hovedsak gjennomført tiltakene som var planlagt i 2015.

Mange av målene til Statens vegvesen er resultat av aktiviteter som pågår over flere år. Virkningene av tiltakene kommer først når tiltakene er ferdigstilt. Selv mindre forseringer eller forsinkelse i fremdriften av tiltak vil derfor påvirke måloppnåelsen det enkelte år.

Samlet innsats til vedlikehold og fornying resulterte i at forfallet ble redusert i 2015 for første gang på flere tiår. Det har vært en positiv utvikling for dekkestandarden de siste årene, og andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard økte i 2015.

Utviklingen i antall drepte og hardt skadde har hatt en positiv utvikling i 2015. Det arbeides langsiktig og systematisk med tiltak for trafikksikkerhet, og tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 følges opp kontinuerlig.

### 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 2015 i hovedsak gjennomført i henhold til den standard som var forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019. For alle driftskontrakter som har blitt fornyet siden 2013, er det innført krav til noe høyere standard for vinterdrift, drenering og vegoppmerking. Den økte standarden for vinterdrift har størst betydning for den delen av vegnettet som har minst trafikk og lavest standard fra før, og for gang- og sykkelveger. Dette gir størst effekt på vegnettet i distriktene og for syklende og gående. Endringen i standarden gir bedre trafikksikkerhet og framkommelighet langs hele vegnettet og for alle trafikantgrupper.

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å sikre at forutsatt standard nås. I 2015 ble det gjennomført i overkant av 13 700 slike kontroller. Av de gjennomførte stikkprøvekontrollene var 99 pst. uten mangler. Dette er en bedring på 12 prosentpoeng fra 2014.

Totalt ble det lagt asfalt på 1 340 km riksveg, inkludert gang- og sykkelveg langs riksveg. I tillegg kommer noen strekninger hvor det kun ble utført stedvis lapping. Statens vegvesen har satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til spordybde og jevnhet. Ved utgangen av 2015 var andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekketilstand 79,9 pst. (om lag 8 400 km). Dette er en forbedring i forhold til 2014 da andelen var 76,5 pst. og en fortsettelse av den positive utviklingen i dekkestandarder de siste årene.

God regularitet på høyfjellet er viktig for næringslivets transporter.

**Tabell 3.1 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport var stengt**

Strekning	Fjellogang	Timer stengt vinteren 2014/2015
E6 Trondheim – Kirkenes	E6 Saltfjellet	198
	E6 Kvænangsfjellet	91
	E6 Sennalandet	133
	E6 Hatter	90
E16 Oslo – Bergen	E16 Filefjell	15
E16/rv 7/rv 52/E16 Oslo – Bergen	rv 52 Hemsedalsfjellet	52
	rv 7 Hardangervidda	825
E10 Å – Riksgrensen	E10 Bjørnfjell	364
E6/rv 70 Oslo – Kristiansund	E6 Dovrefjell	34
E16/rv 7/rv 52/rv 5 Oslo – Florø	rv 52 Hemsedalsfjellet	52
E134 Drammen – Haugesund	E134 Haukelifjell	1012



**Snørydding E134 Haukeli.** Foto Tor Arvid A Gundersen



## Utvikling av vegnettet

Statens vegvesen åpnet 45,2 km nye riksvegstrekkninger for trafikk i 2015. Av dette var 9,3 km firefelts veg. Tabell 3.2 gir oversikt over strekningene med prosjektkostnad over 200 mill. kr.

En samlet oversikt over samtlige vegstrekkninger som ble åpnet for trafikk i 2015 finnes i vedlegg 1.

**Tabell 3.2 Prosjekter med kostnad over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2015**

Strekkning	Prosjektbeskrivelse	Prognose for slutt- kostnad (mill. kr)
E18 Sydhavna	Prosjektet omfatter bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien med planskilt rundkjøring. Fra krysset er det bygge ny bru ned til havna. I tillegg er Mosseveien utvidet på en om lag 900 meter lang strekkning for å få plass til kollektivfelt i begge retninger.	684
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	Prosjektet omfatter bygging av en om lag 5,1 km lang strekkning, hvorav 4,3 km til firefelts veg. Prosjektet omfatter også bygging av gang- og sykkelveg langs hele strekkningen, to planskilte kryss samt en rekke støyskjermingstiltak.	755
E18 Bjørvikaprojektet, lokalt vegnett*	Bygging av tunnel under Bjørvika og Bispevika ble åpnet for trafikk i 2010. I 2015 åpnet siste del av Dronning Eufemias gate for trafikk. Ombyggingen av Bispegata blir først gjennomført i 2017-2018.	-
E39 Høgkjølen - Harangen	Prosjektet omfatter bygging av en om lag 10,5 km lang strekkning på E39 i Orkdal kommune i Sør-Trøndelag. Om lag 7,5 km ble lagt i ny trase mellom Høgkjølen og Stokkhaugen (Harangen). Prosjektet omfatter bygging av en om lag 800 m lang tunnel.	630
E134 Skjold - Solheim	Prosjektet omfatter omlegging av E134 forbi Skjold på en strekkning på om lag 3 km. Prosjektet omfatter bygging av en bru, to tunneler, ett toplanskryss samt gang- og sykkelvegbru over E134.	416
E6 Minnesund – Labbdalen*	Prosjektet omfatter utbygging av en strekkning på E6 på om lag 20 km til firefelts veg med midtdeler. Hovedprosjektet åpnet for trafikk i 2014, men en delstrekkning på om lag 4 km ble først åpnet for trafikk sommeren 2015. Utsettelsen skyldtes konkurs hos utførende entreprenør.	-
E6 Oppdal sentrum	Prosjektet omfatter omlegging av E6 utenfor Oppdal sentrum. Prosjektet omfatter bygging av tre rundkjøringer som knytter sentrumstrafikken og trafikk fra rv 70 til E6.	348
E136 Tresfjordbrua*	Prosjektet omfatter bygging av en om lag 3 km lang strekkning på E136. Brua utgjør om lag 1,2 km av strekkningen. Prosjektet omfatter også bygging av lokalveger med tilhørende tilbud til gående og syklende. Brua medførte en innkorting av E136 med om lag 13 km.	-

\*Inngår i et mer omfattende prosjekt – ikke egen prognose for sluttkostnad

Tabell 3.3 Endringer i infrastrukturen i 2015<sup>3</sup>

	Mål 2015	Resultat 2015	Avvik	Mål handlingsprogram 2014-2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 2 år (pst.)
Antall skredutsatte punkt som er utbedret	5,0	3,0	-2,0		
Antall km riksveg som har fått gul midtlinje	22,9	22,2	-0,7		
Antall km nye kollektivfelt	1,1	5,8	4,7	11,0	107,0
Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer/tettsteder	7,4	13,5	6,1	47,0	45,7
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	37,0	37,1	0,1	175,0	60,1

### Skredsikring

Tre skredutsatte punkt ble utbedret i 2015. Målet var fem og avviket skyldes bl.a. at prosjektet E134 Stordalstunnelen åpner for trafikk sommeren 2016, mot tidligere forutsatt i 2015.

### Gul midtlinje

22,2 km veg ble utbedret slik at vegbredden tilfredsstilte kravet til å etablere gul midtlinje. Dette var om lag som forutsatt i Prop. 1 S (2014-2015).

### Kollektivfelt

Det ble bygd 5,8 km kollektivfelt på vegnettet i 2015. Målet var 1,1 km. Avviket skyldes i hovedsak at virkningen av åpning av lokalt vegnett i forbindelse med Bjørvikautbyggingen ikke var målsatt i Prop. 1 S (2014-2015).



Rasoverbygg rv. 70 i Sunndalen. Foto: Knut Opeide

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

<sup>3</sup> For åpning av nye firefelts veger, se omtale under hovedmål Trafikksikkerhet.

## Gående og syklende

Målet for 2015 var å tilrettelegge 37,0 km veg for gående og syklende. Resultatet ble 37,1 km. Målet for 2015 var å tilrettelegge for 7,4 km veg for gående og syklende som del av sammenhengende hovedvegnett for sykkel i byer og tettsteder. Resultatet ble 13,5 km. Avviket skyldes i hovedsak at enkelte prosjekter som skulle vært ferdigstilt i 2014 først ble avsluttet i 2015. 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 og elektroforskriften skal være innfridd for alle eksisterende tunneler på TEN-T-vegnettet med lengde over 500 meter innen utgangen av april 2019. I 2015 ble 9 tunneler utbedret i samsvar med kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.

## Ferjetilbudet

Tabell 3.4 Ferjetilbud ved utgangen av 2015 (vintertilbudet)

Veg	Samband	Ferjer (antall/pbe) (evt.suppl. ferje i parentes) <sup>2)</sup>	ÅDT (antall/pbe) <sup>1)</sup>	Frekvens Avganger pr. døgn (antall) <sup>2)</sup>	Åpningstid hverdager (timer) <sup>2)</sup>	Service-nivå (pst.) <sup>3)</sup>
Rv19	Moss-Horten	5/830	9 684	104	19	70,0
E39	Mortavika-Arsvågen	3/666	7 869	49	24	96,7
E39	Sandvikvåg-Halhjem	3/636	5 108	35	25	99,7
E39	Oppedal-Lavik	3/360 (4/455 12 dager i året)	2 988	52	24	99,5
E39	Anda-Lote	1/106	2 266	38	24	99,4
E39	Festøy-Solavågen	2/244	3 133	42	24	99,9
E39	Volda - Folkestad	1/90	1 326	32	17,75	100,0
E39	Molde-Vestnes	4/504	4 460	45	24	98,8
E39	Halsa-Kanestraum	3/235	2 187	50	24	98,9
Rv13/ rv55	Vangsnes-Hella-Dragsvik	2/153 (3/195 juni - aug)	1 298	28	20,5	99,8
Rv13	Nesvik-Hjelmeland	2/110	901	61	21	97,0
Rv13	Lauvik-Oanes	1/110	2 337	41	24	99,6
Rv5	Fodnes-Mannheller	2/220	3 391	56	24	99,7
E6	Bognes-Skarberget	1/120 (1/50)	813	15	22	99,4
Rv827	Drag-Kjøpsvik	1/120	541	11	24	99,6
Rv85	Bognes-Lødingen	2/120 (1/100)	1 045	11	19	99,7
Rv80	Bodø-Moskenes-Værøy-Røst	1/80(120)	75	3/6	20	100,0

<sup>1)</sup> ÅDT (pbe) angir antall kjøretøy pr. døgn omregnet til personbilheter avhengig av lengden.

Eksempelvis er et vogntog på 19 meter 10,7 pbe

<sup>2)</sup> Rutetilbud per 1.1.2016. Ekskl. eventuell supplering ved økt produksjon i sommer/høytrafikkerte perioder

<sup>3)</sup> Servicenivå viser antall kjøretøy som kommer med ønsket avgang



**E39 Lavik ferjekai. Batteriferje med ladetårn åpnet 2015.** Foto Vegard Bondevik Lie

Det var totalt 17 ferjesamband på riksvegnettet ved utgangen av 2015. På sambandene E39 Halså – Kanestraum og E39 Molde – Vestnes ble det kapasitetsforbedring ved at et ekstra fartøy ble satt inn på hvert av sambandene fra 1. mai 2015. Verdens første batteridrevne bilferje ble satt i drift i sambandet E39 Lavik – Oppedal i Sogn og Fjordane. I 2015 var det for ferjedriften, totalt på riksveg og fylkesveg, meldt 56 skipsulykker til Sjøfartsdirektoratet. 40 av ulykkene skyldtes grunnstøting og sammenstøt mellom ferje og ferjekai. Servicenivået, dvs. antall kjøretøy som kommer med ønsket avgang, var mer enn 99 pst. i 12 av de 17 sambandene. Kun ett samband, rv 19 Moss – Horten, hadde servicenivå på 70 pst. De øvrige hadde sambandene hadde et servicenivå på 96,7 pst. eller mer.

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

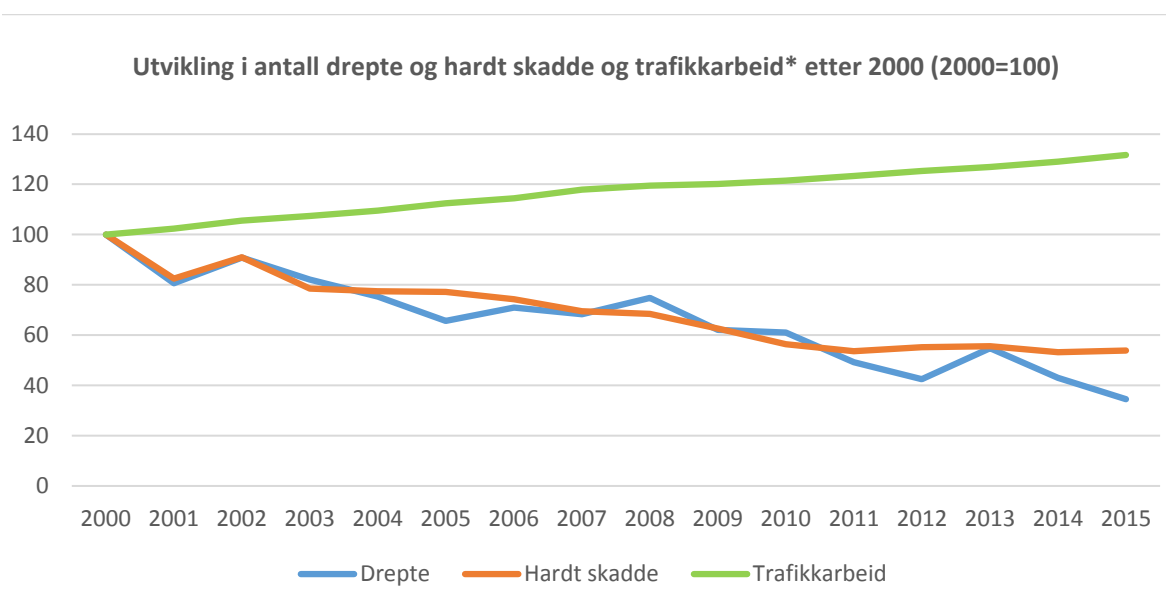
## Hovedmål Trafikksikkerhet

” 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**

### Ulykkesutvikling

Foreløpige tall fra SSB viser at 800 personer ble drept eller hardt skadd i vegtrafikkulykker i 2015. Dette er en reduksjon på om lag 2,5 pst. fra 2014, og en positiv utvikling i retning av etappemålet på maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024. Foreløpige tall viser at 118 personer ble drept i 2015, en nedgang på 19,7 pst. fra 2014. Antall drepte i trafikken har ikke vært så lavt siden 1947. Figur 3.1 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra 2000 til og med 2015 sammenholdt med utviklingen i trafikkarbeid.

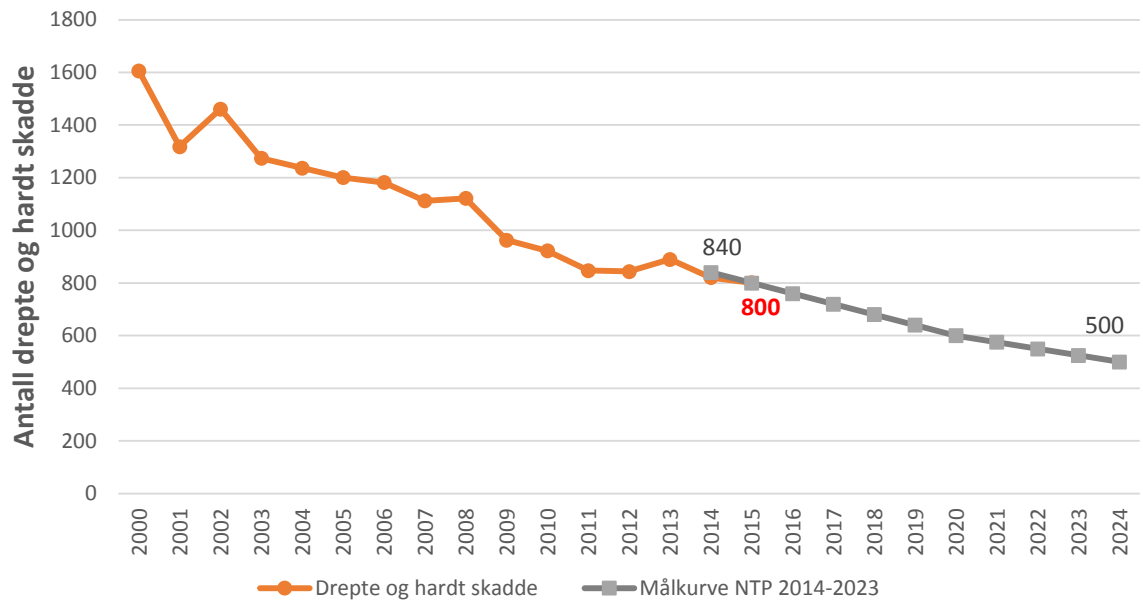


\*Trafikkarbeid: Totalt antall kilometer kjørt på det norske vegnettet i løpet av et år

**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 2000-2015 og mål for utviklingen i Nasjonal transportplan 2014-2023.





**Figur 3.2 Utviklingen i antall drepte og hardt skadde 2000 - 2015 og mål for utviklingen i Nasjonal transportplan 2014-2023. Resultatet for 2015 er foreløpig.**

Noen hovedtrekk i ulykkesbildet:

- Bilpassasjerer var den gruppen som sto for den største reduksjonen i antall drepte og hardt skadde i trafikken fra 2014 til 2015. Utviklingen var også positiv for bilførere. Reduksjonen var på henholdsvis 17 og 5 pst.
- Ulykkesutviklingen var negativ for motorsyklister. I 2014 ble 132 motorsyklister drept eller hardt skadd, mens det foreløpige tallet for 2015 er på 14. Økning gjelder tallet på hardt skadde.
- Antall drepte og hardt skadde fotgjengere i 2015 var om lag på samme nivå som i 2014, mens antall drepte og hardt skadde syklistere økte med 8 pst.
- De fleste som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikkulykker, er menn. I 2015 utgjorde menn en andel på omlag 68 pst.
- Flest blir drept eller hardt skadd i møteulykker og utforkjøringsulykker.

I perioden 2005-2014 har Statens vegvesen analysert 1 853 dødsulykker med i alt 2 022 drept. Analysene viser at de viktigste medvirkende faktorene til at ulykkene skjedde er knyttet til trafikantene. Høy fart medvirket til 42 pst. av disse ulykkene. Andelen har vært klart synkende de senere årene. Ruspåvirkede førere har vært innblandet i om lag 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 27 pst. av dødsulykkene i 10-årsperioden, mens feil og mangler ved kjøretøyene har vært medvirkende til 22 pst. av dødsulykkene.

Nasjonal transportplan 2014-2023 har som etappemål å halvere tallet på drept eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2008-2011. Forutsetningen for å oppnå en ytterligere reduksjon i antall drept 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 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 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. I 2015 ble det arbeidet med oppfølging av de enkelte tiltakene. Det ble også arrangert en resultatkonferanse, der blant annet status for tilstandsmålene ble presentert



Skoleveg. Foto Knut Opeide

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

I Prop. 1S (2014-2015) ble det lagt til grunn at investeringsanlegg som ble fullført i 2015 ville gi fire færre drepte og hardt skadde. Gjennomførte tiltak i 2015 ga et beregnet resultat på seks færre drepte og hardt skadde. Det forbedrede resultatet skyldes i hovedsak forsert etablering av forsterket midtoppmerking.

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

Tabell 3.5 Målrrettede tiltak som gir økt trafiksikkerhet

	Mål 2015	Resultat 2015	Avvik	Mål handlingsprogram 2014-2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 2 år (pst.)
Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde (bidrag som gjennomføres)	4	6	2	33	52
Antall km ny firefelts riksveg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	7	9	2	107	67
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	26	27	1	141	42
Antall km riksveg med etablert forsterket midtoppmerking	46	289	243		

### Nye firefelts veger

Målet for 2015 var at 7,3 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk. Resultatet ble 9,3 km. Avviket skyldes i hovedsak at måltallet for strekningen E6 Minnesund – Labbdalen var underestimert. Ved utgangen av 2015 var det på landsbasis i alt om lag 610 km firefelts veg.

### Midtrekkverk og forsterket midtoppmerking

I 2015 ble det bygd midtrekkverk på 26,6 km to- og trefelts riksveger, mens målet var 26,2 km. Ved utgangen av 2015 var det i alt 300 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.



Midtoppmerking. Foto Knut Opeide

Forsterket midtoppmerking er dokumentert å være et effektivt tiltak for å redusere antall møteulykker og er vesentlig mindre kostnadskrevene å etablere enn midtrekkverk. Det ble i 2015 etablert forsterket midtoppmerking på om lag 290 km riksveg, mens målet var 46,3 km. Avviket skyldes i stor grad at Statens vegvesen i forbindelse med dekkeleggingen i 2015 samtidig har etablert forsterket midtoppmerking på flere vegstrekninger. Omfanget av etableringen av forsterket midtoppmerking i forbindelse med dekkelegging blir avklart i forbindelse med gjennomføringen av dekkeleggingen. Statens vegvesen utarbeider ikke et eget mål for etablering av forsterket midtoppmerking i forbindelse med dekkelegging. Ved utgangen av 2015 er det på landsbasis i alt etablert forsterket midtoppmerking på om lag 1 350 km riksveg.

### Kontroll- og tilsynsvirksomheten

Tabell 3.6 Oversikt over antall kjøre- og hviletidskontroller i 2015

Kjøre- og hviletidskontroller	Mål 2015	Resultat 2015	Avvik
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg	120 000	123 241	2,7 pst.
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	240 000	239 420	-0,2 pst.

Antall tungtransportkontroller totalt er redusert noe fra 2014 til 2015. Obligatorisk brikke ble innført 1. 1. 2015 og kontrollaktiviteten knytter seg til dette i begynnelsen av året. I 2015 er det gjennomført totalt 56 011 slike kontroller. Dette medførte innledningsvis i 2015 vesentlig redusert kontrollkapasitet sammenlignet med tilsvarende periode året før.

Elektronisk kontrollverktøy, VaDIS, ble innført i slutten av januar 2015. Behov for opplæring i bruk av det nye utstyret, spesielt rettet mot nye kontrollområder som tidligere ikke hadde benyttet VaDIS, som teknisk lette kjøretøy og verneutstyr, medførte redusert kontrollkapasitet ved starten av året.

Resultatet av målrettede kontroller er avhengig av hvilket område som blir kontrollert. Kontroll av vinterutrustning har fra 2014 til 2015 medført en økning av antall gebyr på i underkant av 100 pst. Hovedårsaken til dette er forskriftsendring og en intensiv kontroll knyttet opp til dette. For teknisk kontroll for tyngre kjøretøy har det vært en nedgang fra 36 pst. til 33 pst. i andel påviste mangler per kontrollerte kjøretøy.

Utførte kontroller er gjennomført med betydelig fokus 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 kjettinger. Ved grenseoverganger var det ekstra innsats og aktivitet gjennom flere sammenhengende dager med tilnærmet døgntinuerlig kontroll. Statens vegvesen har fulgt opp innkjøp av utstyr i tråd med føringene. Den økte innsatsen med kontroll av dekkutrustning og kjettinger på tunge kjøretøy har resultert i en økning i antall kontroller og i en prosentvis reduksjon av mangler og bruksforbud. Det ble registrert færre utenlandske vogntog som ikke tilfredsstilte kravene til å ferdes på norske vinterveger sammenlignet med tidligere år.

Antall stikkprøver av periodisk kjøretøykontroll økte med over 26 pst. fra 2014 til 2015.

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

Tilsyn med trafikkskoler ble gjennomført blant annet 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.

Det vises til nærmere detaljering i vedlegg 1.

### **Bilbeltebruk**

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2015 var 94,9 pst. som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 97,1 pst. utenfor tettbygd strøk. Sammenliknet med 2014 er dette en positiv utvikling. På denne bakgrunn har Statens vegvesen prioritert andre kontrollområder, noe som har resultert i en nedgang i antall bilbeltekontroller fra 2014 til 2015. Bilbeltekontroller er lagt til steder og til tider der Statens vegvesen mener å få best utbytte av ressursbruken. Bl.a. innebærer dette fokus på kontroller på kveldstid, i helger og typiske utfartshelger der utfordringene er størst i forhold til å få økt bilbeltebruk. Innenfor tettbebygd strøk er kontrollene utført ved barnehager og skoler på dagtid. Den målrettede innsatsen for å treffe målgruppen medfører færre gjennomførte kontroller.

### **Automatisk trafikkontroll**

Ved utgangen av 2015 var streknings-ATK installert på 24 vegstrekninger. Antall punkt-ATK ved utgangen av 2015 var 317.

Effekten av streknings-ATK og punkt-ATK ble evaluert i 2014. Streknings-ATK er beregnet til å redusere antall drepte og hardt skadde med 54 pst., mens punkt-ATK er beregnet til å redusere antall drepte og hardt skadde med 39 pst.

### **Trafikksikkerhetskampanjer**

Statens vegvesens arbeid med trafikksikkerhets-kampanjer var også i 2015 rettet mot temaene; bilbelte, fart og Del veien-kampanjen. Dette er tre langsiktige nasjonale kampanjer. Virkemidler og kanaler som har vært tatt i bruk er kampanjefilm på kino, TV, YouTube, radiospotter, bruk av sosiale medier som Facebook, plakater i buss og kampanjeskilt langs veg.

Målet med bilbeltekampanjen har vært å øke passasjerenes kunnskap og bevissthet, slik at flere bruker beltet. Kampanjen har vært en kombinasjon av beltekontroller i buss samt PR- og kommunikasjonstiltak.

Fartskampanjen har hatt unge menn som hovedmålgruppe. I tillegg har fedre vært delmålgruppe. Målet er å gjøre fartsovertredelser sosialt uakseptabelt. På tross av at det er tidlig i kampanjeløpet, er det registrert en liten, men signifikant økning i holdningene til at det ikke er akseptert å kjøre 10-15 km/t over fartsgrensen i 70-, 80- og 90-soner.



**Kampanje Del vegen** . Foto Knut Opeide

Del veien-kampanjen ble hovedsakelig gjennomført i mai og august. Målgruppen er både syklister og bilister. Evalueringen viser at kampanjen har bidratt til større ydmykhet og økt forståelse mellom syklister og bilister.

Foruten de tre kampanjene ble arbeidet med å vurdere distraksjon som kampanjetema påstartet.

### **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 2015 ble det avgitt seks rapporter. Fire av rapportene omhandlet ulykker hvor busser var involvert, hvorav en var med vogntog og en med trikk. To rapporter omhandlet ulykker hvor det kun var vogntog som var involvert. I rapportene ble det fremmet i alt ni tilrådninger med forslag til tiltak som kan redusere sannsynligheten for lignende 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 tilråding kan lukkes. Av avgitte tilrådninger ble 3 lukket i 2015 mens 13 fortsatt er til observasjon.

### **Oppfølging av sikkerhetstilrådninger fra Vegtilsynet**

Vegtilsynet har avgitt syv tilsynsrapporter for Statens vegvesen i 2015. Tilsynssakene har omhandlet tema som trafikkberedskap og planlegging av omkjøringsruter, teknisk kvalitetskontroll i utbyggingsprosjekt, gjennomføring og oppfølging av trafiksikkerhetsrevisjoner, oppfølging av driftskontrakter, samt gjennomføring og bruk av risikoanalyser av vegtunneler.

Resultatet av tilsynssakene har vist svakheter i Statens vegvesens arbeid med å etterleve fastsatte krav, spesielt når det gjelder utarbeidelse av styrende dokumenter, gjennomføring/dokumentasjon av ulike former for risikoanalyser og dokumentasjon av regionale prosesser. Enkelte funn viser også at reviderte regioners styring og organisering innen tilsynssakens tema i mindre grad var basert på dokumenterte prosesser. Siden oppstarten i 2012 er det etablert gode rutiner for oppfølging av Vegtilsynets tilrådninger, koordinert fra Vegdirektoratet.

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 redusert fra 110 g/km i 2014 til 100 g/km i 2015. Det ble registrert 25 788 nye nullutslipps personbiler i 2015, en økning på 42,5 pst. fra 2014. Inkludert bruktimport ble det førstegangsregistrert totalt 30 910 personbiler med nullutslipp i 2015. Ni av disse var hydrogendrevne. Det ble registrert 18 711 nye personbiler med hybriddrift i 2015, 59,9 pst. flere enn i 2014. 7 964 av disse var ladbare hybrider. Det ble registrert 712 varebiler med nullutslipp i 2015, mot 555 i 2014.

Prosjektet Lavere energibruk i Statens vegvesen ble videreført i 2015, med vekt på å finne tiltak som både har en energimessig og økonomisk gevinst. Statens vegvesen har innført rutiner for at alle saker som behandles av etatsledelsen skal vurderes for klimaeffekt, og det arbeides med metoder for å redusere klimagassutslippene fra anleggsarbeid. Det arbeides med hvordan etaten bedre kan ta klimahensyn i planleggingen. Metodene for å beregne utslipp fra vegbyggingen er forbedret, og det pågår test av verktøy for klimagassbudsjett og klimaregnskap for vegbyggingen. For de vegprosjektene som ble åpnet i 2015, er det beregnet at CO<sub>2</sub>-utslippet fra trafikken ble økt med om lag 9 400 tonn i åpningsåret.

### Lokal luftforurensing og støy

Årsmiddelgrensen gitt i forurensningsforskriftens bestemmelser om NO<sub>2</sub> ble i 2015 overskredet på to målestasjoner i Oslo; Manglerud og Hjortnes. Timemiddelgrensen ble overskredet på én målestasjon; Hjortnes. Ingen byer hadde overskridelser av kravene til døgngrenseverdiene for svevestøv (PM<sub>10</sub>). Mye av nedgangen i forurensningen skyldes meteorologiske forhold og innsatsen for støvdemping. Forskningsprosjektet EMIROAD, som måler utslipp av avgasser fra biler, fortsatte også i 2015.

Forurensningsforskriftens bestemmelser om støy overskrides ved noen boliger. Det ble gjort tiltak ved 57 boliger, noe som tilsvarer opp mot 130 personer, for å få boligene under grenseverdien i forskriften (42 dB innendørs). Det gjenstår å gjennomføre tiltak for om lag 50 boliger. 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 2015 var målet å gjøre tiltak for 300 personer, mens det ble gjennomført tiltak for om lag 200 personer. Tiltak for om lag 100 resterende personer ble delvis gjennomført i 2014 og delvis utsatt til 2016. Beregninger viser imidlertid at økt støy pga trafikkvekst har ført til at om lag 150 personer andre personer har kommet over 38 dB i støybelastning, slik at netto reduksjon ble om lag 50 personer.

Statens vegvesen har gjennomført en evaluering av støytiltakene på strekningen E18 Gulli – Langåker, som oversendes departementet i april 2016.

## Biologisk mangfold, vannforskriften og fremmede arter

Det ble utbedret syv konfliktpunkter mellom veg og naturmangfold i 2015. Målet var ni. Avviket skyldes at det er konfliktpunkter som ikke lar seg løse uten å flytte vegen. I 2015 ble arbeidet med oppfølging av vannforskriften videreført og Statens vegvesen har deltatt i arbeidet med forvaltningsplaner og tiltaksprogram. 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 igangsatt arbeid med renseanlegg i forbindelse med tunnelrehabiliteringer for å håndtere avrenning av forurenset vaskevann, og det er fortsatt fokus på miljøeffektene av salting.

Det er kartlagt eller igangsatt tiltak mot fremmede arter i 36 driftskontrakter i 2015. Dette gjøres i forkant av utlysning av driftskontraktene, og Statens vegvesen har nå gjennomført kartlegging i de fleste pågående driftskontraktene. For investeringsprosjektene er bekjempelse av fremmede arter ivaretatt i 32 av investeringsprosjektene. Investeringsprosjektene kartlegges vanligvis ifbm reguleringsplan og prosjektering, så tallene vil være påvirket av tilfeldigheter i forhold til antall prosjekter som til enhver tid befinner seg i riktig fase.

## Dyrket jord og kulturminner

I 2015 ble det brukt 78 daa dyrket jord til vegformål. Dette er 14 daa mer enn målet. Avviket skyldes at et prosjekt for breddeutvidelse for å oppnå midtmarkering ikke var med i det opprinnelige måltallet. På grunn av nye veganlegg som ble åpnet for trafikk i 2015, gikk ett kulturminne tapt. Dette er ett mer enn forutsatt. Avviket skyldes at tiltak på E6 Skibotn ble utsatt fra 2014 til 2015.

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

## Utvikling i saltbruk

Saltforbruket i vintersesongen 2014/2015 var 239 000 tonn. Dette er en økning fra 188 000 tonn i 2013/2014, og er det høyeste som er registrert. Samtidig var det en økning i forbruket av strøsand på om lag 40 pst., fra 575 000 tonn i 2013/2014 til 804 000 tonn. Dette er det høyeste forbruket av strøsand som er registrert. Det er igangsatt et arbeid for å analysere hvorfor saltforbruket har vært så høyt, og det er iverksatt et 5-årig overvåkingsprogram for saltskader i innsjøer. Saltforbruket vil variere etter lokale vær- og føreforhold det enkelte år.

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



Vintersykling. Foto Knut Opeide

## Hovedmål Universell utforming

” **Et transportsystem som er universelt utformet.**  
**Etappemål i Nasjonal transportplan 2014-2023:**  
**Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet**

Bygging av anlegg for gående og syklende, sikring av kryssingssteder og oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkt bidrar til attraktive og tilgjengelige veganlegg for flere. Statens vegvesen arbeider systematisk for å heve kvaliteten på egen infrastruktur, slik at flest mulig kan ta den i bruk. Dimensjoneringskrav er innarbeidet i Statens vegvesens håndbøker, veiledere og normaler og legges til grunn ved utbygging av nye anlegg. Kravene til universell utforming i anbudsmalen for riksvegferjer ble revidert i 2015. Universell utforming implementeres i pågående arbeid og prosesser i Statens vegvesen og medvirkning i planprosesser utføres i henhold til kravene i plan- og bygningsloven.



**Ledelinjer.** Foto Tomas Rolland

Registrering av kvaliteten på holdeplasser, kollektivknutepunkt og rasteplasser ble videreført i 2015, mens kartlegging av gangatkomster til disse ble påbegynt. Resultatene presenteres i Nasjonal vegdatabank og danner grunnlag for informasjon om tilgjengeligheten i Nasjonal reiseplanlegger. Det ble i 2015 satt i gang et arbeid med å kartlegge status for universell utforming av riksvegfergesambandene med kaianlegg. Sentrale elementer er bl.a. gangatkomst for gående mellom bussholdeplass og ferje og oppstillingsplass for biler for personer med nedsatt forflytningsevne.

Erfaringer med vinterdrift av gang- og sykkelveger innhentes fortløpende for å evaluere oppdaterte krav og følge opp kontrakter og metoder som gir god framkommelighet for trafikantene.

Faglige anbefalinger videreutvikles på grunnlag av økt kunnskapsgrunnlag og erfaringer. Det er behov for å utvikle ny kunnskap og nye løsninger, samt øke kompetansen og styrke ressursinnsatsen på fagområdet. Kunnskap om universell utforming, grunnlaget for den nasjonale gåstrategien og virkemidler for å oppnå god orientering, ble formidlet på en rekke ulike interne og eksterne møter, kurs og seminarer i 2015. Statens vegvesen medvirker i forum for kollektivtransport som har startet opp i regi av Deltasenteret. Statens vegvesen viderefører faglig samarbeid med de andre transportetatene og andre statlige etater innen fagområdet. Det er utarbeidet årsplan for det nasjonale brukermedvirkningsforumet for veg- og sjøsektoren. Det avholdes jevnlig møter i forumets arbeid, der bl.a. anbudsmal for riksvegferjer og praksis ved ombygging av ferjer har vært tema.



Bussholdeplass. Foto Knut Opeide

Tabell 3.7 Målrrettede tiltak for universell utforming

	Mål 2015	Resultat 2015	Avvik	Mål handlingsprogram 2014-2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 2 år (pst.)
Antall kollektivknutepunkt som ble universelt utformet	3	2	-1	68	13
Antall holdeplasser for kollektivtransport som ble universelt utformet	45	55	10	308	49

Det ble ferdigstilt færre kollektivknutepunkter med universell utforming i 2015 enn forutsatt. Avviket skyldes forsinket framdrift ved utbygging av E134 Stordalstunnelen i Hordaland, samt at den planlagte oppgraderingen av kollektivknutepunktet Åmot i Telemark ikke ble gjennomført.

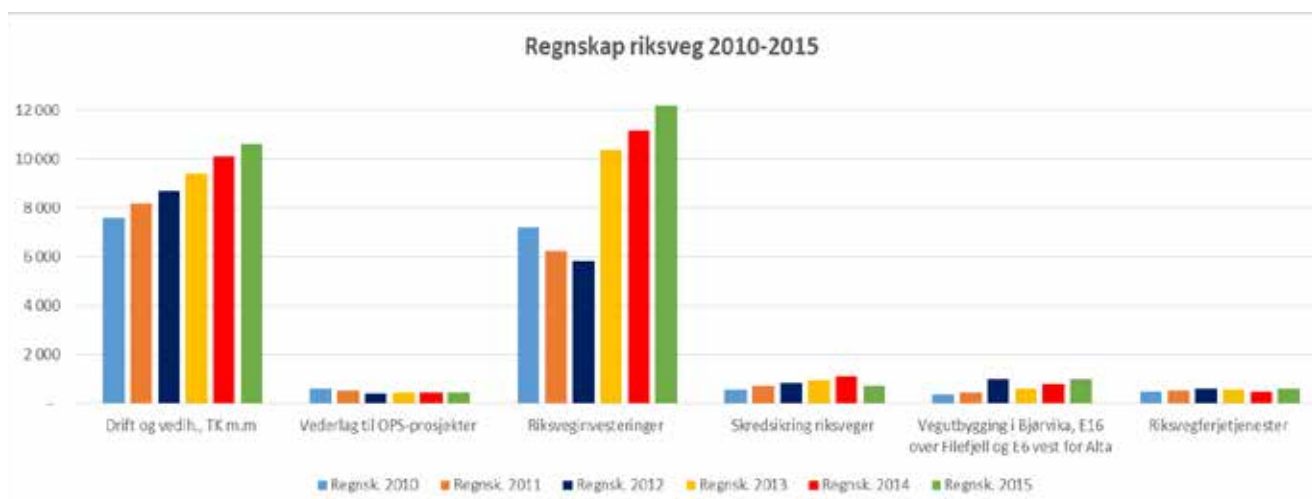
Det ble ferdigstilt flere holdeplasser enn målsatt for 2015. Dette skyldes at det ble etablert universell utforming samtidig som andre tiltak ble gjennomført, samt forsinkelser på tiltak som skulle vært ferdig i 2014.

## 3.2 Ressursbruk i 2015

I dette kapitlet presenteres de økonomiske rammene Statens vegvesen hadde til rådighet i 2015 og hvordan midlene ble benyttet.

Samlet sett viser regnskapet et forbruk på vel 25,7 mrd. kr på riksveg. Dette er et mindreforbruk på 690 mill. kr eller 2,6 pst. i forhold til disponible midler. Mindreforbruket er knyttet til postene 23, 31, 34 og 72. Det vises til nærmere forklaring under hver post.

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



Figur 3.2.1 Oversikt over forbruk på riksveg i perioden 2010-2015

Tabell 3.8 Oversikt over forbruk på kap. 1320 Statens vegvesen - tiltak på riksvegnettet (mill. kr.)

Post	Overført fra 2014 (mill. kr)	Tildelt 2015 (mill. kr)	Merinntekter (mill. kr)	Til disp. 2015 (mill. kr)	Regnskap 2015 (mill. kr)	Avvik til disp./regnskap	
						(mill. kr)	(pst.)
23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.		-10 678,5	-45,2	-10 723,7	10 626,1	-97,6	-0,9
26 Vegtilsyn	-0,65	-16,4		-17,1	15,4	-1,7	-10,1
29 Vederlag til OPS-prosjekter		-445,9		-445,9	443,3	-2,6	-0,6
30 Riksveginvesteringer		-12 143,7	-63,3	-12 207,0	12 207,8	0,8	0
31 Skredsikring		-969,0		-969,0	732,7	-236,3	-24,4
34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	-1,5	-333,0		-334,5	103,6	-230,9	-69,0
35 Vegutbygging i Bjørvika	-0,091	-66,9		-67,0	67,0	0	0
36 E16 over Filefjell		-445,9		-445,9	495,3	49,4	11,1
37 E6 vest for Alta	-103,664	-416,7		-520,4	425,2	-95,2	-18,3
72 Kjøp av riksvegferjetjenester		-694,5		-694,5	618,5	-76,0	-10,9
<b>Sum statlige midler til riksvegformål</b>	<b>-105,911</b>	<b>-26 210,5</b>	<b>-108,5</b>	<b>-26 425,0</b>	<b>25 734,9</b>	<b>-690,1</b>	<b>-2,6</b>

I tillegg til forbruket på 25 735 mill. kr til riksvegformål over statsbudsjettet, benyttet Statens vegvesen 8 446 mill. kr som ble stilt til rådighet av bompengeselskaper, fylkeskommuner, kommuner med flere.

Tabell 3.9 Oversikt over forbruk på kap. 1320 Statens vegvesen - tilskudd til fylkesveger

Post	Overført fra 2014 (mill. kr)	Tildelt 2015 (mill. kr)	Til disp. 2015 (mill. kr)	Regnskap 2015 (mill. kr)	Avvik til disp./regnskap	
					(mill. kr)	(pst.)
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		-221,5	-221,5	221,5	0	0
62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	-65,835	-580,356	-646,2	590,8	-48,2	-7,5
63 Tilskudd til gang og sykkelveger	-10,0	-95,0	-105,0	48,8	-56,2	-53,6
<b>Sum tilskudd til fylkesveger</b>	<b>-75,835</b>	<b>-896,9</b>	<b>-972,7</b>	<b>868,2</b>	<b>-104,5</b>	<b>-10,7</b>

Tabell 3.10 Oversikt over inntekter på kap. 4320 Statens vegvesen (Mill. kr)

Post	Budsjett 2015	Regnskap 2015	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	178,1	240,2	62,1
02 Diverse gebyrer	429,7	466,9	37,2
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	100,0	109,2	9,2
<b>Totalt kap. 4320</b>	<b>707,8</b>	<b>816,3</b>	<b>108,5</b>



## Postvis omtale av ressursbruk på kapittel 1320 Statens vegvesen

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

Regnskapet viser et mindreforbruk på 97,6 mill. kr eller 0,9 pst.

Av mindreforbruket skal 60 mill. kr nyttes til utbetaling til Nye Veier AS. Det vises i denne forbindelse til Prop. 1 S (2015-2016) hvor det framkommer at kostnadene for å etablere selskapet er ventet å bli om lag 60 mill. kr som skal dekkes gjennom tilsvarende innsparing på post 23.

Totalt ble det brukt om lag 2 850 mill. kr til vedlikehold av riksveger mot forutsatt 2 900 mill. kr i Prop. 1 S (2014-2015). Dekkelegging inklusive nødvendige forarbeider hadde et forbruk på om lag 1 300 mill. kr. Dette er 50 mill. mer enn forutsatt.

For tunneler, bruer og kaier er forbruket om lag 850 mill. kr som er 100 mill. kr mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2014-2015). Årsaken til dette er blant annet at prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag medførte at planlagte tiltak innenfor disse områdene kom senere i gang enn forutsatt. Videre førte stor aktivitet på oppgradering etter tunnelsikkerhetsforskriften til noe mindre aktivitet knyttet til ordinært tunnelvedlikehold.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn omsatte Statens vegvesen for om lag 1,8 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 2015.

### **Autosysprosjektet**

Statens vegvesens arbeid med å modernisere førerkort- og motorvognregisteret, Autosys, har i 2015 bestått i utarbeidelse av et nytt sentralt styringsdokument for Autosys Kjøretøy. Arbeidet med KS2 (revidert eksternt kvalitetssikring av prosjektet Autosys Kjøretøy) har resultert i en anbefaling til ny styrings- og kostnadsramme.

Den eksterne kvalitetssikreren har underveis i sitt arbeid og i den endelige KS2-rapporten kommet med flere tiltak og anbefalinger blant annet knyttet til prosjekt- og eierstyring, og gjennomførings- og kontraktstrategi. Statens vegvesen har innarbeidet disse i underliggende dokumentasjon og vil i gjennomføringen av prosjektet følge opp de anbefalte tiltakene som har kommet fram i kvalitetssikringen.

Prekvalifisering til konkurransen om utvikling av Autosys Kjøretøy er gjennomført, og konkurransegrunnlaget ble sendt ut til de prekvalifiserte som planlagt i desember 2015. Videre er det i perioden arbeidet med forberedelsene for oppstart av prosjektet med utvalgt leverandør gjennom en initieringsfase.

### Post 26 Vegtilsyn

Regnskapet viser et mindreforbruk på 1,7 mill. kr eller 10,1 pst. Det vises til Vegtilsynets egen årsrapport for nærmere informasjon.

## Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

### Statlige midler

Regnskapet viser et mindreforbruk på 2,6 mill. kr eller 0,6 pst. En kreditnota på 12,4 mill. kr ble ved en feil ikke godskrevet regnskapet for 2014. Korrigert for dette blir det et merforbruk på 9,8 mill. kr, som i hovedsak skyldes at en vederlagsutbetaling knyttet til prosjektet E39 Klett – Bårdshaug som skulle vært betalt først i 2016, ble betalt i 2015.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde til sammen 230 mill. kr. Dette er i tråd med det som var forutsatt i Prop. 1 S (2014-2015).

## Post 30 Riksveginvesteringer

### Statlige midler

Regnskapet viser et merforbruk på 0,8 mill. kr. Det er imidlertid variasjoner mellom underpostene. For store prosjekter og planlegging er det et merforbruk, mens det er mindreforbruk innenfor programområdene og fornyingsposten.

Fordelingen på de enkelte underposter framgår av tabell 3.11.

Tabell 3.11 Oversikt over forbruk på post 30 fordelt på under- og underunderposter.

(Mill. kr)

	Til disp.	Resultat 2015	Avik til disp./regnskap
Store prosjekter	6 640,0	7 120,5	480,5
Programområdene	0,0		0,0
- bymiljøavtaler	70,0	0	-70,0
- utbedringstiltak	1 007,0	617,3	-389,7
- tiltak for gående og syklende	461,0	434,6	-26,4
- trafiksikkerhetstiltak	971,0	982,8	11,8
- miljø- og servicetiltak	182,0	95,1	-86,9
- kollektivtrafikk og universell utforming	109,0	87,3	-21,7
Fornyning	949,0	735,9	-213,1
Planlegging og grunnnerv m.m.	1 100,0	1 380,9	280,9
Ikke rutefordelte midler inkl. turistveg	718,0	753,4	35,4
<b>SUM</b>	<b>12 207,0</b>	<b>12 207,8</b>	<b>0,8</b>

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 7,9 mrd. kr. Dette er om lag 1 mrd. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2014-2015). Avviket skyldes i hovedsak at mindreuttak av bompenger og forskudd tidligere år ble tatt ut i 2015. I tillegg kommer rekvirering av bompenger knyttet til prosjekter som er lagt fram for Stortinget etter at Prop. 1 S (2014-2015) ble fremmet.

### Post 31 Skredsikring

#### **Statlige midler**

Regnskapet viser et mindreforbruk på 236 mill. kr eller 24,4 pst. Mindreforbruket skyldes redusert framdrift for prosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms, utsatte utbetalinger til E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland på grunn av uenighet om sluttoppgjør, samt utsatt anleggsstart for prosjektene rv 13 Joberget og rv 13 Deildo i Hordaland.

#### **Eksterne midler**

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 30 mill. kr. Dette er om lag 40 mill. kr mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2014-2015). Avviket skyldes forsinket anleggsstart på prosjektet rv 13 Joberget i Hordaland.

### Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Regnskapet viser et mindreforbruk på 230,9 mill. kr eller 69 pst. Avviket skyldes i hovedsak at det har tatt lengre tid enn tidligere forutsatt å få nødvendig planavklaring for flere av de prioriterte tiltakene. De største avvikene er knyttet til følgende prosjekter:

- Rv 77 Tjernfjellet: Arbeidet med planlegging, prosjektering og konkurransegrunnlag er forsinket. Det forventes anleggsstart i løpet av sommeren 2016, mot tidligere forutsatt i oktober 2015.
- E6 Finneidstraumen bru: Gjennomgang av kostnadsoverslaget viste vesentlig økte kostnader. Tiltak for å redusere kostnadene blir vurdert, noe som fører til utsatt oppstart. Det forventes anleggsstart i løpet av høsten 2016.
- E6 Medbyelv bru: Arbeidet med prosjektering og konkurransegrunnlag er forsinket, og anleggsarbeidene vil starte i løpet av våren 2016.
- E6 Kvæangsfjellet (kortsiktige tiltak): Arbeidet med konkurransegrunnlaget ble forsinket. Anleggsarbeidene startet opp høsten 2015, og tiltakene ventes fullført høsten 2016.
- E6 Høgtverrelv bru: Reguleringsplanen ble vedtatt i desember 2015, og anleggsarbeidene forventes startet opp sommeren 2016.

### Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

#### **Statlige midler**

Regnskapet viser at midlene ble benyttet som forutsatt.

#### **Eksterne midler**

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde om lag 37 mill. kr. Dette er om lag 110 mill. kr mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2014-2015). Avviket skyldes at de forutsatte arbeidene i Bispegata ikke kan utføres før det er etablert en kulvert for Follobanen. Arbeidene i Bispegata forutsettes gjennomført i 2017-2018.

### Post 36 E16 over Filefjell

#### **Statlige midler**

Regnskapet viser et merforbruk på 49,4 mill. kr eller 11,1 pst. Merforbruket skyldes i hovedsak høyere framdrift på prosjektet Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen enn forutsatt.

### Post 37 E6 vest for Alta

#### Statlige midler

Regnskapet viser et mindreforbruk på 95,2 mill. kr eller 18,3 pst. Avviket skyldes i hovedsak at bevilgningen til prosjektet Halselv – Møllnes var for høyt i forhold til forutsatt framdrift, forsinkelser i utbetalingen av sluttoppgjør for prosjektet Jansnes – Halselv og forsinket oppstart av prosjektet Storsandnes – Langnesbukta.

### Oppfølging av prosjekter

Oppfølging av investeringsprosjekter finansiert over kap. 1320 og postene 30, 31, 35, 36 og 37 er nærmere omtalt i vedlegg 1 og 2.

### Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

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

### Post 62 Skredsikring på fylkesveg

Regnskapet viser et mindreforbruk på 48,2 mill. kr eller 7,5 pst. Det er gjennomført tiltak for å redusere mindreforbruket gjennom midlertidige omdisponeringer mellom fylkene. Omdisponeringene er gjort i samråd med berørte fylkeskommuner. Til tross for dette var det ikke mulig å omsette disponible midler fullt ut. Mindreforbruket skyldes i at Nordland fylkeskommune har valgt å ikke gjennomføre prosjektet fv 837 Høgfjorden på grunn av stor kostnadsøkning.



Andøya. Foto Tomas Rolland

### Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Regnskapet viser et mindreforbruk på om lag 56,2 mill. kr eller 53,6 pst. Avviket skyldes i stor grad at midlene ble fordelt sent, slik at mange prosjekter fikk forsinket oppstart og lavere aktivitet i 2015 enn forutsatt. I tillegg ble bevilgningen økt med 10 mill. kr i forbindelse med Stortingets behandling av Revidert nasjonalbudsjett. Midlene ble tildelt i 2015, men ble ikke benyttet.

55 prosjekter fikk tildelt tilskudd til gang- og sykkelvegprosjekter i 2015 fordelt på 18 søknadsmottakere.

### Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet viser et mindreforbruk på 76,0 mill. kr eller 10,9 pst. Årsaken til dette knyttes i hovedsak til endringer i kostnaden på innsatsfaktorer i ferjedriften. Kostnadsindeksen for drivstoff (oljepris) gikk ned hele 18,68 pst. og oljepris utgjør om lag 20 pst. av de totale kostnadene i ferjedriften. Dette har bidratt til lavere kostnader enn det som ble lagt til grunn ved utarbeidelsen av budsjettet. I tillegg ble vedlikeholdskostnader, kapitalkostnader og lønnsøkning lavere enn forutsatt.

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

### Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet var 178,1 mill. kr i 2015. Resultatet viser en merinntekt på 62,1 mill. kr.

Inntektene gjelder bl.a. samarbeidsprosjekter med eksterne, salg fra Autosys og salg av kjennemerker (skilt), kommunikasjon i tunneler og avregning av kostnader knyttet til nødnettutbyggingen i riksvegtunnelene. Merinntekten knytter seg til økt innbetaling fra eksterne samarbeidspartnere, men også etterbetaling for tidligere år vedrørende kommunikasjon i tunneler og nødnettutbygging.

Tabell 3.12 Oversikt over inntektene på post 01.

(Mill. kr)

Inntektstyper post 01	2015
Øvrige refusjoner (kurs/konferanser, FoU prosjekter mv.)	1
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	133
Salg av kjennemerker (skilt)	14
Salg av fast eiendom	1
Salg fra Autosys/vegdatabank	23
Følgetransport	8
Nødkommunikasjon (tunneler)	16
Kommunikasjon i tunneler (mobil)	15
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, salgsinntekter, leieinntekter, følgetransport, strøm mv.)	29
<b>Sum</b>	<b>240</b>

### Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet var 429,7 mill. kr i 2015. Resultatet viser en merinntekt på 37,2 mill. kr.

Inntektene i 2015 er i hovedsak knyttet til førerkort-/prøvegebyr med 377 mill. kr, dagprøvekjennermerker med 30 mill. kr, gebyrer for myndighetskontroller med 29 mill. kr og påskiltingsgebyr med 20 mill. kr.

Merinntekten kan blant annet knyttes til en økning av volum for både praktiske førerprøver og dagprøvekjennermerker. I tillegg var det en liten økning i antall førerkortutstedelser som følge av økt innbytte av førerkort fra utlandet, økning i antall eldre førerkortinnehavere som må fornye førerkortet samt befolkningsvekst.

### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskap

Inntektskravet var 100,0 mill. kr i 2015. Resultatet viser en merinntekt på 9,2 mill. kr.

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

### 3.3 Fullmakter og forskuttering

#### Fullmakt til forskuttering – romertallsvedtak IV

Tabell 3.13

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014	4 190
+ Nye forpliktelser pådratt i 2015	20
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2015	620
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2015</b>	<b>3 590</b>

I 2015 ble det inngått nye forskutteringsavtaler på til sammen om lag 20 mill. kr, mens det ble refundert om lag 620 mill. kr. Dette innebærer at fullmakten for 2015 på 4 950 mill. kr ble overholdt

#### Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter romertallsvedtak V

Tabell 3.14

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014	5 000
+ Nye forpliktelser pådratt i 2015	5 000
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2015	3 000
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2015</b>	<b>7 000</b>

Fullmakten ble økt i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 19 S (2015-2016). Statens vegvesen har i sin beregning 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. De statlige bindingene knyttet til slike prosjekter utgjør om lag 7 000 mill. kr per 31. desember 2015. Dette innebærer at fullmakten ble overholdt.

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

Tabell 3.15

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014	6 097
+ Nye forpliktelser pådratt i 2015	2 423
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2015	1 845
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2015</b>	<b>6 675</b>

Etter en grundig intern gjennomgang er beløpet for udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014 justert opp i forhold til beløpet som ble oppgitt i årsrapporten for 2014. Statens vegvesen har hatt en gjennomgang av alle kontrakter som strekker seg utover budsjettåret, og dette har avdekket noen mangler i tidligere rapportering. Fullmakten for 2015 på 5,9 mrd. kr er derfor overskredet med nærmere 0,8 mrd. kr. Fullmaktsgrensen for forpliktelser som forfaller hvert år på 2,5 mrd. kr er ikke overskredet.



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

Tabell 3.16

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014	4 800
+ Nye forpliktelser pådratt i 2015	2 600
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2015	÷ 700
<b>= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2015</b>	<b>6 700</b>

Statens vegvesen har overholdt fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 7,1 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller årlig ikke overstiger 850 mill. kr.

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

Tabell 3.17

	Verdi 2015	Restverdi utover 2015
Tjeneste- og varekontrakter	550	855
Leiekontrakter	464	3 730

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

## Oslopakke 3 – romertallsvedtak X

Fjellinjen AS hadde fullmakt til å ta opp lån på inntil 800 mill. kr til prosjekter og tiltak innenfor Oslopakke 3 i 2015. Fullmakten ble overholdt.

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

Tabell 3.18

Kap. Post	Til disp. 2015	Regnskap 2015	Avvik
Kap. 4322, post 90 avdrag på lån	25,0	5,0	-15,0
Kap. 5624, post 80 renter	29,0	14,5	-14,5

Betaling av avdrag var 20 mill. kr mindre enn i fastsatt nedbetalingsplan. Avdrag betales to ganger i året, i slutten av juni og i slutten av desember. Betaling for 2. termin 2015 ble foretatt for sent, slik at innbetalingen først ble regnskapsført i 2016.

Post 80 renter har et mindreforbruk på 14,5 mill. kr. Dette skyldes at renter for 2. termin 2015 først ble betalt i januar 2016, i stedet for i desember 2015. Dette forholdet er tatt opp med selskapet.

## Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

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

Tabell 3.19

Mill. kr

	Overført fra 2014	Bevilgning 2015	Til disp. 2015	Regnskap 2015	Avvik
Kap. 1330, post 60	33,5	-	33,5	19,0	-14,5

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 14,5 mill. kr eller 43 pst. Ordningen ble avvirket fra 2015, men tiltak som hadde fått tilsagn om midler og som ikke ble ferdige i 2014 slutføres.

Ved inngangen til 2015 var det 35 igangværende tiltak med et samlet gjenstående tilskuddsbehov på 37,5 mill. kr. Av disse er syv tiltak avsluttet eller avbrutt og om lag 6,5 mill. kr ble fristilt som følge av dette.

10 av tiltakene blir på grunn av forsinket framdrift og planlegging ferdigstilt i løpet av 2016 og utbetaling til tiltakshaverne kommer først i 2016. Til sammen utgjør tilskudd til disse tiltakene 12 mill. kr. Ett av disse tiltakene er utvikling av kollektivknutepunktet Bruhagen i Averøy kommune. Det har vært store utfordringer med blant annet grunnforhold, reguleringen og manglende konkurranse i entreprenørbransjen. Utbyggingen av dette tiltaket er nå i full gang og forventes ferdigstilt i løpet av august 2016. Statens vegvesen legger derfor til grunn at tilskuddet på 3,36 mill. kr vil bli utbetalt i 2016 selv om tildelingen til tiltaket ble gitt i 2013.

## Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Tabell 3.20

Mill. kr

	Overført fra 2014	Bevilgning 2015	Til disp. 2015	Regnskap 2015	Avvik
Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering	15,0	31,2	46,2	29,9	16,3

Regnskaper viser et mindreforbruk på 16,3 mill. kr, eller 35 pst. Dette skyldes i hovedsak at Rutebanken AS først ble godkjent i Regjering og Storting i juni 2015. Dette har medført at prosjektarbeidet med de operative løsningene og tilhørende anskaffelser er forsinket.

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

## Nasjonal reiseplanlegger

Statens vegvesen gjennomfører i samarbeid med Ruter et prosjekt for å levere en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanlegger. Prosjektet jobber med modernisering av en database som skal kunne tilby pålitelige og kvalitetssikrede data til alle aktører som ønsker å utvikle reiseplanleggingstjenester. Den nasjonale reiseplanleggeren skal utvikles i flere trinn. Første trinn innebærer å lansere en løsning som inneholder nasjonal reiseinformasjon som reisetider og avgangstider samt karttjenester, for blant annet gående, syklende og de som skal reise kollektivt. Informasjonen skal være i sanntid der slik informasjon er tilgjengelig. Reiseplanleggeren skal, i tråd med Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtransport av september 2014, utvikles til gradvis å gi muligheter for kjøp av billetter.

Det arbeides med å utvide Håndbok V820 Nasjonale rutedata, til også å omfatte sanntidsinformasjon, data for universell utforming og krav om et felles teknisk format.

## Elektronisk billettering

### Nasjonal standard for elektronisk billettering

Det arbeides med videreutvikling av Håndbok V821 Elektronisk billettering. Dette omfatter blant annet alternative måter å benytte smarttelefon, reisekort og reise penger på. Det er utarbeidet beskrivelse av en database, en registrardatabase, som skal inneholde alle billettertyper.

### Nasjonalt takstsystem

Som ledd i arbeidet med å tilrettelegge for nasjonal billettering, leverte Statens vegvesen våren 2015 en første anbefaling til Samferdselsdepartementet om samordning av takstsystemene.

## Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Tabell 3.21

Mill. kr

Byområde	Bevilgning 2015	Regnskap 2015			
		Planlegging, markedsføring	Drift av kollektivtransport	Investeringer	Sum
Buskerudbyen	90,0	909	28	55	92
Kristiansandsregionen	115	3,5	45	36	84,5
Bergen	184	0	31	40,7	71,7
Trondheim	200	10	110	58	178
Nord-Jæren	100	0,7	2,1	38	40,8
Oslo/Akershus	410	22	108	208	338
Grenland	70	2	39	5	46
Nedre Glomma	60	4,3	20,5	28	52,8
Tromsø	71,55	0	5,5	11,5	17

Noen av byene har overført midler fra tidligere år og har derfor en høyere ramme til disposisjon enn bevilgningen i 2015.

### 3.4 Forskning og utvikling

Det er brukt om lag 100 mill. kr til kjøp av forskning og utvikling (FoU) i 2015. Om lag 47 mill. kr av dette er knyttet til de store FoU-programmene (tidligere kalt etatsprogrammer). Staten har bidratt med en egeninnsats innen FoU på om lag 50 mill. kr. Det ble gjennomført fem forprosjekter, hvorav tre ble valgt ut som nye FoU-program i 2016. De dekker temaene Effektiv og miljøvennlig bylogistikk, kompetanseutvikling innen trafikkteknikk og forbedret og effektiv planlegging.

I tillegg til disse midlene har Ferjefri E39 finansiert forskning for 30 mill. kr i 2015 gjennom et høyt antall PhD-studier. Statens vegvesen bidrar totalt med finansiering av over 50 PhD-kandidater. De fleste er initiert gjennom FoU-programmene eller Ferjefri E39. Stor PhD-aktivitet er viktig for å sikre god forskning, utvikle gode universitetsmiljø, og derigjennom sikre rekrutteringen.

Om lag 9,3 mill. kr ble brukt til internasjonalt FoU-samarbeid i 2015. Litt i overkant av en tredel av dette budsjettet finansierte forskning på nordiske problemstillinger innenfor det nordiske samarbeidet, NordFoU. Gjennom samarbeidet i vegdirektørunionen CEDR har Statens vegvesen delfinansiert en rekke forskningsprosjekter innen veger og vilt, trafikkstyring, energieffektivitet, mobilitet og ITS, samt vedlikehold som ble igangsatt gjennom utlysninger i 2013 og 2014. Om lag en mill. kr ble videre brukt til Infravation, en forskningsutlysning hvor EU, USA og europeiske vegmyndigheter samarbeider for å løse felles utfordringer. I 2015 var temaet innovativ veginfrastruktur.

Tre av FoU-programmene var i avslutningsfasen i 2015, med planlagt sluttkonferanse i 2016, *Naturfare, infrastruktur, flom og skred (NIFS)*, *Nordic Road Water (NORWAT)* og *Varige konstruksjoner*. Disse programmene har frambragt viktig kunnskap innen håndtering av klimaskapte endringer, håndtering av vaskevann og avrenning fra tunneler og riktige konstruksjonsmåter, materialer og produkter for å oppnå ønsket kvalitet og forutsigbart vedlikehold i bruer og tunneler.

Andre viktige resultater fra FoU-programmene er blant annet:

- BEST har i betydelig grad bidratt til utformingen av Nasjonal transportplan generelt og utarbeidelsen av etappemålene for drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker spesielt.
- EMIROAD har avdekket reelle utslippstall for dieslbiler i nordisk klima

#### Oversikt over FoU-programmer (tidligere kalt etatsprogram) i Statens vegvesen

Tabell 3.22 Oversikt over FoU-programmer i Statens vegvesen

Akronym	Etatsprogram	Varighet
Varige konstruksjoner	Varige konstruksjoner	2012-2015
NORWAT	Nordic Road Water	2012-2015
SMITS	Smartere vegtrafikk med ITS	2012-2017
NIFS	Naturfare - Infrastruktur, flom og skred (samarbeid med Jernbaneverket og NVE)	2012-2015
EVI	Etatsprogram Vinterdrift	2013-2016
LEIV	Lavere energibruk i Statens vegvesen	2013-2017
BEST	Bedre sikkerhet i trafikken	2013-2017
EMIROAD	Utslipp fra kjøretøy i vegtrafikken	2014-2016
Bedre by	Bedre kunnskapsgrunnlag for endret transportmiddelfordeling i byer	2014-2019
Vegutforming	Vegplanlegging og sideterreng	2015-2019

Mer detaljert informasjon finnes på

<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Forskning+og+utvikling>

## 3.5 Effektivisering og fjerning av tidstyver

### Effektivisering

Statens vegvesen ble gjennom Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. 450 S (2012-2013) gitt i oppdrag å etablere et program for effektivisering. Effektiviseringsprogrammet bygger på at de påvirkbare kostnadene innen 2023 skal reduseres med 10-15 pst., sammenlignet med forventet utvikling uten effektivisering. Effektiviseringsmålet innebærer en omfordeling av kostnader fra interne, påvirkbare kostnader til vedlikehold og investeringer. På bakgrunn av overordnede føringer, etablerte Statens vegvesen i 2014 et effektiviseringsprogram. Programmet inkluderer tiltak på områdene byggherre, planlegging, forvaltning av riks- og fylkesveg, trafikant- og kjøretøysiden og ledelse- og støtteprosesser. Hittil i effektiviseringsprogrammet er det gjennomført en rekke effektiviseringstiltak innenfor alle områdene av Statens vegvesens virksomhet.

Ved oppstarten av effektiviseringsprogrammet ble det satt årlige mål for effektivisering fram til 2017. Målet for innsparing i 2014 og 2015 var til sammen om lag 300 mill. kr. Faktisk innsparing i perioden ble om lag 150 mill. kr. Lavere innsparing må sees i sammenheng med at det har tatt lengre tid å realisere gevinster enn tidligere antatt, spesielt på byggherreområdet og trafikant- og kjøretøysiden. Gevinstrealisering krever ressurser og planlegging, og inkluderer ofte prosess- og systemforbedringer. En større del av gevinstene forventes derfor å bli realisert i en senere fase av effektiviseringsprogrammet enn tidligere antatt. Innsparte midler hittil i effektiviseringsprogrammet har blitt omfordelt fra interne, påvirkbare kostnader til økt vedlikehold og til økt kapasitet til gjennomføring av oppgaver, spesielt på trafikant- og kjøretøysiden.

En vesentlig andel av de påvirkbare kostnadene er knyttet til planlegging. Det var høy planleggingsaktivitet i 2015, og dette førte til en økning i planleggingskostnadene. Økt innsats på planlegging legger til rette for økt omsetning og lavere andel påvirkbare kostnader i framtidige budsjettår.

Lønn og kjøp av tjenester utgjør hoveddelen av de påvirkbare kostnadene i Statens vegvesen. Styring av disse kostnadsområdene er derfor viktig for å nå effektiviseringsmålene. Statens vegvesen har i 2015 etablert et system for styring og bemanning og kjøp av tjenester. Bemanningsstyring og styring av kjøp av tjenester gjelder for hele organisasjonen og innenfor alle hovedområder av virksomheten.

Statens vegvesen har i de siste årene satt i verk målrettede tiltak for å effektivisere reisevirksomheten i alle deler av virksomheten. Nivået på reisekostnader i etaten er redusert sammenlignet med nivået i 2013, selv om omsetningen har økt. Mer bruk av videomøter og nettmøter, herunder Skype, er viktige tiltak i den sammenheng.

### Byggherre, planlegging og forvaltning av veg

Hoveddelen av de påvirkbare kostnadene er knyttet til byggherreoppgaver, planlegging og forvaltning. Effektivisering på disse områdene er derfor sentralt for å nå målene. Statens vegvesen etablerte i 2015 programmet Smart samhandling. Programmet skal bidra til å identifisere og gjennomføre tiltak som legger til rette for framtidige effektiviseringsgevinster innenfor kjerneområdene byggherre, planlegging og forvaltningsoppgaver på veg. I første del av prosjektet prioriteres forbedring og effektivisering av prosessene konkurransegrunnlag for entrepriser, reguleringsplan og tunnelforvaltning. Disse prosessene er valgt ut basert på en vurdering av ressursbruk, endringsmulighet og kritikalitet.

## Trafikant- og kjøretøysiden

Utvikling av selvbetjeningsløsninger har vært et satsningsområde på trafikant- og kjøretøyområdet i 2015. Selvbetjeningsløsninger og forenklinger reduserer behov for oppmøte og manuell behandling på trafikkstasjonene. Dette gir igjen gevinster i form av innsparte årsverk og økt kapasitet til å håndtere økt oppgaveomfang. Statens vegvesen etablerte med virkning fra 1. januar 2015 en sentral enhet for svartjenesten på Trafikant og kjøretøyområdet. Etableringen gir en innsparing på 18 årsverk mot tidligere organisering av arbeidet. De frigjorte ressursene er benyttet delvis til økningen av innsatsen innenfor utekontrollområdet, økt volumaktivitet samt nye oppgaver etaten har fått ansvar for innenfor andre TK-områder.

Det er i tillegg gjennomført benchmarking på området hallkontroll i 2015. Benchmarkingen gir et grunnlag for å vurdere ulikheter i ressursbruk og forbedring av prosesser knyttet til hallkontroll.

## Ledelses- og støttefunksjoner

Effektivisering av eiendomsforvaltning er et prioritert område i effektiviseringsarbeidet. Tettere oppfølging av leiekontrakter og andre kontrakter anslås å ha gitt en årlig gevinst på om lag 10 mill. kr. Arealeffektivisering og energiøkonomisering er andre sentrale tiltak innenfor bygg- og eiendomsforvaltningen i Statens vegvesen.

Statens vegvesen har gjennomført tiltak for å effektivisere kjøretøyparken. Flere enheter i etaten har hatt en gjennomgang av bilparken og redusert antall kjøretøy. Bestillingsrutiner og standard utstyrsnivå for de ulike modellene er vedtatt, og nye avtaler har ført til en reduksjon i antall modeller. Dette bidrar til lavere kjøretøykostnader.

Det ble i 2015 lagt til rette for en effektivisering av lønnsfunksjonen i Statens vegvesen gjennom en ytterligere samling av lønns- og lønnsrelaterte oppgaver. Det ble opprettet en ny landsdekkende lønnsenhet og oppgaver og bemanning i regionene overføres hit. Bemanningen på enheten skal innen utgangen av 2017 være redusert med fire-fem årsverk.

Ny løsning for mobiltelefonstyring anslås å ha gitt en innsparing på om lag 5 mill. kroner. Reduserte portokostnader utgjorde om lag 1,5 mill. kroner.

## Fjerning av tidstyver

Det er utført flere tiltak for å forenkle og begrense tidsbruken på de tjenester Statens vegvesen yter overfor innbyggere, næringsliv og offentlig virksomheter på trafikant- og kjøretøyområdet.

I 2014 lanserte Statens vegvesen selvbetjeningsløsninger for tre nye tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet:

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

I 2015 ble over 90 000 førerkortsøknader mottatt via selvbetjeningsløsningen, dette tilsier en selvbetjeningsgrad på om lag 78 pst. I overkant av 44 000 timer til praktisk prøve ble bestilt via



selvbetjening, dette gir en selvbetjeningsgrad på 24 pst. Selvbetjeningsgraden på melding av tap av vognkort lå på om lag 30 pst.

Løsningen salgsmelding på nett ble etablert i 2015 for at selger og kjøper av kjøretøy skal kunne melde om eierskifte av kjøretøy via nett i stedet for på papir. Ved utløpet av 2015 var det levert 40 000 salgsmeldinger via nettet. Beregninger viser at Statens vegvesen har spart i underkant av tre årsverk som følge av at selvbetjeningsløsningen er tatt i bruk. Dette har bidratt til å frigjøre kapasitet til å håndtere økt volum på antall salgsmeldinger. Selvbetjeningsgraden på salgsmelding på nett er om lag 6 pst. Bedrifter har ikke anledning til å bruke nettløsningen ennå. Disse står for om lag 50 pst. av kjøretøyomsetningen. Om lag 25 pst. går i tillegg via nettløsningen for bilforhandlerne. Nettløsning for bedrifter forventes å være på plass i løpet av 2016.

Selvbetjeningsløsning for bevis for rett til øvingskjøring ble også lansert i 2015. Med ny løsning kan kunden hente fram beviset på mobiltelefonen og slipper dermed å henvende seg til trafikkstasjon ved tap av bevis. Beviset blir enklere tilgjengelig, og kunden unngår å måtte ta pause i øvingskjøringen ved tap av bevis. Om lag 15 000 bevis for rett til øvingskjøring utstedes årlig.

TK-tjenester ble opprettet i 2015 og har lokasjoner i Steinkjer og Fauske. Dette innebærer en sammenslåing og omorganisering av svartjenesten på trafikant- og kjøretøysiden. Tiltaket skal bidra til å bedre og profesjonalisere svartjenesten gjennom raskere responstid og at kunden får svar med en gang. Målet er at 80 pst. av kundene som ringer, skal får svar innen 20 sekunder. I tillegg er målet at 80 pst. av henvendelsene skal besvares direkte. Akkumulert servicegrad ble i 2015 på om lag 60 pst., noe som skyldes at det var et etableringsår. 98 pst. av henvendelsene ble besvart direkte.

Spørsmål fra publikum om Autopass og bomplasseringer blir ringt inn på telefonnummer 02012. Dette nummeret ble tidligere besvart av vegtrafikkentralene. Landsdekkende sentralbord har overtatt betjeningen av denne typen henvendelser. Målet med omleggingen er å bedre responstiden og yte bedre service til publikum. Alle som ferdes på vegnettet kan ha behov for denne tjenesten, og fra juni har om lag 80 000 personer ringt dette nummeret ved spørsmål om Autopass og bomplasseringer. Om lag 90 pst. av samtalene sluttbehandles av landsdekkende sentralbord, og erfaringer hittil viser at omleggingen har gitt tidsbesparelser og opplevd kvalitetsforbedring hos publikum.

Statens vegvesen har gått gjennom brev og tekster som tilrettelegges for digital kommunikasjon fra 2016. Satsning på klart språk er viktig for at privatpersoner, næringsliv og kommuner skal forstå innholdet i brev og e-poster som sendes fra Statens vegvesen. I 2015 har Vegvesenet blant annet gjennomgått tekster knyttet til grunnverv, brev med varsel om avskilting og tekster til Bilfører 65+. Noen av brevtøkene er også brukertestet ved hjelp av fokusgrupper.

Statens vegvesen behandler i dag søknader knyttet til vegnettet og omgivelsene. Prosessene er basert på manuelle henvendelser og enkelte elektroniske skjemaer til bruk for publikum. Prosessene innebærer manuelt arbeid og tungvinte løsninger for mottak og søknadshåndtering. Det er etablert et prosjekt med formål å etablere elektroniske søknadsløsninger. Målet er at løsningene skal gi bedre service, likebehandling og kvalitet i søknadsbehandlingen.



Etatsledelsen per 1.1.2016. Foto Knut Opeide

# 4

## Styring og kontroll i virksomheten

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

Statens vegvesen forbedrer kontinuerlig styring, ledelse og organisering av etaten for å sikre en effektiv og best mulig måloppnåelse. Denne forbedringen skjer løpende, på overordnet- og lokalt nivå i den enkelte enhet og på de ulike fagområdene i etaten. Sentralt i arbeidet er tydeliggjøring av mål, kontroll og erfaringsuthenting fra resultater og prosessene rundt resultatoppnåelse. Det vises til at samlet måloppnåelse er god, jf. omtale i kapittel 3.

Det er utarbeidet en risikoanalyse for handlingsprogrammet 2014-2017. Denne risikovurderingen har et overordnet og langsiktig perspektiv og er tett koblet mot Nasjonal transportplan 2014-2023.

Risikoene identifisert i handlingsprogrammet er:

- Uønskede kostnadsøkninger
- Ikke tilstrekkelig kapasitet og kompetanse
- Manglende gjennomføring av effektiviseringsprogrammet
- Ikke tilstrekkelig plangrunnlag
- Ikke oppfyllelse av tunnelforskriften

Etaten arbeider med årlige risikoanalyser av disse elementene og i budsjettarbeidet er det fokus på risikoreduserende tiltak for å sikre oppnåelse av mål og krav i budsjettproposisjon og tildelingsbrev. I all hovedsak er dette tiltak som gjennomføres i løpet av året, men som forventes å få effekt på lengre sikt. Sammenlignet med inngangen til året, er det overordnede risikobildet ved årsslutt dermed stort sett uforandret.

Statens vegvesen arbeider med flere tiltak som vil bidra til å redusere sannsynligheten for kostnadsøkninger på prosjekter etter at de er tatt opp til bevilgning. Det er kartlagt en rekke tiltak, blant annet arbeidet med prosjektrevisjoner, et fortsatt fokus på bedre prognoser i planfasen samt tettere oppfølging i gjennomføringsfasen.

Rekrutteringssituasjonen på enkelte kritiske områder er noe bedret som følge av nedgangstider i oljesektoren. Dette gir en økt tilgang på arbeidskraft, men det er likevel vanskelig å rekruttere personell med vegfaglig kompetanse. Statens vegvesen samarbeider godt med høgskoler og universitet for å skape et fremtidig rekrutteringsgrunnlag. Det har også blitt utarbeidet en plan for arbeidsgiverprofilering med konkrete mål og tiltak for å tiltrekke oss kritisk kompetanse blant erfarne ingeniører 35-50 år, og skape gode interne ambassadører. Planen skal bidra til at Statens vegvesen oppleves som en attraktiv arbeidsgiver i et konkurranseutsatt arbeidsmarked.

Risikobildet for arbeidet med effektivisering har ikke endret seg nevneverdig gjennom året. Statens vegvesen vurderer derfor alternative måter å drive effektiviseringsarbeidet på. For 2016 settes det styringsparametere for bemanningsvekst og tjenestekjøp for å sikre tydeligere styring av disse kostnadene. Prosjektet Smart samhandling er etablert med formål om å intensivere arbeidet med å ta ut den forventede effektiviseringen av etatens påvirkbare kostnader. Fokus for programmet er forbedring og effektivisering av kjerneprosesser innenfor veg- og transportområdet.

Som et tiltak for å sikre gjennomføringsevnen til Statens vegvesen, spesielt innenfor program-

områdene, har Statens vegvesen innført strengere krav til plangrunnlag som grunnlag for prioritering i budsjettssammenheng. I tillegg er det innført en større grad av prosjektorganisering av planleggingsaktiviteten i Statens vegvesen, noe som vil bidra til bedre sammenheng mellom planlegging og bygging, og større grad av effektivitet i gjennomføringen av prioriterte tiltak. Tiltakene viser at risikoen knyttet til elementet er akseptabelt.

Det er utarbeidet en plan for sikkerhetsmessig oppgradering av til sammen om lag 200 tunneler på riksvegnettet, slik at disse skal tilfredsstillere krav satt i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Planen forutsetter at oppgraderingen skal være gjennomført innen april 2019. Statens vegvesen ligger an til å innfri tunnelsikkerhetsforskriften innen utgangen av 2019 for tunnelene på TEN-T vegnettet med unntak for tunneler på E16 Stanghelle – Arna i Hordaland og E6 Sørfold i Nordland. Det vil ikke være mulig å innfri forskriften for alle tunnelene innen utgangen av 2019 for det øvrige riksvegnettet. Staten har derfor meldt om forsinkelse til Samferdselsdepartementet.

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 beedskapsplaner i SAMROS<sup>4</sup> Veg regime. Dette arbeidet er videreutviklet og fulgt opp i 2015.

For å sikre at IKT-utviklingen understøtter arbeidsprosessene i etatens kjernevirksomhet, er det bl.a. startet opp et arbeid for virksomhetsstyrt utvikling slik at ledelsen kan forbedre styringen og kunne iverksette egnede tiltak.

Videre har det vært arbeidet med å få på plass et styringssystem for informasjonssikkerhet og arbeidet med sikkerhetskultur er videreført. Dette er et viktig element for å legge grunnlag for at sikkerhetsutfordringer kan avdekkes og forebygges på en god måte.

Nye retningslinjer for varsling av uønskede forhold er utarbeidet og vil bli implementert i 2016. I tillegg har arbeid med å forebygge misligheter hatt stort fokus ved forsterkning av Internrevisjonens rolle og opprettelse av en enhet for trafikant- og kjøretøykriminalitet.

Statens vegvesen har intensivert arbeidet med internkontroll i 2015. Med et velfungerende mål- og resultatstyringssystem som bakgrunn er det under utvikling prosesser som styrker arbeidet med å ha en målrettet og effektiv drift, pålitelig rapportering samt å sikre at lover og regler overholdes. Staten vil i 2016 ta i bruk prosesser som styrker internkontrollen. Det tas sikte på å implementere og dokumentere en systematisert internkontroll i 2016 som en del av virksomhetens styringssystem.

---

<sup>4</sup> Samordnet Risiko- og Sårbarhetsvurdering for vegnettet.

## 4.2 Andre saker

### Oppfølging av vesentlige revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll av departementene og de statlige virksomhetene publiseres som Dokument 1 hver høst. I rapporten for budsjettåret 2014 som ble lagt fram for Stortinget høsten 2015 fikk Statens vegvesen ingen vesentlige merknader.

Det ble i 2015 igangsatt en forvaltningsrevisjon av tunnelsikkerhet på vegnettet. Resultatene vil først foreligge i 2016.

### HMS og arbeidsmiljø i Statens vegvesen

Sykefraværet var på 4,71 pst. i 2015. Dette er en svak økning fra 4,63 pst. i 2014. Statens vegvesen jobber kontinuerlig med å følge opp sykefraværet. Parallelt med det er det fokus på å jobbe forebyggende og helsefremmende.

Statens vegvesen gjennomførte i 2015 Medarbeidertilfredshetsundersøken (MTU). Gjennomføringen i 2015 var den første etatsfelles MTU siden 2013, og resultatene viser at arbeidsmiljøet i Statens vegvesen slik det fremstår i MTU er på det samme gode nivået som i 2013. Med den nye loven om seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk fra 2014 fulgte en aktivitetsplikt på området som arbeidsgiver. Som følge av dette ble det tatt inn valgalternativet «annet» på valg av kjønn i MTU, nærmere omtalt i vedlegg 3. Etaten har i tillegg faste rutiner for oppfølging av enheter med svake resultater på MTU over tid, og det er færre enheter med svake resultater og som er omfattet av disse rutinene i 2015 enn 2013.

I 2015 ble det registrert at 33 personer ble skadet i forbindelse med arbeid i Statens vegvesen. 13 av disse skadene resulterte i fravær utover skadedagen. Antallet er på samme nivå som i 2014, og det er fallhendelser som fortsatt er en gjenganger når det gjelder personskader. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å forebygge skader med oppfølging av hendelser, fysiske tiltak og holdningsarbeid.

### 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 og omfatter både rollen som arbeidsgiver og tjenesteyter.

Som arbeidsgiver var målet for 2015 at minst fem pst. av etatens nytilsatte skulle ha enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Resultatene viser at 8 pst. av dem som ble tilsatt, enten hadde nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Andelen kvinner i lederstillinger skulle økes, men er på samme nivå som i 2014, dvs. 35 pst. En utfyllende rapportering om tiltak for å fremme likestilling og hindre diskriminering i rollen som arbeidsgiver følger i eget vedlegg (vedlegg 3).

Som tjenesteyter var målet for 2015 å følge opp kartleggingen foretatt i prosjektet Likeverdige tjenester for alle. Resultatene viste eksempler på at Statens vegvesen framstår som en etat hvor de ansatte har en kultur for å finne løsninger og tilpasse tjenester til ulike brukere, men viste også til eksempler der etaten har forbedringspotensial. På grunn av det store omfanget av tjenester som Statens vegvesen leverer, må ambisjonsnivået avklares, og prioriteringen og gjennomføringen av tiltak må gjøres gradvis. Prosjektet fortsetter i 2016.

## HMS i entreprisedriften

Resultatene viser totalt sett en positiv utvikling av antall drepte i etatens entreprisedrift. Det var imidlertid en dødsulykke i 2015 hvor en fotgjenger omkom i forbindelse med opprydding etter anleggsarbeid. Utover dette inntraff fem hendelser hvor ansatte/innleide hos entreprenør pådro seg alvorlige skader som har medført mulig varig mén. Totalt var det en nedgang i alle kategorier av hendelser i 2015 sammenlignet med 2014, med unntak av K4 - ulykker med mulig varig mén, som har hatt en økning med tre tilfeller.

**Tabell 4.1 Oversikt over hendelser i entreprisedriften i ulike skadeklasser**

Kategori	Antall i 2014	Antall i 2015
K5 – død	4	1(1)
K4 – mulig varig mén	2	5(-)
K3 – fravær > 10 d	34	31
K2 – fravær ≤ 10 d	54	47
K1 – skade uten fravær utover skadedagen	230 (11)	221 (8)

\*) Tall i parentes angir skade påført tredjepart (trafikanter, tilsatte hos leverandører, byggherre m.v). Tall utenfor parentes angir summen av skade påført innleide og tilsatte hos entreprenør og tredjepart.

Statens vegvesen har også i 2015 iverksatt nye forebyggende tiltak for å bidra til ytterligere reduksjon av arbeidsulykkene i entreprisedriften spesielt, og bygg- og anleggsbransjen generelt. Tiltakene er iverksatt som nye krav i kontraktsbestemmelsene og gjelder for nye kontrakter. Følgende nye krav ble innført i 2015:

- Oppstartmøter i forbindelse med bergsprengningsarbeider
- Kontroll av dokumentasjon før oppstart av sprengningsarbeider
- Tilstedeværelse av entreprenørens personell ved sprengningsarbeider
- Transport av sprengstoff på anlegg
- Nye prosesser for sikringstiltak og uskadeliggjøring ved funn av sprengstoff fra tidligere entreprise, samt for renskarbeider der det er muligheter for å påtreffe sprengstoff.

For øvrig ble samarbeidet med andre aktører innenfor *Charter for en skadefri bygge- og anleggsnæring* videreført i 2015.



Foto Knut Opeide



## Bemanning og kjøp av tjenester

### Bemanning

Statens vegvesen tilpasser organisasjonen til økte leveransekrav, slik at organisasjonen til enhver tid har riktig kompetanse og kapasitet for å gjennomføre oppgavene mest mulig effektivt og med riktig kvalitet. Det har vært følgende utvikling i 2015:

- Etaten ble styrket innen kjernekompetansene (planlegging, utbygging, drift og vedlikehold) for å øke gjennomføringsevnen
- IKT er styrket for å øke produktivitet og kvalitet
- Trafikant- og kjøretøyområdet er holdt stabilt

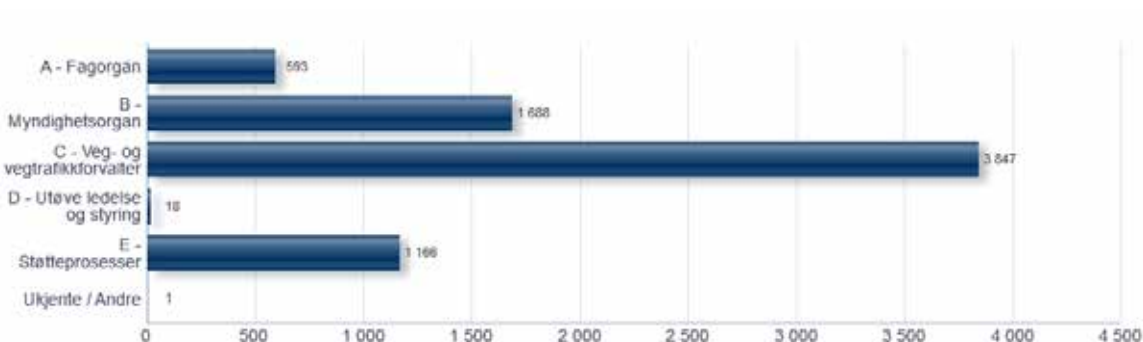
Tabell 4.2 Utvikling i bemanning i årene 2011-2015<sup>5</sup>

Bemanning	2012	2013	2014	2015	Endring fra 2014 til 2015
Antall ansatte	6 822	7 111	7 332	7 585	3,5 pst.
Bemanning, hele stillinger	6 526	6 807	7 036	7 313	3,9 pst.

Per 31.12.2015 hadde Statens vegvesen 7 585 ansatte i 7 313 hele stillinger. Av disse var 38 pst. kvinner.

Bemanningsøkningen på 208 stillinger innen kjerneområdene på vegsiden (planlegging, utbygging, drift og vedlikehold) utgjør 76 pst. av årets totale bemanningsvekst i Statens vegvesen.

Statens vegvesen har gjennom 2015 fått på plass forbedrede verktøy for bemanningsrapportering og bemanningsstyring, og etaten vil fra 2016 inkludere styring av bemanningsnivå i driftsenhetenes resultatavtaler.



Figur 4.1 Bemanning per hovedaktivitetsområde i Statens vegvesen i 2015

Gjennomsnittsalder på alle ansatte i Statens vegvesen er 47,0 år. Gjennomsnittsalder på de som ble ansatte 2015 er 38,7 år.

<sup>5</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.

Avganger til pensjon utgjorde 38 pst. av avgangsårsakene. Avgangsalder for alle pensjonstyper var samlet sett stabil. Gjennomsnittsalder på ansatte som gikk av med alderspensjon er 68,7 år. Dette indikerer at etaten ligger godt an til å nå delmål 3 i IA-avtalen om å øke yrkesdeltakelse for personer over 50 år, noe som igjen bidrar til at etaten beholder ansatte med kritisk kompetanse lenger.

### Kjøp av tjenester

I 2015 kjøpte Statens vegvesen tjenester for om lag 3 900 mill. kr for riks- og fylkesveg totalt. Dette er en økning på om lag 200 mill. kr. (5,5 pst.) fra 2014. 80 pst. av tjenestekjøpene gikk til vegformål. 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.

Tabell 4.2 Kjøp av tjenester

Mill. kr (løpende)

	2012	2013	2014	2015
Kjøp av tjenester inkl. riks- og fylkesveg	2 686	3 183	3 707	3 914

Etaten har gjennomført et arbeid for å forbedre tjenestekjøp. Fra 2016 vil styring av tjenestekjøp bli inkludert i driftsenhetenes resultatavtaler.

### Lærlinger i Statens vegvesen

Statens vegvesen har syv lærlingkontrakter hvorav fem er innenfor IKT-området, en innenfor kontor- og administrasjonsområdet, og en er innenfor laboratorie- og teknologiseksjonen. 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	2013	2014	2015
	Andel pst.	Andel pst.	Andel pst.
Region øst	67	67	66
Region sør	100	100	100
Region vest	100	100	100
Region midt	100	100	100
Region nord	100	100	100
Vegdirektoratet	42	43	45
Ansatte utenfor Oslo	82	82	83

Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Etaten hadde ved utgangen av 2015 83 pst. av arbeidsplassene utenfor Oslo.

Landsdekkende fellesfunksjoner som dokumentasjonssentrene, lønn og regnskap er organisatorisk lagt under Vegdirektoratet, og disse arbeidsplassene er i hovedsak plassert utenfor Oslo. Også IKT er lagt under Vegdirektoratet - over halvparten av de ansatte i IKT har arbeidssted utenfor Oslo. 85 pst. av nyansettelsene i etaten i 2015 skjedde utenfor Oslo.

## Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesens arbeid med samfunnssikkerhet 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 Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.

Det overordnede målet for samfunnssikkerhet og beredskapsarbeidet er å:

- unngå uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell, og å minske følgende av slike hendelser hvis de skulle oppstå
- sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett, både i normalsituasjon og under påkjenning.

Statens vegvesen har i 2015 prioritert det strategiske arbeidet og tilrettelegging for et godt samfunnssikkerhetsarbeid i etaten. Med utgangspunkt i Statens vegvesens SOROS<sup>6</sup>-dokument versjon 1.0, som er et strategisk dokument for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen med tiltaksplan, arbeides det i hele virksomheten med å gjennomføre tiltak. Det strategiske arbeidet videreføres i 2016 med etablering av ny strategi for samfunnssikkerhet i Statens vegvesen basert på blant annet Samferdselsdepartementets nye strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren fra 2015.

Statens vegvesen har også i 2015 opplevd store påkjenninger på vegnettet som følge av ulike ekstremværsituasjoner, i tillegg til tunnelbrann og brukollaps. For å håndtere slike situasjoner arbeider Statens vegvesen kontinuerlig for en samordnet styring og kriseledelse i egen etat, og mot andre myndighetsområder blant annet gjennom opplæring og øvelser. I det forebyggende arbeidet har Statens vegvesen stor oppmerksomhet på konsekvensene klimaendringene har på veginfrastrukturen. Risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer er tema i ROS-analyser<sup>7</sup> ved konsekvensutredninger, kommunedelplaner og reguleringsplaner. I tillegg ivaretas klimaendringer ved fornying, drift og vedlikehold. Det er utviklet egen metodikk og retningslinjer for risikoanalyser på veg – VegROS, tidligere SAMROS-Veg. Trafikkberedskap og retningslinjer for håndtering av uforutsette hendelser på veg - omkjøring, skilting mv., er etablert og følges opp i regionene med egne planer.

NIFS- prosjektet Naturfare, infrastruktur, flom og skred er en felles satsning mellom Jernbaneverket, Norges vassdrags- og energidirektorat og Statens vegvesen. NIFS-prosjektet har hatt stort fokus på kompetanse og faglig utvikling for bedre å kunne tilpasse veginfrastrukturen framtidige klimautfordringer. Prosjektet ble avsluttet høsten 2015, men det er allerede avtalt videre samarbeid. Statens vegvesen har i 2015 arbeidet videre med forebyggende sikkerhet og sikring med et særskilt fokus på informasjonssikkerhet. Styringsystem for informasjonssikkerhet er under utarbeidelse og det er gjennomført en omfattende verddivurdering av informasjonen etaten behandler og lagrer i ulike datasystem og -baser. Varslingsystem for digital infrastruktur er etablert og det er inngått avtale med NorCERT.

---

<sup>6</sup> SOROS – Strategisk overordnet Risiko og Sårbarhetsvurdering

<sup>7</sup> ROS-analyser – Risiko og Sårbarhetsanalyser

## AutoPASS Grindgut

AutoPASS Grindgut skulle avløse dagens leide IKT løsning for bompengeneinnkreving i Norge. Kontrakt ble inngått med leverandør i desember 2013. Avtalen med leverandøren ble hevet i juli 2015 da det ble klart at leverandøren ikke leverte i henhold til kontrakten. Leverandøren har bestridt hevingen og det går mot en behandling i rettssystemet.

De løpende kostnadene for prosjektet har blitt dekket av bompenger ved at utgiftene har blitt fakturert bompengeselskapene i tråd med Prop. 1 S (2012-2013).

## Ulykkesanalysearbeidet (UAG) og oppfølging av Graverutvalgets rapport

Statens vegvesen opprettet 1. januar 2005 ulykkesanalysegrupper («UAG») som skulle undersøke dødsulykker i trafikken og analysere hva som var årsaken til ulykkene og hendelsesforløpet.

Etter VGs artikkelserier om manglende åpenhet og deling av informasjon fra etatens ulykkesanalysearbeid (UAG) besluttet samferdselsministeren i medio mai 2014 å nedsette et uavhengig utvalg (Graver-utvalget) som skulle vurdere hvordan Statens vegvesen har praktisert deling av informasjon fra ulykkesrapportene til politiet, pressen og andre interesserte. Utvalgets rapport ble overlevert i juni 2015 med 9 anbefalinger for ytterligere forbedring av UAG-arbeidet.

Statens vegvesen er enig i utvalgets anbefalinger og vegdirektøren opprettet på denne bakgrunn i juli 2015 en prosjektgruppe. Denne fikk i oppdrag å gi etatsledelsen grunnlag for å beslutte innretningen av arbeidet med trafikkulykker i Statens vegvesen med fokus på samhandling med eksterne etater og offentlighet rundt arbeidet. I tillegg skulle prosjektgruppen evaluere hvordan Statens vegvesen organiserte og utførte sitt arbeid med å bistå og sikre at Graver-utvalget fikk den informasjon de trengte for sitt arbeid.

Rapporten fra prosjektgruppen om arbeidet med trafikkulykker i Statens vegvesen ble behandlet i etatsledelsen i desember 2015. Det ble vedtatt 19 tiltak som skal utredes og implementeres i 2016. Evalueringen av etatens bistand til Graver-utvalget ble oversendt vegdirektøren i desember 2015 og vil bli behandlet i etatsledelsen våren 2016.



E6 Hålogalandsbrua – brutårn og viadukt. Foto Tomas Rolland

# 5

## Vurdering av framtidsutsikter

**N**asjonalt transportplan 2014-2023 beskriver mange utfordringer innen samferdselssektoren framover. Globalisering, inntektsvekst, kraftig befolkningsvekst og en endret befolkningssammensetning 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 sikre liv, helse og samfunnsinvesteringer er det viktig å bygge opp et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med alle offentlige institusjoner og andre samfunnsaktører i arealforvaltningen.

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. Statens vegvesen vil gjennom effektiviseringsprogrammet og bemanningsstyringen kunne gjennomføre en større oppdragsmengde med samme bemanningsnivå. Samtidig vil bemanningen i noen grad utvikle seg som konsekvens av endringer i oppdragsmengden. En vekst vil fortsatt i det alt vesentligste skje innenfor kjerneområdet veg- og vegtrafikkforvalter (planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av veg). Statens vegvesen arbeider aktivt for å dreie kapasitet og kompetanse fra støtteområder til kjerneområder.

Det er i 2016 satt tak for bemanning. En vesentlig del av det økte behovet vil måtte bli dekket gjennom kjøp av tjenester for å øke kapasiteten. I 2016 er det også satt tak for kjøp av tjenester i etaten.

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.

Statens vegvesen har et stort og variert oppgavespekter, og er i sin kontraktstrategi bevisst på å legge til rette både for mindre, mellomstore og store aktører. Dette bidrar til et velfungerende marked ved at flere tidligere små og mellomstore aktører utvikler seg slik at de kan ta større kontrakter og konkurrere både med norske riksentreprenører og med utenlandske entreprenører.

Selv om det har vært en betydelig økning i de midler som stilles til disposisjon, er det god konkurranse om de fleste typer oppgaver uavhengig av kontraktstørrelse.

Det er og vil bli et økende antall større anbudskonkurranser. I denne utviklingen er det lagt vekt på å utvikle kontraktsporføljen slik at bransjen gis mulighet til å utvikle sin konkurransevne på større kontrakter, bl.a. ved at det gradvis innføres nye kontraktmodeller. Statens vegvesen registrerer også stor interesse rundt kommende OPS-kontrakter og totalentrepriser, både tradisjonelle og med samspill.



Statens vegvesen vil fortsette samarbeidet med bransjen for å legge til rette for et variert marked, samtidig som hensynet til internasjonal konkurranse på like vilkår opprettholdes. Dette må gjøres slik at det skapes forutsigbarhet i markedet, for at aktørene kan tilpasse seg.

Både nasjonalt og internasjonalt er kampen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet en stor utfordring. Internasjonaliseringen har gjort at bruken av bemanningsbyråer og underentreprenører med lavtlønte arbeidstakere (og påstander om sosial dumping) har vært økende innen bygg og etter hvert også innenfor anleggsbransjen. Det er etablert et tett samarbeid mellom myndigheter, byggherrer og bransje, og det iverksettes en rekke tiltak for å sikre at lønns- og arbeidsforhold er i samsvar med gjeldende regelverk. Dette samarbeidet vil, sammen med videre utvikling av interne rutiner, være viktige satsningsområder framover for Statens vegvesen. På tilsvarende måte er det etablert et samarbeid gjennom HMS-charteret for en skadefri bygge- og anleggsnæring. Charteret forplikter til samarbeid i hele verdikjeden, fra den enkelte arbeidstaker og helt opp til Arbeids- og sosialdepartementet.

I takt med økt omsetning, er det nødvendig med et økt effektivitetsfokus. Statens vegvesen ønsker å vurdere effektiviseringspotensialet både i egne interne prosesser og i oppdrag som konkurranseutsettes. Det er viktig å vurdere effektiviseringspotensialet innenfor alle faser i et prosjekts livsløp, fra planlegging, prosjektering og bygging, til drift og vedlikehold. Digitalisering og bruk av 3D-modeller gir muligheter for nye og effektive arbeidsformer som kan rasjonalisere gjennomføring og dokumentasjon.

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.

Det er store utfordringer med vedlikeholdet. Mange av bruene har nådd en levealder med behov for omfattende vedlikehold og rehabilitering for å opprettholde bæreevne. Tilstandsvurderinger de siste årene viser at det er behov for å øke innsatsen til vedlikehold på bruene, men også for å gjennomføre større utbedringsarbeider.

Utbedring av tunnelene representerer en utfordring med hensyn til kapasitet og kompetanse i konsulent- og entreprenørmarkedet. Statens vegvesen ligger an til å innfri tunnelsikkerhetsforskriften innen utgangen av 2019 for tunnelene på TEN-T vegnettet med unntak for tunneler på E16 Stanghelle – Arna i Hordaland og E6 Sørfold i Nordland. Det vil ikke være mulig å innfri forskriften for alle tunnelene innen utgangen av 2019 for det øvrige riksvegnettet. Om lag 60 tunneler må utbedres etter 2019. Statens vegvesen erfarer at kostnadene til oppgradering av riksveg tunnelene har vært undervurdert i Nasjonal transportplan 2014-2023. Det viser seg også at omfanget av utbedringer av forfall som må tas samtidig med tiltak for å følge opp krav i forskriftene, i stedet for å ta dette i et byggetrinn 2 på et senere tidspunkt, ser ut til å bli mer omfattende enn tidligere forutsatt. Statens vegvesen har revidert gjennomføringsplanen for utbedring av tunnelene og vil om kort tid oversende denne til Samferdselsdepartementet.



Ny E39 Harangen-Høgkjølen åpnet i 2015. Foto Knut Opeide

# 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 2015 har Statens vegvesen samlet disponert en tildeling på 26 316,5 mill. kr knyttet til kap. 1320 Statens vegvesen eksklusive postene 61, 62 og 63. I tillegg har Statens vegvesen disponert merinntekter som totalt sett beløper seg til kr 108,5 mill. kr. Totalt sett medførte dette at Statens vegvesen disponerte 26 425,0 mill. kr i 2015. Regnskapet for kap. 1320 Statens vegvesen viste et forbruk på 25 734,9 mill. kr som medførte et mindreforbruk på 690,1 mill. kr., I det etterfølgende forklares kort årsaken til avviket på de viktigste poster der også resultatet på postene 61, 62 og 63 blir kommentert

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

Posten har et mindreforbruk på 97,6 mill. kr. Dette skyldes primært at Statens vegvesen måtte holde tilbake 60 mill. kr. knyttet til etableringen av Nye Veier AS.

#### Post 1320.31 Skredsikring på riksveger

Posten har et mindreforbruk på 236,3 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak redusert framdrift eller forsinket oppstart på enkelte prosjekter, samt utsatt utbetaling som følge av uenighet i forbindelse med sluttoppgjør.

#### Post 1320.34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Posten har et mindreforbruk på 230,9 mill. kr. Dette skyldes at det har tatt lengre tid enn forutsatt å få nødvendig planavklaring for flere av de prioriterte tiltak.

#### Post 1320.36 E16 over Filefjell

Posten har et merforbruk på 49,4 mill. kr. Dette skyldes at framdriften har vært større enn forutsatt.

#### Post 1320.37 E6 vest for Alta

Posten har et mindreforbruk på 95,2 mill. kr. Dette skyldes for høy bevilgning til ett prosjekt, forsinkelser i utbetalingen av sluttoppgjør på et annet av prosjektene samt forsinket oppstart på ett prosjekt.

### Post 1320.62 Skredsikring fylkesveger

Det er et mindreforbruk på 48,2 mill. kr på posten. Det er gjennomført tiltak for å redusere mindreforbruket gjennom midlertidige omdisponeringer mellom fylkene. Omdisponeringene er gjort i samråd med berørte fylkeskommuner. Til tross for dette var det ikke mulig å omsette disponible midler fullt ut. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at Nordland fylkeskommune har valgt å ikke gjennomføre et prosjekt på grunn av stor kostnadsøkning.

### Post 1320.63 Tilskudd til gang og sykkelveger

Posten har et mindreforbruk på 56,2 mill. kr. Dette skyldes i vesentlig grad at midlene ble tildelt sent slik at mange prosjekter fikk en forsinket oppstart og dermed lavere aktivitet i 2015 enn forutsatt.

### Post 1320.72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Posten har et mindreforbruk på 76 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak endringer i kostnadene på innsatsfaktorene i ferjedriften som blant annet lavere drivstoffpriser og lave kapitalkostnader.

## Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter regnskapet til Statens vegvesen. Regnskapet for 2015 er ikke ferdig revidert per d.d. Riksrevisjonens vurderinger er unntatt offentlighet fram til Stortinget mottar Dokument 1 fra Riksrevisjonen.

Oslo, 28. april 2016



Terje Moe Gustavsen  
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 gjeldende krav. 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 2015. Det er stilt opp etter de kapitler og poster Statens vegvesen har fullmakt til å disponere. Oppstillingen viser alle finansielle eiendeler 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.

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

## Artskontorrapportering

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. 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 2015	Merutgift (-) og mindretgift
1320	Statens vegvesen	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	A,B	10 678 517 000	10 626 113 449	52 403 551
1320	Statens vegvesen	26	Vegtilsyn	A,B	17 079 000	15 355 820	1 723 180
1320	Statens vegvesen	29	Vederlag til OPS-prosjekter	A,B	445 903 000	443 313 066	2 589 934
1320	Statens vegvesen	30	Riksveginvesteringer	A,B	12 143 671 000	12 207 835 581	-64 164 581
1320	Statens vegvesen	31	Skredsikring riksveger	A,B	969 000 000	732 675 875	236 324 125
1320	Statens vegvesen	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	A,B	334 506 000	103 565 824	230 940 176
1320	Statens vegvesen	35	Vegutbygging i Bjørvika	A,B	66 976 000	66 971 302	4 698
1320	Statens vegvesen	36	E16 over Filefjell	A,B	445 936 000	495 330 097	-49 394 097
1320	Statens vegvesen	37	E6 vest 132037 for Alta	A,B	520 409 000	425 232 859	95 176 141
1320	Statens vegvesen	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	A,B	694 481 000	618 513 611	75 967 389
<b>Sum kap. 1320 ekskl tilskuddsposter</b>					<b>26 316 478 000</b>	<b>25 734 907 483</b>	<b>581 570 517</b>
1320	Statens vegvesen	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	A,B	221 500 000	221 500 000	0
1320	Statens vegvesen	62	Skredsikring fylkesveger	A,B	646 191 000	597 965 651	48 225 349
1320	Statens vegvesen	63	Tilskudd til gang og sykkelveger	A,B	105 000 000	48 755 223	56 244 777
<b>Sum kap. 1320 tilskuddsposter</b>					<b>972 691 000</b>	<b>868 220 874</b>	<b>104 470 126</b>
<b>Sum 1320 Statens vegvesen</b>					<b>27 289 169 000</b>	<b>26 603 128 358</b>	<b>686 040 642</b>
0471	Statens erstatningsansvar	71	Erstatningsansvar	B		1 920 500	
1330	Særskilte transporttiltak	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	B	101 113 000	19 039 000	82 074 000
<b>Sum øvrige utgiftskapitler</b>					<b>101 113 000</b>	<b>20 959 500</b>	<b>82 074 000</b>
<b>Sum utgiftsført</b>					<b>27 390 282 000</b>	<b>26 624 087 858</b>	<b>768 114 642</b>



Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2015	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4320	Statens vegvesen	01	Salgsinntekter m.m.		178 089 000	240 198 178	62 109 178
4320	Statens vegvesen	02	Diverse gebyrer		429 683 000	466 853 890	37 170 890
4320	Statens vegvesen	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper		100 000 000	109 226 467	9 226 467
<b>Sum 4320</b>	<b>Statens vegvesen</b>				<b>707 772 000</b>	<b>816 278 535</b>	<b>108 506 535</b>
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			1 478 927	
5605	Renter av alminnelige fordringer	83	Renter av alminnelige fordringer			244 821	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			545 243 919	
8400	Deposita og avsetn.	13	Deposita og avsetninger	13		360 235 000	
<b>Sum øvrige inntektskap.</b>						<b>907 202 667</b>	
<b>Sum inntektsført</b>					<b>707 772 000</b>	<b>1 723 481 202</b>	<b>108 506 535</b>
<b>Netto rapportert til statsregnskapet</b>						<b>24 900 606 654</b>	
<b>Kapitalkontoer</b>							
60085701	Norges Bank KK/ innbetaling					30 786 924 979	
60085702	Norges Bank KK / utbetaling					-55 661 698 468	
713160	Endring mellomværende med statskassen					-25 833 165	
<b>Sum rapportert</b>						<b>0</b>	

## Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet 2015

Konto	Tekst		2014	2015	Endring
626013	Aksjer	C	104 600	-4 600	100 000
628013	Leieboerinnskudd m.v.		4 830 115	28 530	4 858 645
650013	Forskudd	D	641 237 463	-457 847 014	183 390 449
840013	Deposita og avsetninger	13	-1 952 347 411	-360 235 000	-2 312 582 411
<b>Sum beholdninger til kapitalregnskapet</b>				<b>-1 306 175 233</b>	<b>-818 058 084</b>

## Note A Forklaring av samlet tildeling utgiftsposter

Etterfølgende tabell viser tildelte midler for 2015 og overførte midler fra 2014:

Beløp i 1000 kr

Kapittel og post	Postnavn	Stikkord	Overført fra 2014	Tildeling 2015	Samlet tildeling
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	10 678 517	10 678 517
1322.26	Vegtilsyn		650	16 429	17 079
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	0	445 903	445 903
1320.30	Riksveginvesteringer	kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72	0	12 143 671	12 143 671
1320.31	Skredsikring riksveger	kan overføres, kan nyttes under post 30	0	969 000	969 000
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	kan overføres	1 506	333 000	334 506
1320.35	Vegutbygging i Bjørvika	kan overføres	91	66 885	66 976
1320.36	E16 over Filefjell	kan overføres	0	445 936	445 936
1320.37	E6 vest for Alta	kan overføres	103 664	416 745	520 409
1320.72	Kjøp av riksvegferjetjenester	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	0	694 481	694 481
<b>Sum ekskl. tilskuddsposter</b>			<b>105 911</b>	<b>26 210 567</b>	<b>26 316 478</b>
1320.61	Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene		0	221 500	221 500
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	kan overføres	65 835	580 356	646 191
1320.63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	kan overføres	10 000	95 000	105 000
<b>Sum tilskuddsposter</b>			<b>75 835</b>	<b>896 856</b>	<b>972 691</b>
<b>Sum</b>			<b>181 746</b>	<b>27 107 423</b>	<b>27 289 169</b>

## Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Post beskrivelse	Stikkord	Mer-utgift (-)/mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Mer-utgift (-)/mindre- utgift etter avgitte belastningsfullmakter	Mer-inntekter / mindre-inntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Om-disponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger (-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
1320.23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72	52 404	0	0	45 171	0	0	97 575	533 926	97 575
1322.26	Vegtilsyn	Kan overføres	1 723	0	0	0	0	0	1 723	821	821
1320.29	Vederlag til OPS-prosjekter	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	2 590	0	0	0	0	0	2 590	22 295	2 590
1320.30	Riksveginvesteringer	kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72	-64 165	0	0	63 336	0	0	-829	22 741 371	0
1320.31	Skredsikring riksveger	kan overføres, kan nyttes under post 30	236 324	0	0	0	0	0	236 324	2 119 000	236 324
1320.34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	kan overføres	230 940	0	0	0	0	0	230 940	411 000	230 940
1320.35	Vegutbygging i Bjørsvika	kan overføres	5	0	0	0	0	5	5	84 885	
1320.36	E16 over Filefjell	kan overføres	-49 394	0	0	0	0	0	-49 394	872 936	0
1320.37	E6 vest for Alta	kan overføres	95 176	0	0	0	0	0	95 176	796 745	95 176
1320.61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		0	0	0	0	0	0	0	Uaktuell	0
1320.62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	kan overføres	48 225	0	0	0	0	0	48 225	1 144 356	48 225
1320.63	Tilskudd til gang og sykkelveger	kan overføres	56 245	0	0	0	0	0	56 245	95 000	56 245
1320.72	Kjøp av riksvegferjetjenester	kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30	75 967	0	0	0	0	0	75 967	1 210 581	75 967
Sum			686 041	0	0	108 507	0	0	794 548	30 032 916	843 868

\*Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

Statens vegvesen har gjennom tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet fullmakt til å belaste post 1330.60

"Særskilt tilskudd til kollektivtransport og post 0471.71 «Statens erstatningsansvar».

### Note C Konto 640013 Aksjer

Statens vegvesen besitter aksjeposter i følgende selskaper:

Selskap	31.12.2014	Endring 2015	31.12.2015
Svinesundforbindelsen AS	100 000	0	100 000
Lillehammer Turist AS / Visit Lillehammer AS	2 100	-2 100	0
Vekst i Grenland AS	2 500	-2 500	0
<b>Sum</b>	<b>104 600</b>	<b>-4 600</b>	<b>100 000</b>

Statens vegvesen sine aksjer i Lillehammer Turist AS / Visit Lillehammer AS ble i 2015 tilbakeført selskapet vederlagsfritt da det ikke var noe marked som ga muligheter for å omsette aksjene. Vekst i Grenland AS ble avvirket.

### Note D Konto 650013 Forskudd

Statens vegvesen utfører oppgaver på fylkesveger på vegne av fylkeskommunene. I den forbindelse blir alle belastninger gjennom året knyttet til Statens vegvesens konsernkonti. For å dekke opp dette rekvirerer Statens vegvesen midler fra fylkeskommunene. Det er i den forbindelse lagt til grunn at fylkeskommunene og Statens vegvesen over tid skal forskuttere like mye slik at ingen oppnår noen finansielle gevinst eller tap.

I tillegg omfatter kontoen inntående beløp på en depotkonto Bergen Energi AS har fullmakt til å benytte for å forvalte kjøp av kraft på vegne av Statens vegvesen.

Selskap	31.12.2014	Endring	31.12.2015
Mellomværende med fylkeskommunene	622 161 016	-458 141 231	164 019 785
Depotkonto strøm	19 076 447	294 217	19 370 664
<b>Sum</b>	<b>641 237 463</b>	<b>-457 847 014</b>	<b>183 390 449</b>

### 6.3 Artskontorrapporteringen med noter

Oppstilling av artskontorrapportering	Note	2014	2015
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	418 445 690	466 853 890
Innbetaling tilskudd til vegarbeider	2	0	29 950 121
Innbetaling tilskudd		3 513 931	968 343
Innbetaling tilskudd bompenger	3	220 000 000	230 000 000
Salgs- og leieinnbetaling	4	205 533 745	257 658 917
Erstatninger fra eksterne	5	135 713 397	109 226 467
Salgsinntekter salg eiendeler		7 333 174	1 743 519
Øvrige inntekter		101 437 305	87 974 113
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>		<b>1 091 977 242</b>	<b>1 184 375 370</b>
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Forskudd til entreprenører	6	-566 052	5 391 249
Kortsiktig gjeld entrepriser	7	-8 159 222	2 908 767
Utbetaling til lønn og sosiale kostnader	8	3 651 999 967	3 909 013 484
Offentlige refusjoner vedrørende lønn	8	-123 589 005	-106 838 134
Kalk. Lønn belastet fylkeskommunene	9	-618 065 384	-658 284 266
Kalk. Lønn belastet investeringsprosjekter	9	-321 089 211	-378 421 060
Fremmedytelser og underentrepriser	10	5 617 331 279	5 761 964 991
Grunnerstatninger	11	6 801 412	12 003 146
Strøm til vegformål		0	217 796 823
Kjøp av fremmede tjenester (konsulenter)	12	761 679 694	800 034 656
Kostnad og godtgjørelse reiser		246 637 034	274 890 512
Kostnader lokaler		738 687 548	784 914 576
IKT kostnader vedl. og kjøp		298 218 710	295 754 109
IKT kostnader leie lisenser		0	143 483 898
Forbruk av varer		149 510 922	135 559 423
Kjøp av eiendommer, kjøretøy og utstyr		229 532 578	331 696 901
Øvrige driftskostnader		380 993 362	188 659 815
Kjøp av ferjetjenester		514 289 429	638 079 514
Erstatning		1 707 226	3 177 488
<b>Sum utbetalinger til drift</b>		<b>11 525 920 287</b>	<b>12 361 785 892</b>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>10 433 943 045</b>	<b>11 177 410 522</b>

Oppstilling av artskontorrapportering	Note	2014	2015
<b>Investeringsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling tilskudd bompenger	3	8 377 251 876	7 149 931 087
Innbetaling tilskudd til vegarbeider	2	112 832 620	154 617 300
Forskudd til vegarbeider	13	1 379 800 000	720 470 000
Innbetaling tilskudd		0	503 281
Salgs- og leieinnbetaling	4	239 110 816	332 591 906
Salgsinntekter salg eiendeler		21 940 107	152 651 755
Øvrige inntekter		50 233 201	36 949 301
<b>Sum investeringsinntekter</b>		<b>10 181 168 620</b>	<b>8 547 714 630</b>
<b>Investeringsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Forskudd til entreprenører	6	318 714 215	-147 807 467
Kortsiktig gjeld entrepriser	7	-132 296 539	-150 099 994
Utbetaling til lønn og sosiale kostnader	8	848 999 461	937 177 601
Offentlige refusjoner vedrørende lønn	8	0	-20 699 988
Kalkulatorisk lønn	9	321 089 211	378 421 060
Fremmedytelser og underentrepriser	10	16 602 737 698	16 137 095 728
Grunnerstatninger	11	754 706 593	915 662 881
Strøm til vegformål		0	11 040 734
Kjøp av fremmede tjenester (konsulenter)	12	2 460 433 430	2 624 428 985
Kostnad og godtgjørelse reiser		72 894 334	84 157 357
Forbruk av varer		146 937 247	116 256 391
Kjøp av utstyr		51 619 172	46 505 940
Øvrige kostnader		448 187 376	574 084 404
Erstatning		93 926 087	33 482 654
<b>Sum investeringsutgifter</b>		<b>21 987 948 285</b>	<b>21 539 706 286</b>
<b>Netto rapporterte investeringsutgifter</b>		<b>11 806 779 665</b>	<b>12 991 991 656</b>
<b>Netto rapporterte drift- og investeringsutgifter</b>		<b>22 240 722 710</b>	<b>24 169 402 178</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter		-430 223	-1 532 386
Finanskostnader		23 536 998	19 393 347
<b>Netto finansposter</b>		<b>23 106 775</b>	<b>17 860 961</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetaling tilskudd / stønader belastet investeringsposter	14	199 712 544	312 334 477
Utbetaling av tilskudd / stønader belastet driftsposter	14	1 071 623 933	945 811 384
<b>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer</b>		<b>1 271 336 477</b>	<b>1 258 145 861</b>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
5700 Arbeidsgiveravgift		-506 872 064	-545 243 919
5309 Tilfeldige inntekter		-961 920	-1 478 927
0471.71 Erstatningsansvar m.m.		34 620	1 920 500
<b>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</b>		<b>-507 799 364</b>	<b>-544 802 346</b>
<b>Netto utgift rapportert til statsregnskapet</b>		<b>23 027 366 598</b>	<b>24 900 606 654</b>



Oversikt mellomværende med statskassen	Note	2014	2015
<b>Eiendeler og gjeld</b>			
Fordringer på ansatte		1 671 484	1 382 334
Midlertidig postering beholdningsdifferanse		-18 727	4 959
Kasse (trafikkstasjoner)		2 621 103	2 236 904
Bankonti utenom konserntkontosystemet - Strømkonto	15	19 076 447	19 370 664
Bankonti utenom konsernkontosystemet - Deponerte bompenger	15	6 796 818	0
Bankkonto utenom konsernkontosystemet - Deponering grunnerstatning	15	17 838	9 163
Bank		-15 790 350	-15 604 654
Skyldig offentlige avgifter		-198 478 206	-222 600 529
Udisponerte bompenger	15	0	-6 801 008
Motpost udisponerte bompenger	15	-6 796 818	0
Mellomværende fylkeskommunen	16	622 161 016	164 019 785
Motpost periodisering bompenger fylke	17	40 620 134	138 045 782,00
Udisponerte bompenger fylkesveg		0	-13 931 090
Interimskonto (feilføring bompenger, diff leieboerinnskudd)		-69 353	
Grunnerstatning deponering			-22 288,58
Leieboerinnskudd uten motpost			58 645,14
Leieboerinnskudd med motpost			4 800 000,00
Motpost leieboer innskudd			-4 799 468,42
Forskudd vegarbeid		1 952 347 411	2 312 582 411
Annen gjeld		-56 935 541	-37 361 518
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>		<b>2 367 223 254</b>	<b>2 341 390 091</b>

I oppsettet over artsregnskapet knyttet til netto utgifter rapportert til statsregnskapet er det skilt mellom inntekter og utgifter knyttet til drift og inntekter og utgifter knyttet til investeringsoppgaver. I denne forbindelse er det lagt til grunn følgende:

■ **«Investeringsinntekter og investeringsutgifter omfatter»:**

Alle utgifter knyttet til følgende poster 1320.30 Riksveginvesteringer, 1320.31 Skredsikring riksveger, 1320.35 Vegutbygging i Bjørvika, 1320.36 E6 over Filefjell og 1320.37 E6 vest for Alta. I tillegg omfattes innbetalinger og oppgjør av forskudd til vegarbeider som føres mot kapitalregnskapet. De øvrige utgifter og inntekter er ført mot inntekter og utgifter knyttet til drift med unntak av de forhold som fremkommer av tabellen.

### 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:

Årets gebyrinntekter	2014	2015
Fører kort	337 713 956	376 901 014
Dagprøvekjennermerke	31 287 939	30 008 027
Myndighetskontroller	27 692 947	28 607 999
Påskiltingsgebyr	19 215 065	20 126 947
Transportlisenser	2 059 410	10 936 440
Øvrige gebyrer	476 373	273 463
<b>Sum gebyrinntekter</b>	<b>418 445 690</b>	<b>466 853 890</b>

### Note 2: Innbetaling av tilskudd til riksveginvesteringer

Knyttet til enkelte drifts og investeringsprosjekter bidrar bedrifter eller offentlige organer med hele eller deler av kostnadene. Statens vegvesen finansierte drifts- og investeringsoppgaver for følgende beløp i 2014 og 2015:

Årets tilskudd	2014	2015
Tilskudd til driftsoppgaver	0	29 950 121
Tilskudd til investeringsoppgaver	112 832 620	154 617 300
<b>Sum</b>	<b>112 832 620</b>	<b>184 567 421</b>

### Note 3: 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 2014 og 2015 utgjorde dette følgende:

Årets innbetaling av bompenger	2014	2015
Bompenger til driftsoppgaver (Post 29 Vederlag til OPS prosjekter)	220 000 000	230 000 000
Bompenger til investeringsoppgaver	8 377 251 876	7 149 931 087
<b>Sum</b>	<b>8 597 251 876</b>	<b>7 379 931 087</b>

### Note 4: Salgs- og leieinntekter

Statens vegvesen mottar inntekter som primært knyttet til følgende:

Årets inntekt	2014	2015
Refusjon fra bistandsland	2 000 000	0
Salg av kjennemerker	14 000 000	14 000 000
Salg fra Autosys / vegdatabank	20 000 000	23 000 000
Salg av bilde til førerkort	18 000 000	0
Følgetransport	8 000 000	8 000 000
Ulike inntekter ved gjennomføring av investeringsprosjekter ført mot post 30	150 000 000	275 000 000
Ulike inntekter knyttet til «Utbygging av Bjørvika»	138 000 000	67 000 000
Øvrige inntekter	94 644 561	131 250 823
<b>Sum</b>	<b>444 644 561</b>	<b>590 250 823</b>

Av inntekter knyttet til investeringsprosjekter er disse fordelt mellom inntekter fra samarbeidsprosjekter og inntekter knyttet til salg av grunn, overskuddsmasser 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 2014 og 2015 mottok Statens vegvesen følgende erstatningsbeløp:

Årets netto bevegelse	2014	2015
Erstatning fra eksterne	135 713 397	109 226 467

### 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 en del kontrakter avtalt at det skal utbetales et forskudd. Netto bevegelse knyttet til forskudd til leverandører var som følger for årene 2014 og 2015.

Årets netto bevegelse	2014	2015
Driftsoppgaver	-566 052	5 391 249
Investeringsoppgaver	318 714 215	-147 807 467
<b>Sum</b>	<b>318 148 163</b>	<b>-142 416 218</b>

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	31.12.2014	31.12.2015
Driftsutgifter Forskudd til leverandører knyttet til riksveger (netto bevegelse)	19 938 675	25 329 925
Investering	794 593 926	646 786 458
<b>Sum</b>	<b>814 532 601</b>	<b>672 116 383</b>

### Note 7: 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 2014 og 2015 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	2014	2015
Drift	-7 783 867	4 015 025
Investering	-132 671 894	-151 206 253
<b>Sum</b>	<b>-140 455 761</b>	<b>-147 191 228</b>

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	31.12.2014	31.12.2015
Drift	-10 746 590	-6 731 565
Investering	-1 367 810 429	-1 519 016 682
<b>Sum</b>	<b>-1 378 557 018</b>	<b>-1 525 748 246</b>

### Note 8: Lønn og sosiale kostnader

Etterfølgende tabell viser brutto lønn og sosiale kostnader totalt i 2014 og 2015 og bemanning i hele stillinger.

	2014	2015
Lønn og sosiale kostnader driftsoppgaver	3 651 999 967	3 909 013 484
Sykepenges og andre refusjoner knyttet til driftsoppgaver	-123 589 005	-106 838 134
<b>Netto lønnsutbetaling knyttet til driftsoppgaver</b>	<b>3 528 410 962</b>	<b>3 802 175 350</b>
Lønn og sosiale kostnader driftsoppgaver	848 999 461	937 177 601
Sykepenges og andre refusjoner knyttet til driftsoppgaver	0	-20 699 988
<b>Netto lønn knyttet til investeringsoppgaver</b>	<b>848 999 461</b>	<b>916 477 613</b>
Totale lønnsutgifter	4 500 999 428	4 846 191 085
Totale sykepenges og andre refusjoner	-123 589 005	-127 538 122
<b>Total netto lønn</b>	<b>4 377 410 423</b>	<b>4 718 652 963</b>
<b>Bemanning, hele stillinger</b>	<b>7 036</b>	<b>7 313</b>

De lønnskostnader som fremkommer inkluderer lønnskostnader som omfatter oppgaver der fylkeskommunene skal dekke kostnader knyttet til Statens vegvesens egne ansatte. Det vises i den forbindelse til note 9.

### Note 9 Kalkulatorisk lønn belastet investeringsoppgaver og fylkeskommunene

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

Kalkulatorisk lønn belastet fylkeskommunene:

	2014	2015
Kalkulatorisk lønn belastet fylkesvegregnskapene	-616 928 239	-658 284 266

I tillegg er en del ansatte lønnet over poster som er definert under drift, men som utfører investeringsoppgaver på riksveg. Dette har medført følgende overføring gjennom kalkulatorisk lønn fra drifts- til investeringsoppgaver:

	2014	2015
Kalkulatorisk lønn overført fra drifts- til investeringsoppgaver	321 089 211	378 421 060

### Note 10: Utbetalinger knyttet til entrepriser

Av det beløp Statens vegvesen utbetaler til leverandører er det vesentlige knyttet til utbetaling i forbindelse med entrepriser. For 2014 og 2015 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:

	2014	2015
Drift av riksveger	2 290 730 752	2 372 681 985
Vedlikehold av riksveger	2 604 260 740	2 612 304 980
Øvrig drift	713 558 313	718 989 040
Sum drift	5 608 549 805	5 703 976 005
Investeringer på riksveg	16 611 519 173	16 195 084 714
<b>Sum</b>	<b>22 220 068 977</b>	<b>21 899 060 719</b>

### Note 11: Grunnerstatninger

I forbindelse med investeringsprosjekter må Statens vegvesen innløse en rekke eiendommer for å få tilgang til den vedtatte trasé. For årene 2014 og 2015 kom dette på følgende beløp når tilknyttede saksomkostninger og gebyrer er inkludert fordelt på drift og investering.

	2014	2015
Drift	6 801 412	12 003 146
Investering	754 706 594	915 662 881
<b>Sum</b>	<b>761 508 006</b>	<b>927 666 027</b>

### Note 12: Fremmedtjenester

For å kunne gjennomføre de oppgaver Stortinget har vedtatt er Statens vegvesen avhengig av å kjøpe tjenester. For årene 2014 og 2015 fordeler bruk av konsulenter seg på følgende områder:

Fagområde	2014	2015
Veg og trafikkforvalter (ivareta eierskap til infrastruktur og grunn, planlegge veg, prosjektering, bygge, drift og vedlikehold)	2 388 166 063	2 623 882 979
Myndighetsorgan (Trafikant- og kjøretøyrettede oppgaver, vedta forskrifter og normaler, kontrollvirksomhet)	97 552 572	55 460 392
Fagorgan (sektoransvar)	226 713 197	211 291 045
Utøve ledelse og styring	13 000 899	15 276 716
IKT	417 899 455	417 520 358
Øvrig	78 780 939	101 032 151
<b>Sum</b>	<b>3 222 113 125</b>	<b>3 424 463 641</b>

Beløpene omfatter prosjekter på riksveg som er finansiert gjennom eksterne midler i form av bompenger, tilskudd eller forskudd.

### Note 13: 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. Dette medfører at følgende kommer til uttrykk som mottatt forskudd i statsregnskapet.

Årets bevegelse	2014	2015
Forskudd til vegarbeider	-1 379 800 000	-720 470 000

Ser man på de reelle bevegelse knyttet til mottak innbetalinger av nye forskudd og oppgjør av gamle forskudd blir bevegelsene som følger for 2014 og 2015:

Årets bevegelse	2014	2015
Forskudd til vegarbeider	-689 900 000	-360 235 000

Ved utgangen av 2014 og 2015 hadde Statens vegvesen følgende gjeld knyttet til mottatte forskudd:

Utgående balanse 31.12	31.12.2014	31.12.2015
Mottatte forskudd vegarbeider	-1 952 347 411	-2 312 582 411



### 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 2014 og 2015 fordelte utbetalingen av tilskudd seg som følger:

	2014	2015
Tilskudd til fylkeskommuner	1 014 789 964	906 539 991
Tilskudd til kommuner	97 552 572	123 384 112
Øvrige tilskudd	158 993 941	228 221 758
<b>Sum</b>	<b>1 271 336 477</b>	<b>1 258 145 861</b>

### 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:** Frem til 2015 har Statens vegvesen deponerte eventuelle overskytende bompenger på særskilte bankkonti utenom konsernkontosystemet. Fra og med 2015 har praksis knyttet til dette blitt endret og bompengeselskapene betaler isteden inn overskytende bompenger til Statens vegvesens ordinære konsernkonto. Midlene blir i regnskapet satt av i balansen der de skal benyttes til å finansiere nye prosjekter i tråd med kravene knyttet til dette. Som følge av dette fremkommer dette annerledes i 2015 enn 2014.

**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 eller staten over tid kan oppnå noen rentegevinst eller tap.

Netto bevegelse knyttet til mellomværende med fylkeskommunene ble som følger:

Årets netto bevegelse	2014	2015
Netto bevegelse mellomværende fylke	903 150 868	-458 141 231

Ved utgangen av 2014 og 2015 framkom følgende mellomværende mot fylkeskommunene:

Utgående balanse 31.12	31.12.2014	31.12.2015
Mellomværende fylkeskommuner	622 161 016	164 019 785

### Note 17: 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:

	31.12.2014	31.12.2015
Motpost periodisering bompenger fylkesveg	40 620 134	138 045 782

### Note 18 Bokført avregning mot statsregnskapet og mellomregnskap med statskassen

	Note	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
<b>Finansielle anleggsmidler</b>				
		100 000	0	100 000
		100 000	0	100 000
<b>Omløpsmidler</b>				
				<b>0</b>
		164 019 785	164 019 785	0
		138 045 782	138 045 782	0
		1 382 334	1 382 334	0
		2 236 904	2 236 904	0
		672 116 383	0	672 116 383
		4 959	4 959	0
		4 858 645	59 177	4 799 468
		-15 604 654	-15 604 654	0
		19 379 827	19 379 827	0
		986 439 965	309 524 114	676 915 851
<b>Langsiktig gjeld</b>				
				<b>0</b>
		-2 312 582 411	2 312 582 411	-4 625 164 822
		-13 931 090	-13 931 090	0
		-6 801 008	-6 801 008	0
			-34 674 094	34 674 094
		-2 333 314 509	2 257 176 219	-6 116 238 974
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
				<b>0</b>
		-2 687 424	-2 687 424	0
		-183 974 213	-183 974 213	0
		-38 626 316	-38 626 316	0
		-22 289	-22 289	0
		-1 525 748 246	0	0
		-1 751 058 488	-225 310 242	0
Sum gjeld		-4 084 372 997	2 031 865 977	-6 116 238 974
<b>Sum</b>		<b>-3 097 833 032</b>	<b>2 341 390 091</b>	<b>-5 439 223 123</b>

## Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

Aksjer	Ervervs- dato	Antall aksjer	Eier- andel	Stemme- andel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
Svinesund- forbindelsen AS	11.12.2002	100	100,0 %	100,0 %	129 71 3000*	100 000*	638 684 000*

\* Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet.

\* Resultat 2014. Resultatet for 2015 er ikke avsluttet.

# Vedlegg

Vedlegg 1 Nærmere om mål, resultater og ressursbruk mm.

Vedlegg 2 Større prosjekt som følges opp spesielt

Vedlegg 3 Fremme likestilling og hindre diskriminering

# Vedlegg 1

Nærmere om mål, resultater og ressursbruk mm.

## 1.1 Hovedmål Framkommelighet

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

### Oppfølging av driftskontrakter

Tabell 1.1 Omfang stikkprøvekontroll- driftskontrakt

	Riksveg	Gang- og sykkelveg	Sum
Antall kontroller som var planlagt for året	13 872	3 765	17 637
Antall gjennomføre kontroller	9 976	3 440	13 416
Herav på vinterdrift	2 336	753	3 089
Herav andre oppgaver som skal utføres i driftskontraktene	7 640	2 687	10 327
Antall kontroller uten mangler	9 842	3 242	13 084
Herav på vinterdrift	2 228	766	2 994
Herav andre oppgaver som skal utføres i driftskontraktene	7 614	2 476	10 090

Tabell 1.2 Oversikt ikke- planlagte kontroller og mangler

	Riksveg	Gang- og sykkelveg	Sum
Antall gjennomførte kontroller som ikke var planlagt	1719	313	309
Antall mangler totalt på både planlagte og ikke-planlagte kontroller	432	77	509

### Riksveger åpnet for trafikk

Tabell 1.3 Riksveger åpnet for trafikk i 2015

Vegnr/Strekning	Fylke	Antall km
E18 Sydhavna	Oslo	1,5
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	Akershus	5,3
E18 Bjørvikaprojektet (lokalt vegnett)	Oslo	2,2
E39 Engevik sør	Hordaland	2,4
E39 Harangen - Høgkjølen	Sør-Trøndelag	10,4
E134 Grunge - Velemoen	Telemark	8,6
Rv 7 Trøo Jernbaneundergang og Venås bru	Buskerud	0,2
E134 Skjold - Solheim	Rogaland	2,8
E6 Minnesund - Labbdalen	Akershus/Hedmark	4,0
E6 Oppdal sentrum	Sør-Trøndelag	3,3
E136 Tresfjordbrua	Møre og Romsdal	3,0
E10 Trældal - Leirvik	Nordland	1,5
<b>Sum</b>		<b>45,2</b>



## Reisetider i og mellom landsdeler

Tabell 1.4 Reisetidsgevinster i minutt på utvalgte strekninger på riksvegnettet

Rute	Reisetid i 2015 (timer)	Forutsatt redusert reisetid i 2015 (min)	Faktisk redusert reisetid i 2015 (min)	Forutsatt redusert reisetid Handlingsprogrammet 2014-2017 (minutt)	Redusert reisetid etter 2 år (min)
E18 Oslo – Kristiansand	4:54	0	0	3:54	2:30
E39 Kristiansand – Stavanger	3:59	0	0	0:42	0
E39 Stavanger – Bergen	4:49	0	0	0	0
E39 Bergen – Ålesund	7:04	0	0	4:54	1:36
E39 Ålesund – Trondheim	6:01	1:42	1:42	1:42	1:42
E6/rv 80 Trondheim – Bodø	11:20	0	0	7:24	0
E6/E8 Bodø – Tromsø	9:19	0	0	19:54	0
E6/E8 Tromsø – Alta	6:13	0	0	20:48	0:30
E6 Oslo – Trondheim	8:11	1:00	1:00	12:00	6:00
E6 /rv 3 Oslo – Trondheim	7:33	0	0	3:48	3:48
E6/E136 Oslo – Ålesund	8:40	13:30	13:30	12:30	16:18
E18/E16 Oslo – Bergen	8:17	2:36	0	6:24	2:36
E16 Riksgrensa (Riksåsen) – Hønefoss	2:31	0	0	4:12	3:48
E18/E134 Oslo – Haugesund	7:26	1:18	1:18	13:36	1:18
E18 Oslo – Ørje (Sverige)	1:19	0	0	2:30	2:30

Fire av 15 ruter har fått reduksjon i reisetid som følge av prosjekter åpnet for trafikk i 2015. Reduksjonen ble imidlertid noe lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2014-2015). Avviket skyldes at virkningen av åpningen av prosjektet E16 Smedalsosen – Borlaug er lagt til grunn for beregningen i Prop. 1 S (2014-2015). Prosjektet åpnet imidlertid for trafikk i 2014.

## Avstandskostnader

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

Kr

Rute	Strekning	Status pr. 1.1.2015	Forutsatt endring i 2015	Faktisk endring i 2015	Forutsatt endring 2014-2017	Oppfølgingsgrad handlingsprogram etter 2 år (pst.)
E18	Ørje – Kristiansand	3 920	0	67	108	44
E39	Kristiansand – Trondheim	18 635	-21	104	-343	3
E6/rv 3/E6	Svinesund – Trondheim	7 196	38	36	74	205
E6	Trondheim – Kirkenes	22 771	76	211	-380	-56
E16	Oslo – Bergen	5 975	0	0	-51	-29
E134	Drammen – Haugesund	4 806	-20	-5	-71	-1
E16/rv7/rv 52/E16	Oslo – Bergen	5 399	0	0	-248	105
E16/rv7/rv 52/rv 5	Oslo – Florø	6 109	0	0	-249	105
E6/E136	Oslo – Ålesund	6 456	119	142	271	80
E6/rv 70	Oslo – Kristiansund	7 768	21	23	170	65
E10	Å – Riksgrensa	4 162	124	124	86	100

For enkelte strekninger er det mindre avvik i forhold til forutsatt endring i virkninger av gjennomførte tiltak i 2015. For E18 er årsaken til den store forskjellen mellom forutsatt og faktisk endring at nye bomtakster i Østfoldpakka pga. Eurovignettdirektivet og oppstart av innkreving i de nye bomstasjonene for Melleby – Momarken og for Gulli – Langåker ble utsatt fra 2014 til 2015. For E39 skyldes den store differansen at innkreving på ferjesambandet Halhjem – Sandvikvåg ble videreført og ikke avsluttet i 2014 som opprinnelig forutsatt. For E6 er det også tatt hensyn til at den nye bomstasjonen i forbindelse med åpningen av skredsikringsprosjektet Trældal – Leirvika ligger på E6 inntil Hålogalandsbrua åpner i 2017.

## Sykkel

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

	Resultat 2015
Antall byer og tettsteder med over 5000 innbyggere som har utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk inneværende år	28
Antall byer som har inngått forpliktende avtaler om konsentrert innsats for økt sykkeltrafikk i inneværende år	15

Når 15 kommuner har inngått forpliktende avtale om konsentrert innsats, innebærer det at det har inngått en treparts-avtale med Statens vegvesen og fylkeskommune om en såkalt sykkelbyavtale. Avtaleperioden er for fire år og kan forlenges hvis det lages ny avtale.

**Tabell 1.7 Sykkelveginspeksjoner**

	Resultat 2015 km
Antall km sykkelruter inspisert av totalt antall km sykkelruter langs riksveg inneværende år	179,6
Antall km sykkelruter inspisert og utbedret av totalt antall km sykkelruter langs riksveg inneværende år	122,7

## 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 byområdene**

Mill. kr

Type tiltak	Til disposisjon i 2015			Faktisk forbruk 2015		
	Statlige midler	Annen finansiering	SUM	Statlige midler	Annen finansiering	SUM
Framkommelighet	6,5	105,6	112,1	18,3	67,8	86,1
Knutepunkt, innfartsparkering, terminaler	5,7	0	5,7	1,2	0	1,2
Andre tiltak <sup>1</sup>	10,6	24	34,6	10	13,9	23,9
<b>Totalt</b>	<b>22,8</b>	<b>129,6</b>	<b>152,4</b>	<b>29,5</b>	<b>81,7</b>	<b>111,2</b>

<sup>1</sup> Andre tiltak omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, leskur, statlig tilskudd til tiltak utenfor statens ansvarsområde.

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

Mill. kr

	Oslo	Stavanger	Bergen	Trondheim	SUM
Framkommelighet	15,3	1	0	2	18,3
Knutepunkt	0,2	0	1	0	1,2
Andre tiltak	10	0	0	0	10
<b>Totalt</b>	<b>25,5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>29,5</b>

I Trondheim har det vært et mindreforbruk på to framkommelighetstiltak. For miljøgate Olav Tryggvason skyldes dette manglende planavklaring, mens prosjektet Aktiv signalprioritering er et løpende prosjekt med tiltaksplan til 2017. På knutepunkt skyldes avviket hovedsakelig restarbeid knyttet til etablering av kollektivknutepunkt i Prinsenkrysset. Det har likevel vært aktivitet på prosjektet i 2015, finansiert fra andre bevilgningskilder enn det som inngår i denne oversikten. I tillegg til det som fremgår over, finansierer Miljøpakken en stor andel av kollektivtrafikktiltakene med belønningsmidler og fylkeskommunale midler.

Tabell 1.10 Gjennomførte framkommelighetstiltak på riksveg i de fire byområdene

Kollektivfelt, andre feltprioriteringer (km)		Signalprioritering (antall)		Andel kryss med signalprioriteringer (pst.)
Status 31.12.2015	Bygget 2015	Status 31.12.2015	Bygget 2015	
92,2	2	135	18	Midt: 56 Vest: 100 Oslo: 100

Tabell 1.11 Endring i kollektivtrafikkreiser 2014-2015 i de fire største byområdene

Kollektivtrafikkreiser	Endring 2014 – 2015 (pst.)
Osloområdet (Oslo og Akershus)	4,7
Trondheimsområdet	3,7
Nord-Jæren	-0,8
Bergensområdet	2,9

Tabell 1.12 Endring i hastighet for kollektivtransporten på stamlinjenettet i de fire største byområdene

	Resultat 2015 (km/t)	Endring fra 2014 (pst.)
<b>Trondheim</b>	-	-
inkl. holdeplasztid		
ekskl. holdeplasztid	28,8	Tilnærmet lik
<b>Bergen</b>		
inkl. holdeplasztid		
ekskl. holdeplasztid		
<b>Stavanger</b>		
<b>Oslo</b>		
inkl. holdeplasztid	19,15	Tilnærmet lik <sup>1)</sup>
ekskl. holdeplasztid	23,86	Tilnærmet lik

<sup>1)</sup> Det er redusert hastighet for regionbuss som gir størst utslag fra 2014 til 2015

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.

## 1.2 Hovedmål Trafikksikkerhet

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

### Kontroll og tilsynsvirksomheten

Tabell 1.13 Oversikt over gjennomførte tilsyn og utekontroller i 2013-2015

Tilsyn og øvrig utekontroll	2013	2014	2015
Antall dekk- og kjettingkontroller av tunge kjøretøy	33 664 <sup>1</sup>	42 575 <sup>2</sup>	38 648
- herunder antall med mangler:			
- Antall med ikke egnede dekk	2 828	2 305	821
- Andel med ikke egnede dekk	8,4 %	5,4 %	2,1%
- Antall gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	1 877	1 849	3 163
- Andel gebyr for manglende kjetting og/eller vinterdekk	5,6 %	4,3 %	8,2%
- Antall som fikk kjøreforbud	1 280	997	358
- Andel som fikk kjøreforbud	3,8 %	2,3 %	0,9%
Antall kontroller av bremsere på tunge kjøretøy	8 792	9 795	6 852
- herunder antall med mangler	2 796	2 452	1 482
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	31,8 %	25,0 %	21,6%
Antall tungtransportkontroller	69 824	86 571	75 458
- herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	26 568	31 854	25 136
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	38,0 %	36,8 %	33,3%
Antall kontroller av farlig gods (ADR)	633	749	847
- herunder antall med mangler	241	289	269
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	38,1 %	38,6 %	31,8%
Antall overlastgebyrer etter vektkontroll av tunge kjøretøy	3 019	3 928	3 610
Antall stikkprøver av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller (PKK)	2 294	3 280	4 144
Antall gebyrer for bruksforbud av kjøretøy og anmeldelser etter kontroll av kjøretøy:			
Gebyrer	8 668	7 741	14 328
Anmeldelser	3 525	4 083	3 586
Antall bilbeltekontroller	1 015 850	969 030	636 049
- herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	12 542	10 185	6 652
-herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	1,2 %	1,1 %	1,0%
Antall vedtak om tilbakekall av godkjenninger av kjøreskoler	61	46	50
Antall vedtak om tilbakekall av verksted- og kontrollorgangodkjenninger	39	32	39

<sup>1</sup> Omfatter kontroller i perioden oktober 2013/2014 - 25. januar 2014

<sup>2</sup> Omfatter kontroller i hele 2014. Tall for tilsvarende periode som 2013 gir 20 911 kontroller.

Tabell 1.14 Oversikt over tungbilkontroller fordelt på 1.- og 2. halvår i 2015

Tilsyn og øvrig utekontroll	1. Halvår	2. Halvår
<b>Antall tungtransportkontroller</b>	<b>35 038</b>	<b>40 424</b>
- herunder antall med mangler (dokumentkontroll + temakontroll)	11 795	13 342
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	34 %	33 %
<b>Antall kontroller av bremses på tunge kjøretøy</b>	<b>3 872</b>	<b>2 974</b>
- herunder antall med mangler	844	638
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	22 %	21 %
<b>Antall kontroller av farlig gods (ADR)</b>	<b>358</b>	<b>490</b>
- herunder antall med mangler	102	168
- herunder andel med mangler av de kontrollerte	28 %	34 %
<b>Antall bilbeltekontroller</b>	<b>291 168</b>	<b>344 881</b>
- herunder antall utstedte bilbeltegebyrer	3 114	3 539
- herunder andel som fikk utstedt gebyr av antall kontrollerte	1 %	1 %

Data for 1. og 2. halvår er basert på sammenslåtte data fra registreringer pr. tertial.

## 1.3 Kontakt med publikum

Tabell 1.15 gir et bilde av omfanget av publikumskontakt på flere sentrale områder.

Tabell 1.15 Henvendelser fra publikum

	2014		2015	
	Daglig	Årlig	Daglig	Årlig
Teoriprøver	ca. 840	185 395	ca. 835	182 773
Praktiske førerprøver	ca. 560	127 503	ca. 565	133 230
Fører kort	ca. 1 800	395 000	ca. 1 800	409 000
Kjøretøyregistreringer (1. gang, bruk import, oppbygd, omreg samme eier, omreg ny eier)	ca. 4 580	1 008 102	ca. 4 924	1 083 458
Besøk på vegvesen.no	ca 58 900	ca 21,5 mill	ca 59 300	ca 21,6 mill
Telefonforespørsler fra publikum (inkl. tlf 175)	ca 8 400	ca 2,1 mill.	Ca 9 600	ca 2,4 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 opp fysisk, skal dette løses hovedsakelig gjennom internett. Tjenester som har høyt volum blir prioritert, slik at brukerne får enklere og mer tilgjengelige tjenester.

I 2015 lanserte etaten to nye selvbetjeningstjenester på internett på kjøretøyområdet:

- Leverer salgsmelding ved salg av kjøretøy
- Omregistrering av kjøretøy for privatpersoner

I tillegg har etaten en tjeneste for å melde tapt vognkort på nett. Tjenestene er godt mottatt av brukerne. 30 pst. av meldinger om tapt vognkort kommer på nett, mens det for salgsmelding og omregistrering er om lag 5 pst. av brukerne som bruker nettløsningene.

## Ventetider trafikkstasjonene

Tabell 1.16 Ventetid ved bestilling av myndighetskontroll av kjøretøy og time til førerprøve B

		Gj.snitt ventetid (virkedager)	Dager over målet i %
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy (Målet er en ventetid på maksimum 10 virkedager)	<b>Totalt</b>	<b>9,8</b>	<b>36,9</b>
	Region øst	10,3	44,4
	Region sør	8,5	34,1
	Region vest	13,7	24,3
	Region midt	8,1	33,1
	Region nord	8,5	33,3
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy (Målet er en ventetid på maksimum 15 virkedager)	<b>Totalt</b>	<b>8,3</b>	<b>13,0</b>
	Region øst	8,0	15,5
	Region sør	9,2	17,1
	Region vest	11,2	13,5
	Region midt	7,5	9,9
	Region nord	5,5	8,8
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B (Målet er en ventetid på maksimum 20 virkedager)	<b>Totalt</b>	<b>19,7</b>	<b>36,9</b>
	Region øst	20,7	44,4
	Region sør	25,7	64,3
	Region vest	18,9	28,3
	Region midt	18,1	35,1
	Region nord	15,0	12,5

Gjennomsnittlig ventetid for kjøretøykontroll er i hovedsak innenfor målet på hhv 15 og 10 dager for lette- og tunge kjøretøy, men med en økning i andel dager over kravet. Planleggingen av kontroller søkes å gjøres for å få mest mulig effekt av de tilgjengelige ressursene til kjøretøykontroll i hall. Dette har medført en viss økning av ventetidene, spesielt for tunge kjøretøy, hvor maksgrensene ofte overskrides, men kun marginalt.

For tre av fem regioner har ventetidene holdt seg innenfor kravene, mens to regioner har ligget utenfor kravene i enkelte perioder, spesielt om sommeren. For landet sett under ett ligger ventetidene innenfor kravet.

Gjennomsnittlig ventetid for førerprøve klasse B er for to av fem regioner over kravet på 20 dager, og med en økning i andel dager over kravet.

Årsaken til denne utviklingen skyldes økning i antall førerprøver fra 2014 med ca. 5 %. Dette utgjør 10-15 sensorstillinger. I tillegg har det vært økt oppgavemengde for førerprøvesensorene utover sensurering. Statens vegvesen tok blant annet over ansvaret for gjennomføringen av Bilfører 65+ ved starten av 2015. Dette har medført økt behov for ressurser til denne oppgaven, der blant annet sensorer benyttes. Det har i tillegg vært en utfordrende å rekruttere til ledige stillinger. Økt oppgavemengde har ikke medført nevneverdig kapasitetsøkning i sensorcorpset. Innføring av selvbetjeningsløsninger gir mulighet til omdisponere ressurser.

## 2 Nærmere om ressursbruk

### Oppfølging av prosjekter

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2014

Tabell 2.1 Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter åpnet for trafikk i 2014<sup>2</sup>

	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2015-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2015-kr)	Avvik (pst.)
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2014	23 419	24 452	4,4

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2014, er det en samlet kostnadsøkning på 4,4 pst. i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Tilsvarende tall for 2013 var en kostnadsøkning på 8,2 pst.

Tabell 2.2 Endring i kostnadsoverslag for større<sup>1</sup> prosjekter åpnet for trafikk i 2014

Prosjekt	Opprinnelig overslag (styringsramme)	Fastsatt kostnadsramme	Siste overslag	Avvik fra styringsramme		Avvik fra kostnadsramme	
	(mill. 2015-kr)	(mill. 2015-kr)	(mill. 2015-kr)	(mill. kr)	(pst.)	(mill. kr)	(pst.)
E18 Melleby - Momarken	1 149	1 244	1 250	101	9,5	6	0,5
E16 Kongsvinger - Slomarka	2 194	2 650	2 500	306	15,5	-150	-5,6
E16 Fønhus - Bagn inkl. skredsikring Bergsund	509	560	527	18	4,1	-33	-5,8
E6 Minnesund - Skaberud <sup>3)</sup>	5 343	6 461	6 461	1 118	23,3	0	0,0
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg	405	477	457	52	14,7	-20	-4,2
E18 Gulli - Langåker	3 210	3 498	3 325	115	3,9	-173	-5,0
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	1 988	2 123	1 759	-229	-12,7	-364	-17,1
E16 Nestunnelen <sup>2)</sup>	155	290	272	117	78,0	-18	-6,3
E39 Vågsbotn - Hylkje	584	643	639	55	10,3	-4	-0,6
E39 Lavik ferjekai	292	321	325	33	13,0	4	1,3
E16 Smedalsosen - Maristova - Borlaug	1 001	1 108	768	-233	-25,5	-340	-30,7
E39 Hjartåberga	607	668	653	46	8,0	-15	-2,2
E6 Nidelv bru - Grillstad og Værnes - Kvithamar <sup>4)</sup>	4 447	4 701	4 447	0	0,0	-254	-5,4
Rv 70 Oppdølstranda	1 075	1 156	1 010	-65	-6,4	-146	-12,7
E10 Solbjørnneset - Hamnøy	664	911	864	200	34,6	-47	-5,1
E8 Riksgrensen - Skibotn <sup>2)</sup>	293	322	272	-21	-8,2	-50	-15,5
<b>SUM</b>	<b>23 917</b>	<b>27 133</b>	<b>25 529</b>	<b>1 612</b>	<b>7,3</b>	<b>-1 604</b>	<b>-5,9</b>

1. Hovedregelen for hva som inngår i større prosjekter er de prosjektene som er omtalt i Prop. 1 S, dvs. med kostnadsoverslag over 500 mill. kr.
2. Som en følge av at innslagspunktet for omtale i Prop. 1 S nettopp har blitt endret, omfatter listen også prosjekter med overslag under 500 mill. kr. Disse ble fulgt opp spesielt da innslagspunktet var lavere, og har ikke blitt tatt ut av listen senere.
3. Hovedstrekningen ble åpnet for trafikk i 2014. En kortere strekning på om lag 4 km ble åpnet for trafikk først i 2015. Kostnadstallene inkluderer hele prosjektet.
4. Delprosjektet Nidelv bru - Grillstad åpnet for trafikk i 2014. E6 Værnes - Kvithamar åpnet for trafikk i 2013. Kostnadstallene inkluderer delprosjektet Værnes - Kvithamar.

<sup>2</sup> Prosjektene omtales i årsrapporten for 2014 fordi sluttrapporter for prosjektene først foreligger året etter åpningsåret.



Av prosjekter som ble fulgt opp spesielt, ble 16 prosjekter åpnet for trafikk i 2014. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 1 612 mill. kr (7,3 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme). Samlet sluttkostnad for disse prosjektene er 1 604 mill. kr (5,9 pst.) under samlet kostnadsramme<sup>3</sup>.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2013, var ni prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 490 mill. kr (3,4 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme). Samlet overslag for disse prosjektene ligger 1 459 mill. kr (8,8 pst.) under samlet kostnadsramme.

## 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 11 777 mill. kr (11,8 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. I forhold til Prop. 1 S (2014-2015) er kostnadsøkningen 710 mill. kr (0,6 pst.) etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2013 til 2014.

For følgende prosjekter er prognosen for sluttkostnad over fastsatt kostnadsramme:

- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus
- E18 Melleby – Momarken i Østfold
- Rv 4 Lunner grense – Jaren i Oppland
- E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane
- Rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane
- E134 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal
- E6 Helgeland nord i Nordland
- E6 Kråkmofjellet nord i Nordland

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

### E39 Lavik ferjekai i Sogn og Fjordane

Prognosen for sluttkostnad er økt med 4 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader knyttet til bygging av støttemurer samt generelt økte mengder enn forutsatt i prosjektet.

### Rv 5 Loftesnesbrui i Sogn og Fjordane

Prognosen for sluttkostnad er økt med 36 mill. kr ut over fastsatt kostnadsramme for prosjektet. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at riving av eksisterende bru og etablering av rundkjøring blir mer omfattende enn tidligere forutsatt. I tillegg har arbeidet med prosjekteringen vist at eksisterende bru midlertidig må forsterkes i byggeperioden, noe som ikke var hensyntatt i det opprinnelige overslaget.

---

<sup>3</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.

## 3 Andre data

### 3.1 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>4</sup>

Fylke/region	Riksveger*	Fylkesveger
Østfold	275 346	1 684 578
Akershus	426 167	1 825 120
Oslo	188 757	-
Hedmark	736 978	3 847 867
Oppland	744 804	3 031 538
<b>Sum Region øst</b>	<b>2 372 052</b>	<b>10 389 103</b>
Buskerud	571 886	1 826 827
Vestfold	156 064	1 219 436
Telemark	460 047	1 876 341
Aust-Agder	450 249	1 552 756
Vest-Agder	236 443	2 070 246
<b>Sum Region sør</b>	<b>1 874 689</b>	<b>8 515 606</b>
Rogaland	527 259	2 496 288
Hordaland	769 146	2 934 966
Sogn og Fjordane	719 536	2 600 132
<b>Sum Region vest</b>	<b>2 015 941</b>	<b>8 031 386</b>
Møre og Romsdal	536 083	3 099 377
Sør-Trøndelag	390 488	2 960 743
Nord-Trøndelag	352 120	3 003 479
<b>Sum Region midt</b>	<b>1 278 691</b>	<b>9 063 599</b>
Nordland	1 226 245	4 108 195
Troms	609 033	2 906 515
Finnmark	1 290 725	1 483 043
<b>Sum Region nord</b>	<b>3 126 003</b>	<b>8 497 753</b>
<b>Sum hele landet</b>	<b>10 667 376</b>	<b>44 497 447</b>

\*Riksveg og europaveg samlet

<sup>4</sup> Kilde: NVDB januar 2015

## 3.2 Utvikling i bilpark og førerkort

Tabell 3.2 Utviklingen i bilparken og førerkort

	2014	2015	Endring i pst. 2014-2015
Førstegangsregistrerte biler inkl. bruktimporterte biler	207 516	214 257	3
Totalt antall registrerte biler	3 119 309	3 183 510	2
Antall elektrisk drevne kjøretøy	42 467	73 604	73
Antall hydrogendrevne kjøretøy	26	24	-8
Antall produserte førerkort	394 872	409 000	3,5
Antall fornyelser av førerkort	185 079	187 750	1,3
Antall førerkort meldt tapt	56 806	57 000	0,4

Tabell 3.3 Utviklingen i antall kjøretøy fordelt på type

Bilgruppe	2011	2012	2013	2014	2015
Personbil	2 376 426	2 442 964	2 500 265	2 555 443	2 610 352
Buss	19 240	18 220	17 584	17 111	16 669
Kombibil	43 371	38 709	34 232	28 365	26 605
Varebil	410 730	424 634	434 636	441 967	450 385
Lastebil	71 788	71 091	70 305	66 986	67 564
Trekkbil	7 697	8 094	8 475	8 787	8 926
Beltebil	675	672	647	650	630
<b>Sum</b>	<b>2 929 927</b>	<b>3 004 384</b>	<b>3 066 144</b>	<b>3 119 309</b>	<b>3 181 130</b>

## 3.3 Prisutvikling

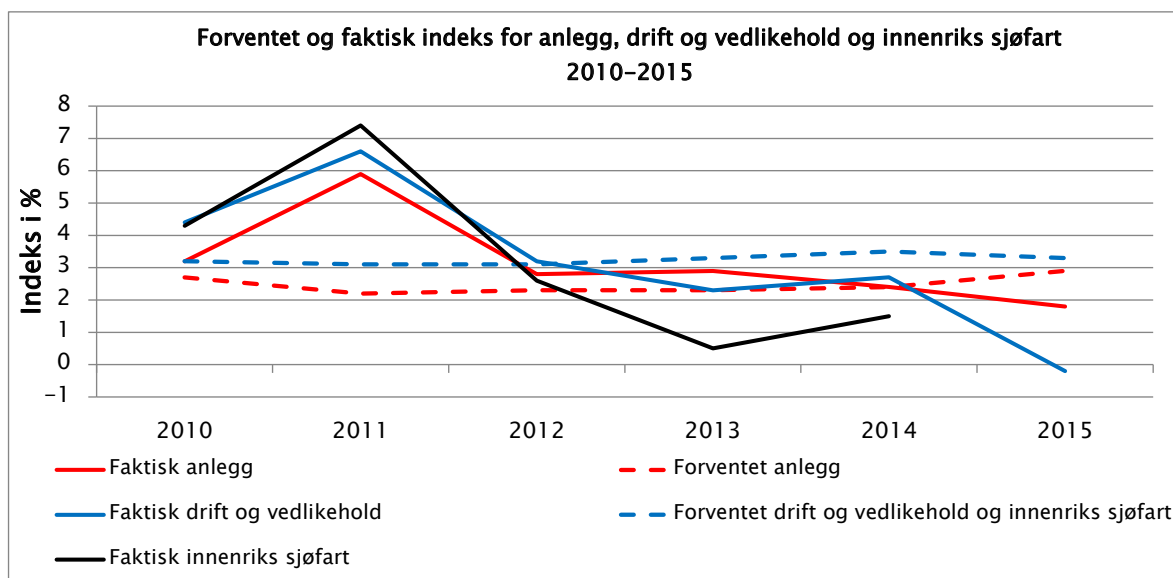
Tabell 3.4 Forventet og faktisk prisutvikling 2015

	2015	
	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.) <sup>1)</sup>
Veganlegg	2,9	1,8
Drift og vedlikehold	3,3	-0,2
Innenriks sjøfart	3,3	-3,4

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 2010-2015



I 2015 var den faktiske prisutviklingen lavere enn forventet prisutvikling både for anlegg og drift og vedlikehold. For perioden 2010 - 2014 var faktisk prisutvikling for anlegg høyere enn forventet prisutvikling. For drift, vedlikehold og innenriks sjøfart var faktisk prisutvikling høyere enn forventet utvikling i perioden 2010-2012, deretter har faktisk prisutvikling vært lavere enn forventet utvikling.

### 3.4 Trafikkutvikling 2015

Tabell 3.5 Prognose for og faktisk trafikkutvikling i 2015

Pst.

Landsdel	Prognose	Faktisk
Østlandet	1,9	2,7
Sørlandet	2,0	1,3
Vestlandet	2,0	1,2
Trøndelag	1,5	1,5
Nord-Norge	1,1	1,6
Landet totalt	1,8	2,0

Tabell 3.6 Trafikkutvikling i perioden 2010-2015

Pst.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landet totalt	1,1	1,5	1,7	1,2	1,7	2,0

Gjennomsnittlig trafikkvekst for perioden 2010-2015 er 5,6 pst.

# 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 Statens vegvesens Handlingsprogram 2014 – 2017. I handlingsprogramperioden 2014-2017 vil satsingen på økt mangfold innenfor rekruttering videreføres, og innsatsen for å levere likeverdige tjenester for alle vil bli styrket.

## Kjønn

I 2015 har Statens vegvesen arbeidet for å øke likestillingen mellom kjønnene, både når det gjelder utviklingsmuligheter, lønns- og arbeidsforhold og rekruttering.

Andelen kvinner i lederstillinger var i 2015 på 35 pst., det samme som året før. Tabellen nedenfor viser kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere.

**Tabell 1 Kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere i 2014 og 2015**

	2014		2015	
	Andel (pst)	Antall	Andel (pst)	Antall
Andel kvinner i lederstilling med personalansvar – status	35	178	35	182
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning - status	44	842	45	922

## Utviklingsmuligheter

Rekrutteringsprogrammet 2015/16 som startet opp høsten 2015, hadde 24 deltakere. Av disse er 10 kvinner og 14 menn (hhv. 42 og 58 pst). To deltakere har innvandrerbakgrunn fra land i Europa.

## Lønns- og arbeidsvilkår

Statens vegvesen har kontinuerlig fokus på likelønn. Dette gjøres bl.a. ved at vi følger lønnsutviklingen blant våre ansatte ved å utarbeide lønnsstatistikker for hele etaten minimum 2 – 3 ganger pr år. 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 i denne gruppen kan fremstå som at det er systematiske lønnsforskjeller mellom kjønnene, bekreftes ikke dette ved å gå bak tallene og ned på individnivå.

## Seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk

Statens vegvesen skal være framtidsrettet, profesjonell og inkluderende overfor alle mennesker, inkludert lesbiske, homofile, bifile og transpersoner (LHBT) - både blant våre egne ansatte og de mange som møter oss og vårt tjenestetilbud. I 2015 ble det satt i verk to tiltak for å sikre likestilling også på dette diskrimineringsgrunnlaget. For det første ble det introdusert et tredje svaralternativ kalt annet, på spørsmål om kjønn i medarbeiderundersøkelsen (MTU), i tillegg til mann og kvinne. MTUen når veldig mange ansatte og berører mange ulike temaer relatert til arbeidsmiljøet. Vi får med andre ord innsikt i om det er systematiske skjevheter i svarene mellom ansattegrupper som er spesielt vernet i diskrimineringslovverket. Tiltaket gir også en indikasjon på hvor mange ansatte som selv definerer seg som noe annet enn enten kvinne eller mann. I underkant av 20 ansatte valgte

dette svaralternativet. Det andre tiltaket som ble satt i verk, var å styrke kunnskapen om seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk hos våre ansatte ved å tilby Rosa kompetansekurs. Kurset gir råd og perspektiver på hvordan man kan opptre trygt og inkluderende i forhold til seksuell orientering og kjønnsidentitet. Økt kunnskap vil både styrke ivaretagelsen av egne ansatte og bidra til at utformingen og leveringene av tjenestene tar høyde for en mangfoldig befolkning. For 2016 er økt kompetanseheving på dette området tatt inn som et konkret resultatkrav til lederne.

### Nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn

Statens vegvesen satser på å rekruttere mangfoldig og ta i bruk all tilgjengelig kompetanse. Vi 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 dette målet har etaten siden 2010 stilt konkrete resultatkrav til lederne, forsøkt 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 pst. av de som ble tilsatt i 2015, kom fra disse to målgruppene. Dette er en nedgang fra tidligere år, da resultatet var 8,6 pst. i 2014 og 12 pst. i 2013. Resultatkravet opprettholdes i 2016.

### Øker rekrutteringsgrunnlaget

Statens vegvesen ønsker generelt å øke antallet kvalifiserte søkere til utlyste stillinger, og spesielt når det gjelder de tre målgruppene; kvinner til ledelse, personer med innvandrerbakgrunn og personer med nedsatt funksjonsevne. For å styrke rekrutteringsgrunnlaget fra disse målgruppene er det etablert et samarbeid med de andre åtte statlige etatene og virksomhetene<sup>5</sup> i et statlig mangfoldsnettverk. Det er bare gjennom rekruttering at statlige virksomheter kan gjøre noe med hvordan ulike grupper gis tilgang til stillinger, og dermed også hvordan arbeidsstyrken er sammensatt. Rekruttering i statlige virksomheter skal både sikre at den best kvalifiserte blir ansatt, og samtidig fremme like muligheter for alle. Prosjektet *Profesjonell rekruttering er likestilt rekruttering* skal undersøke hvordan virksomhetene i nettverket lykkes med dette.

---

<sup>5</sup> Skattedirektoratet, Arbeids- og velferdsdirektoratet (NAV), Politidirektoratet (POD), Forsvarsstaben, Likestillings og diskrimineringsombudet (LDO), Toll- og avgiftsdirektoratet (TAD), Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDi) og Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir)

## Bringer fram dokumentasjon

I tråd med avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv følges utviklingen i Statens vegvesen når det gjelder hvorvidt vi tar like godt vare på og beholder alle ansatte, inkludert ansatte med innvandrerbakgrunn og nedsatt funksjonsevne. Siden 2010 har vi hatt med to bakgrunnsvariabler i medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) som gjør det mulig å dokumentere hvor stor andel av de ansatte som selv definerer å ha enten innvandrerbakgrunn eller nedsatt funksjonsevne. I 2015 var det ingen slike forskjeller av betydning.

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

**Tabell 2 Antall og andel ansatte i Statens vegvesen som har innvandrerbakgrunn 2008 – 2014**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Antall ansatte i alt	5146	5543	5934	6480	6803	7131	7317
Av disse innvandrere	155	204	243	293	348	426	469
<b>Prosentandel</b>	<b>3,0</b>	<b>3,8</b>	<b>4,1</b>	<b>4,6</b>	<b>5,1</b>	<b>6,0</b>	<b>6,4</b>

Kilde: Arbeidsstatistikk SSB.

Tabellen viser at det er en liten, men jevn økning av andelen ansatte med innvandrerbakgrunn i Statens vegvesen. I 4. kvartal 2014 hadde 6,4 pst. av etatens ansatte innvandrerbakgrunn, en økning fra 6,0 pst. i 2013. I faktiske tall betyr det at 469 av etatens ansatte hadde innvandrerbakgrunn på dette tidspunktet, der halvparten kommer fra land utenom Vest-Europa, Nord-Amerika, Australia og New Zealand.



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**