



Årsrapport 2012

for Statens vegvesen



Innholdsfortegnelse

1	<u>SAMMENDRAG</u>	3
2	<u>RISIKO</u>	4
3	<u>RAMMEBETINGELSER</u>	4
3.1	PRISUTVIKLING FRA 2011 TIL 2012	4
3.2	UTVIKLING I TRAFIKK OG BILPARK	4
4	<u>ØKONOMI</u>	5
4.1	OVERSIKT KAP. 1320 OG KAP. 4320 STATENS VEGVESEN	5
4.2	POSTVIS OVERSIKT STATENS VEGVESEN KAP. 1320 OG KAP. 4320	6
	POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER, TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN M.M.	6
	POST 25 BETALING FOR ARBEIDER UTFØRT FØR 2010 FOR DE NYE FYLKESVEGENE	7
	POST 26 VEGTILSYN	7
	POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER	7
	POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER	7
	POST 31 RASSIKRING	8
	POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA	8
	POST 36 E16 OVER FILEFJELL	8
	POST 37 E6 VEST FOR ALTA	8
	OPPFØLGING AV INVESTERINGSPROSJEKTER	8
	POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE	9
	POST 62 TILSKUDD TIL RASSIKRING PÅ FYLKESVEGNETTET	10
	POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER	10
	POST 01 SALGSINNTEKTER	10
	POST 02 DIVERSE GEBYRER	10
	POST 03 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSLESKAPER	11
4.3	KAP. 4322 POST 90 OG KAP. 5624 POST 80 – SVINESUNDFORBINDELSEN	11
5	<u>MÅL OG RESULTATER</u>	11
5.1	FRAMKOMMELIGHET	11
5.2	TRAFIKKSIKKERHET	15
5.3	MILJØ	19
5.4	UNIVERSELL UTFORMING	22
6	<u>BRUKER</u>	22
6.1	PUBLIKUMSSERVICE	22
6.2	BRUKERUNDERSØKELSER	23
7	<u>FORSKNING OG UTVIKLING</u>	23

8	<u>MEDARBEIDER</u>	24
8.1	EGEN ETAT	24
8.2	ENTREPRISEDRIFTEN	25
9	<u>BEMANNING OG KONSULENTBRUK</u>	26
10	<u>EFFEKTIVISERINGSARBEID I ETATEN</u>	28
11	<u>ANNEN INFORMASJON</u>	29
11.1	AUTOSYSPROSJEKTET	29
11.2	FULLMAKTER OG FORSKUTTERINGER	29
12	<u>KAPITTEL 1301 POST 72 TILSKUDD TIL MILJØVENNLIG TRANSPORT TRANSNOVAPROSJEKTET</u>	31
13	<u>KAPITTEL 1330 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT</u>	32
14	<u>VEDLEGG</u>	33

1 Sammendrag

Statens vegvesen har fått en betydelig økning i bevilgningene siden 2005. I 2012 omsatte Statens vegvesen på vegne av staten og fylkeskommunene samlet sett alle midlene som var til disposisjon, totalt 39,7 mrd. kr. Dette er en omsetningsøkning på hele 45 pst. fra 2005 i faste kr.

De mål som er satt for Statens vegvesen gjennom Prop. 1 S (2011-2012) og i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet er i all hovedsak nådd.

Statens vegvesen arbeider for en visjon om at det ikke skal skje ulykker med drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det i 2012 omkom 148 personer i vegtrafikken. Dette er det laveste antall omkomne siden 1950. 2012 er femte året på rad hvor det er nedgang i antall omkomne i vegtrafikken. For å øke trafikksikkerheten ble det i 2012 åpnet 10,5 km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaner for trafikk. På to- og trefeltsveger ble det satt opp 28,5 km midtrekkverk, og det ble etablert forsterket midtoppmerking på 70 km riksveg. Statens vegvesen har utført en rekke kjøre- og hviletidskontroller på veg og i bedrift, bilbeltekontroller og andre tilsyn på trafikant- og kjøretøyområdet.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2012 var 93,1 pst. som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 94,3 pst. utenfor tettbygd strøk. Sammenliknet med 2011 viser resultatene for 2012 at bilbeltebruken er økt noe innenfor tettbygd strøk, men at det har vært en tilsvarende reduksjon utenfor tettbygd strøk.

Et overordnet mål er at Statens vegvesen skal sørge for å bedre framkommeligheten. I tillegg til åpning av firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaner har Statens vegvesen utbedret 10 rasutsatte strekninger/punkt på riksvegnettet og 31 km vegnett har fått gul midtlinje. I tillegg ble det åpnet 37 km gang- og sykkelveg i 2012, der målet var å bygge 33 km.

Videre er det et mål at Statens vegvesen skal bidra til at transportsystemet skal være universelt utformet. For 2012 har færre holdeplasser for kollektivtransport og kollektivknutepunkt blitt universelt utformet enn målet for 2012 for riksveg. Avvikene skyldes hovedsakelig forsinkelser i prosesser med planlegging, prosjektering og grunnverv.

Statens vegvesen har et samlet merforbruk på 1,6 pst.

Post 23 viser et merforbruk på om lag 400 mill. kr. Dette er 5,2 pst. mer enn disponible midler på posten og skyldes i hovedsak at det er lagt vegdekker for om lag 320 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S for 2012. Vegdekkenes tilstand ved utgangen av 2012 er noe forbedret sammenlignet med 2011. Totalt ble det lagt 970 km asfalt på riksvegene.

Post 30 viser et mindreforbruk på om lag 300 mill. kr. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til programområdene gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming. Mindreforbruket skyldes i de fleste tilfellene at forsinkelser i plan- og grunnvervprosessen har ført til forsinket oppstart og framdrift for enkelte prosjekter.

Post 31 viser et merforbruk på om lag 225 mill. kr. Merforbruket skyldes blant annet raskere framdrift på prosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal enn tidligere forventet. I tillegg kommer blant annet merkostnader på prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal som følge av et ras i 2011, samt kostnadsøkning på prosjektet rv 13 Osbergtunnelen i Rogaland.

Post 72 viser et merforbruk på 80,7 mill. kr i 2012. Merforbruket skyldes i hovedsak utbetalinger knyttet til ferjen MF Stavanger, der salg og endelig oppgjør av ferjen ble foretatt i 2012. Videre skyldes merforbruket en økning i kompensasjon for økt rabattsats fra ferjeselskapene samt forutsetning om premiering av ikke-vinnende tilbud i utviklingskonkurransen E39 Lavik-Oppedal.

I tillegg til bevilgningen over statsbudsjettet, benyttet Statens vegvesen om lag 7,7 mrd. kr som ble stilt til rådighet av bompengeselskaper, kommuner, med flere til riksvegformål.

2 Risiko

Ved inngangen til 2012 ble det fastsatt at de største risikoene for at Statens vegvesen ikke skulle nå målene var mangel på kapasitet, bemanning, rekruttering og kompetanse. Dette gjaldt spesielt planleggingsressurser og byggherrekapasitet. Dette ville medført risiko for at planer ikke ble ferdig i tide og kostnadsoverskridelser i prosjektene. I løpet av året har det pågått systematisk arbeid med tiltak for å minske sannsynlighet og konsekvens for at disse risikoer skal påvirke måloppnåelsen negativt. Statens vegvesen har i hovedsak nådd de mål som er satt for 2012, og vurderer at de kritiske risikoene har kommet ned på et akseptabelt nivå gjennom tiltakene som er satt i verk.

I tillegg arbeider Statens vegvesen kontinuerlig med å utarbeide og revidere beredskaps- og kriseplaner, gjennomføre øvelser og risiko- og sårbarhetsanalyser for å bli bedre på samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering i etaten.

3 Rammebetingelser

3.1 Prisutvikling fra 2011 til 2012

	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.) ¹⁾
Anlegg	2,3	2,8
Vedlikehold	3,1	3,2

¹⁾Kilde Statistisk sentralbyrå.

Gjennomsnittlig prisstigning i 2012 viser en utvikling som er på linje med det som var forventet for året.

3.2 Utvikling i trafikk og bilpark

Trafikkutvikling 2012

Landsdel	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Østlandet	1,8	1,9
Sørlandet	1,9	1,8
Vestlandet	1,7	1,8
Trøndelag	1,3	0,7
Nord-Norge	0,9	1,0
Landet	1,6	1,7

Det var 1,7 pst. mer trafikk i 2012 enn i 2011. Det var samme utvikling for lette og tunge kjøretøy.

Utvikling i bilpark

	2011	2012	Endring 2011-2012 (pst.)
Førstegangsregistrerte biler inklusive bruktimporterte biler	210 098	210 564	0,2
Totalt antall registrerte biler	2 929 927	3 004 384	2,5

4 Økonomi

4.1 Oversikt kap.1320 og kap. 4320 Statens vegvesen

Utgifter kap. 1320 Statens vegvesen

Kap. 1320 Post	Overført fra 2011	Tildelt 2012	Refusjon og merinnt.	Til disp. 2012	Regnskap 2012	Avvik	
	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	pst.
23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	113,8	7 599,2	174,5	7 887,5	8 296,7	409,2	5,2
26 Vegtilsyn		11,2		11,2	8,5	-2,7	-24,1
29 Vederlag til OPS-prosjekter	9,6	404,0		413,6	401,6	-12,0	-2,9
30 Riksveginvesteringer		5 690,4	35,0	5 725,4	5 419,9	-305,4	-5,3
31 Rassikring		536,9		536,9	762,7	225,8	42,1
35 Vegutbygging i Bjørvika	0,6	330,0		330,6	330,0	-0,6	-0,2
36 E16 over Filefjell	32,3	270,0		302,3	226,0	-76,2	-25,2
37 E6 vest for Alta		420,0		420,0	361,9	-58,1	-13,8
72 Kjøp av riksvegferjetjenester		491,9		491,9	572,6	80,7	16,4
Sum statlige midler til riksvegformål	156,3	15 753,6	209,5	16 119,4	16 379,9	260,5	1,6

Statens vegvesen har gjennom året iverksatt tiltak slik at disponible midler har blitt effektivt utnyttet, og har et samlet merforbruk på 1,6 pst.

I tillegg til bevilgningen til riksvegformål over statsbudsjettet, benyttet Statens vegvesen om lag 7 656 mill. kr som ble stilt til rådighet av bompengeselskaper, fylkeskommuner, kommuner, med flere.

Kap.1320, Post	Til disp. 2012	Regnskap 2012	Avvik	
	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	pst.
25 Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene	14,1	14,1	0,0	0,0 %
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	125,0	109,7	-15,3	-12,2 %
62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet	899,9	700,6	-199,3	-22,1 %
Sum	1039,0	824,4	-214,5	-20,6 %

Inntekter kap. 4320 Statens vegvesen

Kap. 4320 Post	(mill.kr)		
	Budsjett 2012	Regnskap 2012	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	161,3	159,6	-1,7
02 Diverse gebyrer	370,0	397,7	27,7
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	30,8	105,4	74,6
15 Refusjon av arbeidsmarkedstiltak		1,4	1,4
16 Refusjon av fødsels-/adopsjonspenger		40,9	40,9
17 Refusjon lærlinger		0,2	0,2
18 Refusjon av sykepenger		66,3	66,3
Sum kap.4320	562,1	771,5	209,4

4.2 Postvis oversikt Statens vegvesen kap.1320 og kap.4320

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

Regnskapet for 2012 viser et merforbruk på 409,2 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak at det er lagt vegdekker for om lag 320 mill. kr mer enn forutsatt i Prop. 1 S for 2012. Basert på tilstandsutviklingen for vegdekkene i 2011 var det beregnet behov for om lag 300 mill. kr mer enn det rammen til post 23 ga rom for til å stanse videre vekst i forfallet, etter vedtatt tilbakeføring av 150 mill. kr til postene 36 og 37, jf. Innst. 13 S (2011-2012). Tilstandsutviklingen for vegdekkene i 2012 viser en liten forbedring sammenlignet med 2011.

I tillegg er det knyttet ekstrautgifter til:

- gjennomføring av tiltak etter brannen i Oslofjordtunnelen i juni 2011
- nye driftskontrakter på grunn av at entreprenøren Destia som hadde driftskontraktene for Lyngen og Sør-Varanger gikk konkurs
- ekstrem nedbør utover det som ble dekket i Revidert nasjonalbudsjett 2012 og nysalderingen

I 2012 ble det inngått 25 nye driftskontrakter med varighet på 5 år. Kontraktene startet opp 1. september og avløste kontrakter som ble inngått for 5 år siden. I forhold til de tidligere kontraktene ble kostnadsøkningen på om lag 60 pst. utover kostnadsveksten beregnet ut fra SSBs kostnadsindekser for perioden. Prisveksten for tilsvarende kontrakter inngått i 2010 og 2011 var på henholdsvis 80 og 60 pst.

Post 25 Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene

I 2012 utgjorde utgiftene på posten 14,1 mill. kr, i tråd med tildelte midler.

Post 26 Vegtilsyn

Regnskapet for 2012 viser et mindreforbruk på 2,7 mill. kr. Dette er knyttet til senere oppstart av nytt tilsynsteam og mindre behov for konsulenter enn antatt.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Statlige midler

Regnskapet for 2012 viser et mindreforbruk på 12 mill. kr. Mindreforbruket skyldes bl.a. lavere strømpriser enn forutsatt og at utbetaling av trafiksikkerhetsbonus på prosjektet E39 Klett – Bårdshaug ble mindre enn forutsatt.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde til sammen 230 mill. kr. Dette er i tråd med rammen gitt i Prop 1 S (2011-2012), hensyntatt økning i bompenggebidrag på 20 mill. kr i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett.

Post 30 Riksveginvesteringer

Statlige midler

Regnskapet for 2012 viser et mindreforbruk på 305,4 mill. kr. Det er store variasjoner innenfor posten. Store prosjekter har merforbruk, blant annet som følge av raskere framdrift for enkelte prosjekter, bl.a rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i Buskerud og E6 Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithammar i Sør- og Nord-Trøndelag. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til programområdene gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak og universell utforming. Mindreforbruket skyldes i de fleste tilfellene at forsinkelser i plan- og grunnervprosessene har ført til forsinket oppstart og framdrift av prosjekter. Disse prosjektene vil i hovedsak bli gjennomført, men senere enn forutsatt.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde til sammen 7 154 mill. kr. Dette er om lag 2 030 mill. kr, eller 40 pst., mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2011-2012). Avviket skyldes blant annet økt rekvirering i forhold til forutsatt på grunn av utsatt rekvirering av bompenger fra 2011 på enkelte prosjekter. I tillegg kommer rekvirering av bompenger knyttet til prosjekter som er vedtatt etter at Prop. 1 S (2011-2012) ble behandlet i Stortinget.

Post 31 Rassikring

Statlige midler

Regnskapet for 2012 viser et merforbruk på 225,8 mill. kr. Måten overførte midler beregnes på har blant annet ført til at det ikke ble overført midler fra 2011 på denne posten. For å følge opp vedtak i Stortinget har Statens vegvesen omprioritert om lag 142 mill. kr til post 31. Hensyntatt de interne omdisponeringene viser regnskapet et merforbruk på om lag 84 mill. kr. Merforbruket skyldes blant annet raskere framdrift på prosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal enn tidligere forventet. I tillegg kommer blant annet merkostnader på prosjektet E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal som følge av et ras i 2011, samt kostnadsøkning på prosjektet rv 13 Osberg tunnelen i Rogaland.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd og bompenger utgjorde til sammen 168 mill. kr. Dette er 43 mill. kr, eller 35 pst., mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2011-2012). Avviket skyldes i hovedsak rekvirering av bompenger knyttet til prosjekter som er vedtatt etter at Prop. 1 S (2011-2012) ble behandlet.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Statlige midler

Regnskapet for 2012 viser et forbruk på 330 mill. kr. Dette er som forutsatt.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 86 mill. kr. Dette er 204 mill. kr, eller 70 pst., mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2011-2012). Avviket skyldes blant annet lavere kontraktspris enn forventet for andre etappe av E18 Bjørvikaprojektet.

Post 36 E16 over Filefjell

Statlige midler

Regnskapet for 2012 viser et mindreforbruk på 76,2 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket framdrift for prosjektet E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug i Sogn og Fjordane som følge av økt behov for sikringsarbeid i forbindelse med tunnelsprengningen.

Post 37 E6 vest for Alta

Statlige midler

Regnskapet for 2012 viser et mindreforbruk på 58 mill. kr. Avviket skyldes at behovet for midler i forhold til mulig framdrift ble overvurdert ved utarbeidelsen av budsjettet for 2012.

Oppfølging av investeringsprosjekter

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2011

	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2012-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2012-kr)	Avvik i pst.
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2011	8283	8484	2,4

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2011, er det en samlet kostnadsøkning på 2,4 pst. i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Tilsvarende tall for 2010 var en kostnadsøkning på 4,5 pst.

Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2011

Av prosjekter som ble fulgt opp spesielt, ble 4 prosjekter åpnet for trafikk i 2011. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsreduksjon på 87 mill. kr (2,2 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag, og 578 mill. kr (13,2 pst.) i forhold til kostnadsrammen.

6 prosjekter ble åpnet for trafikk i 2010, med en samlet kostnadsøkning på 9 mill. kr (0,2 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag.

Prosjekt	Opprinnelig overslag (mill. 2012-kr)	Kostnadsramme (mill. 2012-kr)	Siste overslag (mill. 2012-kr)	Avvik ift oppr. overslag (mill. 2012-kr)	Avvik ift kostnadsramme (mill. 2012-kr)	Avvik ift oppr. overslag (pst.)	Avvik ift kostnadsramme (pst.)
E6 Dal - Minnesund og Skaberudkrysset	2594	2813	2440	-154	-373	-5,9	-13,2
E39 Fardal – Osestad ¹⁾	452	497	331	-121	-166	-26,7	-33,4
Rv 7 Ramsrud – Kjelsbergsvingen	447	492	447	0	-45	0	-9,1
Rv 80 Røvik – Strømsnes	371	552	558	187	6	50,4	1,1
Sum	3863	4354	3776	-87	-578	-2,2	-13,2

1)Kostnadsrammen omfatter hele strekningen E39 Vigeland – Osestad.

Prosjektet Rv 80 Røvik – Strømsnes har en kostnadsøkning på 6 mill. kr over kostnadsrammen oppgitt i Prop. 1 S (2011-2012). Kostnadsoverslaget er ikke økt i forhold til opprinnelig overslag presentert i Prop. 1 S (2011-2012), og avviket skyldes ulike effekter av nye prisindekser fra 2010 til 2011 på kostnadsramme og prognose for sluttkostnad.

Endringer i kostnadsoverslag og framdrift for igangværende store prosjekt

Vedlegg 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det en forventet kostnadsøkning på 2 539 mill. kr (5,5 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. I forhold til Prop. 1 S (2011-2012) er kostnadsøkningen 640 mill. kr (1,3 pst.) etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2010 til 2011. Det er ikke tatt hensyn til nye prisindekser fra 2011 til 2012, som er noe høyere enn det som var forutsatt.

Flere av endringene i overslagene i Prop. 1 S (2011-2012) er omtalt tidligere. Statens vegvesen har kommentarer til følgende prosjekter:

E18 Gulli – Langåker:

Kostnadsøkningen skyldes blant annet dårligere grunnforhold enn forventet. Som følge av dette har omfanget av prosjekteringsarbeider økt, samt at lengden på enkelte bruer er økt. I tillegg det økt behov for støyskjerming, samt økte byggherrekostnader.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Posten viser et mindreforbruk på 15,3 mill. kr. I Prop. 111 S (2011–2012)

Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2012 var det lagt til grunn et anslag

for rentenivå i 2012 på 2,5 pst. Gjennomsnittlig flytende rente i Husbanken for 2011 endte på 2,21 pst. Rentekompensasjon til utbetaling i 2012 ble dermed redusert fra 125 mill. kr til 109,7 mill. kr.

Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet

Regnskapet for 2012 viser et mindreforbruk på 199,3 mill. kr. Statens vegvesen har, basert på fullmakt gitt av Samferdselsdepartementet i tildelingsbrev for 2012 og med presiseringer gitt i brev 25. april 2012, foretatt midlertidige omdisponeringer innenfor post 62 for å sikre en bedre utnyttelse av disponible midler. Omdisponeringene er gjort i samråd med berørte fylkeskommuner.

Til tross for dette er det blitt et mindreforbruk. Mindreforbruket skyldes bl.a. utsatt vedtak av reguleringsplan for prosjektet fv 7 Haukanesberget i Hordaland, behov for omprosjektering av prosjektet fv 517 Lovraeid i Rogaland som følge av dårlig masse i traseen og forsinket framdrift på prosjektet fv 86 Molvikhammaren i Nordland på grunn av kvikkleireproblemer.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet for 2012 viser et merforbruk på 80,7 mill. kr. Merforbruket skyldes i hovedsak utbetalinger knyttet til ferjen MF Stavanger, uforutsett økning i kompensasjon for økt rabattsats fra ferjeselskapene samt premiering av ikke-vinnende tilbud i utviklingskonkurransen for E39 Lavik–Oppedal.

Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet på kap. 4320, post 01, var 161,3 mill. kr. Resultatet viser en mindreinntekt på 1,7 mill. kr. Inntekten på denne posten viser en nedgang fra 195 mill. kr i 2011 til om lag 160 mill. kr i 2012. Dette skyldes blant annet reduksjoner i innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter og salg fra Autosys, samt salg av bilde til førerkort.

Inntektstyper	Mill. kr (løpende)	
	2011	2012
Refusjon fra bistandsland	6	5
Øvrige refusjoner (kurs/konferanser, FoU prosjekter m.v)	2	2
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	57	43
Salg av kjennemerker (skilt)	16	16
Salg av fast eiendom	2	5
Salg fra Autosys/vegdatabank	29	22
Salg av bilde til førerkort	21	16
Refusjon av utlegg for Autopass/bompengebrikker	22	
Strøm	7	3
Kommunikasjon i tunneler	6	
Salg av trekkerør for fiber		7
Forsikringssak		5
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, Salgsinntekter, Leieinntekter, Følgetransport m.v)	27	36
Sum	195	160

Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet på kap. 4320, post 02, var 370 mill. kr. Resultatet viser en merinntekt på 27,7 mill. kr.

De samlede gebyrinntekter gikk ned fra om lag 403 mill. kr i 2011 til om lag 398 mill. kr i 2012. Reduksjonen i inntekter er i hovedsak knyttet til førerkort-/prøvegebyr, som har en

nedgang fra 322 mill. kr i 2011 til 317 mill. kr i 2012. Det har vært en reduksjon i førerkortutstedelser fra 2011 til 2012 da de fleste av førerkortinnehaverne som ønsket fornyelse av førerkort for lett lastebil (klasse C1 og C1E), fornyet førerkortet sitt i 2011. For de øvrige gebyrbelagte tjenestene er det kun mindre endringer.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektskravet på kap. 4320, post 03, var 30,8 mill. kr. Resultatet viser en merinntekt på 74,6 mill. kr. Refusjonene viste en økning på 9,3 mill. kr fra 2011 til 2012. Refusjonene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år.

4.3 Kap. 4322 post 90 og kap. 5624 post 80 – Svinesundforbindelsen

(mill.kr)			
Kap.post	Til disp. 2012	Regnskap 2012	Avvik
Kap.4322, post 90 avdrag på lån	20,0	20,0	0,0 %
Kap.5624, post 80 renter	33,0	33,0	0,1 %

Betalingen av avdrag og renter er i samsvar med fastsatt nedbetalingsplan.

5 Mål og resultater

5.1 Framkommelighet

Mål og resultater

	Mål 2012	Resultat 2012	Avvik
Antall utbedrede rasutsatte strekninger/punkt på riksvegnettet	5	10	5
Antall km vegnett som har fått gul midtlinje	15	31	16
Antall km sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i utvalgte byer og tettsteder	11	6	-5
Antall km nye kollektivfelt på riksvegnettet	2	0,3	-1,7
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	33	37	4
Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden i de fire største byområdene	-	Oslo: 24,9 Bergen: 27,1 Stavanger 24 Trondheim 23,7	

Rassikring

Målet for 2012 var å utbedre fem rasutsatte strekninger/punkt. Resultatet viser at 10 strekninger/punkt ble utbedret i 2012. Avviket skyldes i hovedsak utbedring av strekninger/punkt som ikke var tatt med i måltallet for 2012 i Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag.

Gul midtlinje

Målet for 2012 var å utbedre 15 km veger slik at de tilfredsstillt kravet til gul midtlinje. Resultatet viser at om lag 31 km veger fikk gul midtlinje i 2012. Avviket skyldes i hovedsak at kun deler av strekningen E39 Kvivsvegen lå inne i måltallet for 2012.

Gående og syklende

Målet for 2012 var å bygge 33 km veg tilrettelagt for gående og syklende totalt, hvorav 10,8 km som del av sammenhengende hovedvegnett i byer og tettsteder. Resultatet for 2012 er 37 km totalt, hvorav 6 km som en del av et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder. Avvikene skyldes forsert framdrift for enkelte prosjekt utenfor byer og tettsteder, samt forsinket framdrift på enkelte prosjekter i utvalgte byer og tettsteder.

Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden i de fire største byområdene

Sammenlignet med 2011 har hastigheten for kollektivtransport vært relativt stabil for Stavanger og Trondheim, mens det har vært en bedring for Oslo fra 21,3 km/t i 2011 til 24,9 km/t i 2012.

Reduksjon i reisetid

Rute	Redusert reisetid 2012 Forutsatt	Minutter
		Redusert reisetid 2012 Faktisk
E18 Oslo – Kristiansand	3,6	3,6
E39 Bergen – Ålesund	12,5	12,5
E16/rv 7/rv 52 Oslo – Bergen	2,0	0,0

Reduksjon i reisetid i 2012 som følge av prosjekter åpnet for trafikk i 2012, ble noe lavere enn forutsatt i Prop. 1 S (2011-2012). Avviket skyldes at prosjektet rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene åpnet i 2011 mot opprinnelig forutsatt i 2012.

Veger åpnet for trafikk

Følgende riksvegstreknings ble åpnet for trafikk i 2012, totalt 42,8 km.

Strekning	Antall km
E18 Sky – Langangen i Vestfold	10,4
Rv 510 Solasplitten i Rogaland	4,0
E39 Torvund – Teigen i Sogn og Fjordane	5,5
E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane/Møre og Romsdal	17,2
Rv 706 Dortealyst – Stavne i Sør-Trøndelag	0,8
Rv 70 Brunneset – Øygarden i Møre og Romsdal	4,9

Drift og vedlikehold

Driftskontrakter – oppfølging

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å forsikre seg om at entreprenørens arbeid er i henhold til kontrakten. Det er entreprenørens kvalitetssystem som skal sørge for at kontraktskravene blir oppfylt.

Tabellen under viser omfanget av stikkprøvekontroller.

	Riksveg	Riks - gang/ sykkel- veg	Sum
Antall kontroller som var planlagt for året	13 450	3 202	16 652
Antall gjennomførte kontroller	9 757	3 490	13 247
Herav på vinterdrift	2 684	972	3 656
Herav andre oppgaver som skal utføres i driftskontraktene	7 073	2 518	9 591
Antall kontroller uten mangler	9 708	3 481	13 189
Herav på vinterdrift	2 641	961	3 602
Herav andre oppgaver som skal utføres i driftskontraktene	7 067	2 520	9 587

Andel gjennomførte stikkprøvekontroller i 2012 i forhold til planlagt var 80 pst. Utfordringene knyttet til bemanning innen byggherrevirksomheten er årsak til at antall stikkprøver er mindre enn planlagt. Av de gjennomførte stikkprøvekontrollene er 99,6 pst. uten mangler, noe som er en forbedring fra 96 pst. i 2011.

Tabellen under viser alle ikke-planlagte kontroller og alle mangler.

	Riksveg	Riks - gang/ sykkel- veg	Sum
Antall gjennomførte kontroller som ikke var planlagt	1 633	133	1 766
Antall mangler totalt på både planlagte og ikke planlagte kontroller	408	32	440

Sanksjoner knyttet til vinterdrift utgjorde om lag 0,5 mill. kr, mens for andre forhold i driftskontraktene utgjorde sanksjonene om lag 1,5 mill. kr.

Vegdekkenes tilstand

Til vedlikehold av vegdekker ble det i 2012 nyttet om lag 870 mill. kr. Tilstanden for vegdekkene på riksvegnettet i 2012 viser en liten forbedring i forhold til 2011. Totalt ble det lagt asfalt på om lag 970 km riksveg og 38 km gang- og sykkelveg langs riksveg.

I 2012 var andelen av riksvegnettet hvor dekketilstanden klassifiseres som svært dårlig 6,7 pst. (700 km). Dette er en forbedring i forhold til 2011 da andelen var 7,1 pst. (742 km). Omfanget av vegdekker som klassifiseres som dårlig var 20,7 pst. (2 180 km), noe som også er en forbedring i forhold til 2011 da andelen var 22 pst. (2 318 km).

Jevnhet

Det er små endringer i forhold til 2011. Hele riksvegnettet sett under ett er andelen vegdekker med svært dårlig jevnhet uendret i forhold til 2011. Andelen med dårlig jevnhet ble litt redusert.

Spor

Sett under ett er andelen vegdekker med spordybde klassifisert som dårlig og svært dårlig på riksvegnettet redusert i 2012.

Gående og syklende

Antall km gang- og sykkelveganlegg langs riksveg som er inispisert og forbedret	Resultat 2012	
	Km	Pst. av sykkelvegnettet
- km inispisert	114	6,5
- km forbedret	82	4,6

I 2012 ble det 114 km inspisert og 82 km ble forbedret. Dette tilsvarer henholdsvis 6,5 og 4,6 pst. av det totale sykkelvegnettet langs riksveg. I perioden 2010-2012 er 15 pst. av det totale sykkelvegnettet langs riksveg inspisert.

	Resultat 2012
Utarbeide planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken for byer og tettsteder med over 5000 innbyggere	2
Etablere sykkelbyer med konsentrert innsats for økt sykkelbruk i disse	2

Målet er at det i løpet av perioden 2010–2013 skal foreligge planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk for de fleste byene og tettsteder med over 5000 innbyggere. I 2012 er det utarbeidet planer for to byer og tettsteder. Om lag 2/3 av byer og tettsteder med over 5000 innbyggere har nå slike planer. Målet for 2012 var 25 nye planer. Manglende måloppnåelse skyldes blant annet press på plankapasitet. Flere steder er arbeidet godt i gang og fullføres i 2013.

Førde og Haugesund har inngått forpliktende avtaler om konsentrert innsats for økt sykkelbruk innværende år. Totalt er det inngått avtaler for 17 av de 27 utvalgte byene/tettstedene.

Kollektivtrafikk

Tabellen nedenfor viser endring fra 2011 til 2012 i antall kollektivreiser i de fire største byområdene.

Kollektivreiser	Endring 2011 – 2012 (pst.)
Oslo og Akershus	4,2 ¹⁾
Trondheimsområdet	11,6
Nord-Jæren inkl. Stavanger	4,5
Bergensområdet	7,0

¹⁾ Årsresultatet kommer i løpet av mars, og oppgitt endring baseres på første halvår.

I likhet med 2011 er det en økning i kollektivreiser i de fire største byområdene.

Nasjonal rutedatabase for kollektivtransporten

Statens vegvesen har ansvar for samling av nasjonale rutedata og etablering av nasjonalt selskap for drift og forvaltning av kunngjøringsplikten.

Sentrale oppgaver i 2012 har vært etablering av rammer og informasjonselementer som grunnlag for kunngjøringsplikten, mandat og revisjon av kunngjøringsplikten, rammer for selskapsetablering, finansieringsprinsipp for drift av nasjonale rutedata, eierskap nasjonalt selskap, tekniske rammer og avgrensning av grenseflater i forhold til Trafikkportalen.

Som et ledd i etablering av Nasjonal Rutedatabase, er det satt i gang et arbeid med organisering av holdeplassregisteret. Det er et mål å få etablert ett felles nasjonalt holdeplassregister med robust opplegg for datafangst og oppdatering som kan sikre pålitelig datakvalitet over tid.

Ferjedrift

Måloppnåelse for de 18 riksvegferjesambandene i forhold til målene som er beskrevet i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er vist i tabellen nedenfor.

	Åpningstid 2012		Frekvens 2012		Oversitting 2012	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
Måloppnåelse	12	67	12	67	15	83

En heving av tilbudet i sambandene til dagens standard lagt til grunn i NTP 2010-2019, er forutsatt oppnådd ved en gradvis innfasing i takt med re-utlysning av sambandene.

Ved utgangen av 2012 hadde 67 pst. av alle strekningene en åpningstid og frekvens som minst tilsvarer målet i Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette er på samme nivå som i 2011. Tilsvarende hadde 83 pst. av strekningene en andel oversitting som minst tilsvarer målene, noe som utgjør en forbedring sammenlignet med 2011.

Et samband som ikke tilfredsstillter krav til åpningstid er Rs 19 Moss-Horten. Dette med bakgrunn i at det ikke var behov for nattåpent samband ved forrige konsesjonsfornyelse og ønske fra lokale myndigheter om å unngå støy i bynære områder på nattestid.

Status konkurranseutsetting	Antall
Totalt antall konkurranseutsatte riksvegferjesamband (lyst ut, undertegnet og under kontrakt)	18
Antall samband startet opp med anbudsdrift	16
Antall samband lyst ut på konkurranse i 2012	0

5.2 Trafikksikkerhet

Mål og resultater

	Mål 2012	Resultat 2012	Avvik
Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde (bidrag som gjennomføres)	12	11	-1
Antall km ny firefelts veg med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	11	10,5	- 0,5
Antall km midtrekkverk på to- og trefeltes riksveger	17	28,5	11,5
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	25	70	45
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg	120 000	138 675	19 675
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	240 000	239 792	- 208

Statens vegvesens bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde

I handlingsprogramperioden 2010-2013 er det lagt til grunn at det skal gjennomføres tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som gir om lag 55 færre drepte og hardt skadde per år. Tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde gjennomført i 2012 er beregnet å ha gitt om lag 11 færre drepte og hardt skadde. Resultatet for 2012 er om lag på nivå med hva som ble satt som mål. I løpet av de tre første årene av handlingsprogramperioden er det gjennomført tiltak med en samlet virkning på om lag 38 færre drepte og hardt skadde. Dette tilsvarer en måloppnåelse etter tre år av fireårsperioden på rundt 70 pst.

Firefelts veger

Målet for 2012 var at 11 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk i 2012. Resultatet ble 10,5 km. Avviket skyldes forsinket framdrift for prosjektet E39 Klepland – Tangvall i Vest-Agder blant annet på grunn av en tidkrevende grunnervvervsprosess.

Midtrekkverk

Målet for 2012 var å etablere midtrekkverk på 17 km to- eller trefelts veger. Resultatet ble 28,5 km. Avviket skyldes blant annet at prosjektet E6 Øyer–Tretten i Oppland åpnet for trafikk i 2012 mot tidligere forutsatt i 2013.

Forsterket midtoppperking

Målet for 2012 var å etablere forsterket midtoppperking på 25 km riksveg. Resultatet ble 70 km. Avviket skyldes forsert framdrift for enkelte prosjekter, blant annet rv 2 Lier – Magnormoen i Hedmark og at Statens vegvesen har lagt mer vegdekke enn opprinnelig planlagt.

Kjøre- og hviletidskontroller

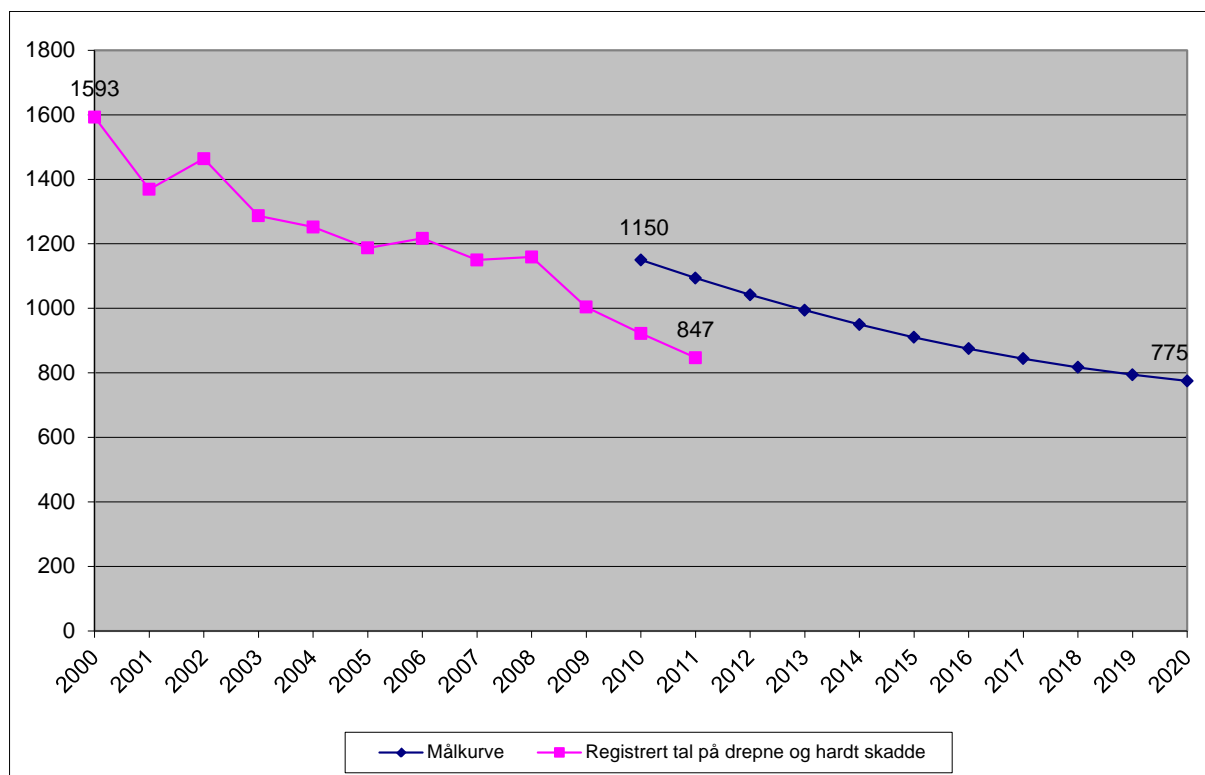
Statens vegvesen har nådd målene for antall kjøre- og hviletidskontroller i 2012. Det er gjennomført noe mindre kontroller i bedrift, men det er et lite avvik. For kontroller langs veg er det gjennomført flere kontroller enn minstekravet.

Annen informasjon

Ulykkesutvikling

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det i 2012 omkom 148 personer i vegtrafikken. Dette er 20 færre enn i 2011, og det laveste antall omkomne siden 1950. 2012 er femte året på rad hvor det er en nedgang i antall omkomne. Tallet for hardt skadde i 2012 er foreløpig ganske usikkert på grunn av forsinkelser i rapporteringen, og er derfor ikke oppgitt i figuren nedenfor. Det kan foreløpig anslås at det samlede tallet på drepte og hardt skadde i 2012 vil være på om lag samme nivå som tallet for 2011.

Figuren nedenfor viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra år 2000. Tallene for 2000 til og med 2011 er endelige. Utviklingen er positiv, fra 1593 drepte og hardt skadde i år 2000 til 847 i 2011.



Oppfølging av tilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Statens vegvesen har i 2012 fått fire rapporter med til sammen 10 tilrådninger fra SHT. Av disse har en tilråding gått til Norges Idrettsforbund, en til Arbeidstilsynet og Statens vegvesen, en til politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. De øvrige syv tilrådninger har gått til Statens vegvesen. Av de ti tilrådingene fra 2012 foreslås 3 lukket, mens 6 er til observasjon dvs. at det arbeides med lukkingen. Vi avventer tilbakemelding på en tilråding. Av de 6 tilrådingene fra 2011 foreslås 5 lukket og en er til observasjon.

Det har i 2012 vært to lukkingsmøter med Samferdselsdepartementet i februar og mai og de fleste tidligere tilrådninger er nå lukket, med unntak av en som er overført til Samferdselsdepartementet.

Tilsyn og øvrig utekontroll på trafikant og kjøretøyområdet

Krav til tilsynsinnsats var for 2012 knyttet til ressursbruk, ikke til antall tilsyn. Bakgrunnen for dette er at Statens vegvesen i stadig større grad vil målrette tilsynsinnsatsen. Målretting medfører at hvert enkelt tilsyn blir mer ressurskrevende, fordi det avdekkes flere og/eller alvorligere mangler som igjen krever oppfølging.

På trafikantområdet fører vegvesenet tilsyn med opplæringsinstitusjoner innenfor føreropplæring, utryknings- og yrkessjåførutdanning. Tilsyn knyttet til utrykning er en relativt liten oppgave, mens tilsyn med yrkessjåførutdanningen er en omfattende og stadig voksende oppgave etter hvert som kravet om etterutdanning for yrkessjåfører blir innarbeidet.

Når det gjelder føreropplæringen er det i større grad ført tilsyn med opplæringens innhold, ikke bare med de formelle driftsvilkårene. Tilsynssubjekt er valgt ut fra aktuell informasjon; tilsynserfaringer, skoler med spesielt svake elever til førerprøven, statistikk, mistanke om samarbeid med "svarte trafikkskoler", klager av ulik art osv. Det ble i 2012 gitt 83 pålegg, ilagt 25 advarsler og 56 godkjenninger ble tilbakekalt.

På kjøretøyområdet er tilsynsinnsatsen i 2012 fortsatt preget av en omfattende regodkjenningsprosess. Alle de godkjente virksomhetene skulle regodkjennes i riktige kategorier i samsvar med nytt regelverk. Det er gjennomført 523 regodkjenninger av verksteder og 293 regodkjenninger av kontrollorgan.

På kjøretøyområdet er det avdekket flere tilfeller av svindel med periodisk kjøretøykontroll. Det er videre grunn til å anta at et betydelig antall ikke-godkjente verksteder foretar godkjenningspliktig arbeid. Det ble i 2012 gitt 115 pålegg, ilagt 65 advarsler og 55 godkjenninger ble tilbakekalt.

Utekontroll

Rapporteringstype	Antall kontroller og tilsyn		
	2010	2011	2012
Antall dekk og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vintersesongen	10 990	13 515	12 833
Antall vektkontroller	29 988	34 571	43 160
Antall kontroller av farlig gods	470	653	609
Antall kontroller av nyttekjøretøy (jf direktiv 2000/30)	21 346	26 425	28 648
Tungtransportkontroller	68 181	70 412	73 409
Bilbeltekontroller	947 007	1 026 990	1 068 631

Tallene viser at kontrollomfanget generelt økte i 2012. Antall tungtransportkontroller har sammenliknet med 2011 økt med 4 pst., antall vektkontroller har med 24 pst. Antall

kontroller av farlig gods har holdt seg på et stabilt nivå. Antall kontroller av nyttekjøretøy i henhold til direktiv 2000/30, har økt med 8 pst og antall bremsekontroller med 3 pst.

Ny teknologi i kontrollvirksomheten bidrar til å effektivisere virksomheten. Som eksempler kan det nevnes kjennemerkegjenkjenning. Kjennemerkegjenkjenning innebærer avdekning av om kjøretøyet er stjålet, omregistrert, har vært inne på EU-kontroll, er forsikret og om årsavgiften er betalt. Dette sikrer at vi får kontrollert de kjøretøyene som har mangler, og ikke behøver å bruke tid på kjøretøy med alt i orden. På den måten bidrar Statens vegvesen til å redusere avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet.

Det er utviklet ny teknologi for å spisse innsatsen med kontrollen av bremses på tunge kjøretøy. Metoden med mobilt varmesøkende kamera er tatt i bruk fra 2012.

Bruk av bilbelte

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2012 var 93,1 pst. som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 94,3 pst. utenfor tettbygd strøk. Resultatene omfatter lette kjøretøyer og gjelder både førere og passasjerer. Sammenliknet med 2011 viser resultatene for 2012 at bilbeltebruken er økt noe innenfor tettbygd strøk, men at det har vært en tilsvarende reduksjon utenfor tettbygd strøk.

Den langsiktige trenden er fortsatt positiv, både innenfor og utenfor tettbygd strøk. Ved utarbeidelse av handlingsprogrammet for 2010-2013 ble det satt som mål for 2014 at minst 92 pst. skulle bruke bilbelte innenfor tettbygd strøk, og at minst 95 pst. skulle bruke bilbelte utenfor tettbygd strøk. Som det framgår av resultatene fra undersøkelsen er målet allerede nådd for bilbeltebruk innenfor tettbygd strøk.

Trafikksikkerhetsmessige virkninger av drift og vedlikehold

Fremkommelighet og trafikksikkerhet er hovedprioritet i driftskontraktene. Oppfølging av entreprenøren bidrar til at de leverer i henhold til kontrakt. Med rutiner for byggherreberedskap, styrket innsats i kritiske perioder og mulighet for å aktivere kjøretøYTEKNIKK kompetanse bedres trafikksikkerheten i disse periodene.

Det har vært forsterket drift på enkelte problempunkter der det har vært hensiktsmessig. Det gjennomføres også ekstraordinært vedlikehold som følge av strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjon.

Trafikksikkerhetskampanjer

Statens vegvesen har i 2012 videreført og videreutviklet flere trafikksikkerhetskampanjer. Hovedaktivitetene har vært rettet mot fart og bilbelte. I tillegg har etaten støttet Trygg Trafikk i en kampanje for økt bruk av sykkelhjelm. Resultatene innen alle tre områdene er fortsatt positive, og viser at bruk av kampanjer i kombinasjon med øvrig kontrollaktivitet og utvikling av regelverk er et effektivt virkemiddel for å oppnå økt trafikksikkerhet. Statens vegvesen har i tillegg arbeidet med utvikling av en ny kampanje om samspill mellom bilister og syklister.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er gjennomført ROS-analyser innenfor samfunnssikkerhetsområdet som omfatter blant annet grovanalyse, kartlegging av verdier/objekter, samt forenklede og detaljerte analyser avhengig av risikobildet. Aktuelle fagområder er farlig gods, tunneler, bruer og vegstrekninger med manglende eller begrenset omkjøringsmulighet m.fl.

Alle ROS-analyser bidrar til et stadig bedre risikobilde med hensyn til samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen utarbeider og reviderer beredskaps- og kriseplaner kontinuerlig. Dette skjer på bakgrunn av ROS-analyser, læring gjennom evaluering av øvelser og reelle hendelser.

System for krisehåndtering og VegCIM er tatt i bruk ved totalt 12 reelle hendelser i Statens vegvesen i løpet av 2012. Hendelsene har i hovedsak vært tilknyttet vær-relaterte forhold. Hendelsene er evaluert etter System for krisehåndtering, og læring er påbegynt.

Opplæringsprogrammet for System for krisehåndtering og VegCIM er ved utgangen av 2012 gjennomført i alle regioner, og på 16 av 20 vegavdelinger. Det er stilt krav til gjennomføring av kriseøvelser i Statens vegvesen i 2012. Mange av øvelsene er gjennomført sammen med andre virksomheter/etater, blant annet fylkeskommuner, nødetatene, Jernbaneverket, NVE og Trafikverket. Videre deltok Statens vegvesen i samvirkeøvelsen Øvelse Orkan 2012 i regi av DSB.

5.3 Miljø

Mål og resultater

Lokal luftforurensing og støy

Luftkvalitet

Det er problemer med å overholde forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet for nitrogendioksid. I 2012 er det bare i Oslo det rapporteres om overskridelser, men foreløpige data som skal kvalitetssikres av NILU før sommeren 2013, viser at det kan være fare for overskridelser av årsmiddelet også i Bergen, Drammen, Stavanger og Lillehammer.

Det er beregnet at dersom de nye utslippskravene til kjøretøyene (EURO 6/VI) gir den forventede utslippsreduksjonen, vil utskiftningen av bilparken bidra til at luftforurensningsproblemet i Oslo løses mellom 2020-2025.

Statens vegvesen har arbeidet med mulige tiltak mot nitrogendioksidforurensning og samarbeider med Klif om regelverket, tiltakene og søknad om utsettelse av frist for oppfyllelse til ESA. En eventuell utsettelse vil imidlertid bare gjelde til 2015, så problemet med overskridelse er gjeldende også i årene framover. For å undersøke hvordan EURO 6/VI-regelverket vil virke ble det i 2012 igangsatt nye målinger av biler med den nye teknologien. Resultatene foreligger i 2013, og da vil det tas stilling til eventuell videreføring av måleprogrammet.

Det ble målt overskridelser av forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet for svevestøv i Trondheim (44 døgn mot tillatte 35 døgn). Trondheim har en noe høyere piggdekkbruk enn de andre store byene. Mulige endringer i piggdekkpolicyen ble utredet, men det ble ikke vedtatt noen endring.

Støy

I 2012 gjennomførte Statens vegvesen en kartlegging av utendørs støynivå for alle veger i de største byområdene og hovedvegnettet i resten av landet i henhold til forurensningsforskriften. Statens vegvesen har tatt ansvar for beregninger også for det fylkeskommunale og kommunale vegnettet. Det pågår også en landsomfattende kartlegging av problemomfanget innendørs i forhold til forurensningsforskriftens krav. Kartleggingen detaljeres til adressenivå i 2013 og vil gi et presist bilde av omfanget.

I 2012 fikk 67 boliger tiltak i henhold til forurensningsforskriften, og detaljplanlegging var igangsatt for ytterligere 73 boliger ved årsskiftet.

Arbeidet med støyreduksjon går som forutsatt i utbyggingsprosjektene hvor støyreduksjon planlegges i tråd med plan- og bygningsloven og støyretningslinje T-1442. I tillegg ble det internasjonale samarbeidet videreført i 2012, både i Norden gjennom NordFoU og i Europa gjennom CEDR. Statens vegvesen har ledet arbeidet med en felles rapport om samfunnsøkonomisk lønnsomhet av støytiltak i Europa. Rapporten viser at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten er størst for tiltak som reduserer støyen ved kilden, dvs. tiltak rettet mot motorstøy, dekkstøy og støysvake vegdekker. Resultatene ble presentert for EU-kommisjonen. Arbeidet med støyreduserende, finkornige vegdekker videreføres med tanke på å bedre holdbarheten av slike vegdekker. I 2012 ble det lagt 5 km nye forsøksstrekninger. I tillegg til det ordinære vedlikeholdet av støyskjermer gjennom driftskontraktene ble det gjort større vedlikehold- og rehabiliteringsarbeider på til sammen 3200 meter støyskjermer i Oslo, Hedmark og Buskerud.

Vannforskriften

Arbeidet med å overholde vannforskriften går som planlagt. Alle tiltak som i følge forvaltningsplanene skulle være gjennomført, påbegynt eller finansiert før årsskiftet er innenfor kravene.

Prosjektet Salt SMART ble avsluttet i 2012, og alle de 23 generelle saltreduksjonstiltakene prosjektet fremla er vurdert. De fleste er implementert i etatens håndbøker, opplæringstiltak eller kontrakter.

Biologisk mangfold

Det ble planlagt og gjennomført 38 tiltak rettet mot økologiske konflikter i 2012. Noen tiltak har utgått eller blitt utsatt etter nærmere undersøkelser, mens noen nye har blitt gjennomført.

Handlingsplanene mot fremmede arter er vedtatt i alle regioner og følges opp gjennom kartlegginger i driftskontrakter og utbyggingsprosjekter i hele landet. Noe bekjempelse er igangsatt, men hovedtyngden av bekjempelse starter i vekstsesongen i 2013.

Før- og etterundersøkelser gjøres ved flere anlegg, blant annet vegetasjonsundersøkelser, undersøkelser av fiskepåvirkning og makroinvertebrater (små dyr), forurensning og effekt av salamanderhotell.

Dyrket jord

Det var antatt at 155 daa dyrket jord ville bli brukt til vegformål i 2012. Resultatet ble om lag 260 daa. Avviket skyldes at enkelte prosjekter har blitt åpnet i 2012 i stedet for i 2013. E6 Øyer – Tretten står alene for 85 daa.

Annen informasjon

CO2-utslipp fra nye biler

CO2-utslippet fra nye biler reduseres stadig. Gjennomsnittlig CO2-utslipp for nyregistrerte personbiler i hele 2012 er 130 g/km, mot 134 g/km i 2011.

Arkitektur og landskap

I 2011 ble det utarbeidet en strategi for god arkitektur i Statens vegvesen for perioden 2012 – 2015. Strategien ble vedtatt og fulgt opp i 2012.

For å synliggjøre og styrke den historiske betydningen av bygater og plasser, og for å markere nasjonsbygging og samfunnsutvikling, er det startet et nasjonalt program i samarbeid mellom Riksantikvaren og Statens vegvesen. Hensikten er blant annet å gi bedre rom for sosialt liv, gående og syklende i byene. Boken «Norske gater og plasser – våre viktigste byrom gjennom 200 år» ble til som et resultat av samarbeidet mellom Statens vegvesen og Riksantikvaren.

Vakre vegers pris er en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene, og blir vanligvis utdelt annethvert år. Det deles ut to priser – en til et nyanlegg og en til et anlegg som fremhever seg når det gjelder drift og vedlikehold. I 2012 gikk prisen til Bybanen i Bergen og Borgestadalléen i Skien.

Kulturminner og kulturmiljø

Prognosen for 2012 var at 32 kulturminner og 15 kulturmiljøer skulle gå tapt eller få redusert verdi som følge av nyanlegg. Resultatene er i henhold til prognosene, bortsett fra at 4 flere kulturminner gikk tapt eller fikk redusert verdi i 2012 på grunn av at E6 Øyer–Tretten ble åpnet i 2012 i stedet for 2013.

Klimagassutslipp

Arbeidet med klimagassutslipp fra anlegg og livssyklusanalyser av bruer og andre anlegg fortsetter. Det ble i 2012 vedtatt oppstart av etatsprogrammet LEIV – lavere energibruk i Statens vegvesen – og det skal gjøres et forprosjekt om etatsprogram for lokal luftforurensning og klimagasser. En region har utarbeidet en regional klimastrategi, og det er startet en gjennomgang av etatens klimapåvirkning og kartlegging av forbedringspotensialet. Det pågår også FoU om klimagassregnskap og klimakrav i kontrakter.

Grønn stat

Grønn stat i kontor

Statens vegvesen har i 2012 gjennomført ytterligere tiltak for å bidra til å redusere miljøproblemene.

Statens vegvesen fortsetter videreutviklingen av videoløsninger. Antall brukte timer på videokonferanser i 2012 var 24 817 timer. Dette er en økning på 11,6 pst. fra 2011. Videokonferansene erstatter reiser med fly og bil og bidrar til reduksjon av klimagassutslipp.

Miljøhensyn vektlegges for hver anskaffelse, og etaten krever miljøsertifisering der dette er hensiktsmessig.

Grønn stat i byggherrevirksomheten

Saltforbruket i vintersesongen 2011/2012 var om lag 205 000 tonn, en nedgang på 14 pst. i forhold til sesongen før. Statens vegvesen har videreført arbeidet med å redusere saltforbruket, bl.a. gjennom å innføre anbefalinger fra SaltSMART- prosjektet i alle driftskontrakter som fornyes. Disse tiltakene vil inngå i stadig flere driftskontrakter etter hvert som disse fornyes. Det har også blitt gjort forsøk med mekanisk fjerning av snø gjennom kosting i tillegg til brøyting før salting. Disse forsøkene har vist at det er mulig å redusere forbruket av salt ytterligere, og denne forsøksvirksomheten har blitt utvidet i 2012 gjennom driftskontrakter som fornyes.

Krav i ny håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold av riksveger bidrar også til redusert forbruk av salt. Disse kravene ble innarbeidet i alle kontrakter som ble lyst ut i 2012 og vil få effekt når disse kontraktene startes opp i 2012.

5.4 Universell utforming

	Mål 2012	Resultat 2012	Avvik
Antall kollektivknutepunkt langs riksvegnettet som ble universelt utformet	13	8	-5
Antall holdeplasser for kollektivtransport på riksveg som ble universelt utformet	210	162	-48
Antall ferjer i riksveggerferjedriften som er tilgjengelige for alle	36	36	0
Andel av stamruter for kollektivtransporten langs veg i de fire største byene som er universelt utformet	Andel øker	Andel øker	
Andel av store knutepunkt som er universelt utformet	Andel øker	Andel øker	

Avvik fra målene om universell utforming av holdeplasser og knutepunkt langs riksveg skyldes forsinkelser i prosesser med grunnverv, planlegging og prosjektering.

Stamrutene for kollektivtransporten langs veg i de fire største byene går delvis langs riks-, fylkes- og kommunal veg. Statens innsats må derfor sees i sammenheng med andre vegholderes innsats. Kvaliteten på holdeplasser langs stamruter og store knutepunkt bedres gjennom kontinuerlig oppgradering av eksisterende holdeplasser og knutepunkter, både i statlig, fylkeskommunal og kommunal regi.

Universell utforming vinterstid er en utfordring. Kravene til universell utforming er innarbeidet i håndbok 111 Drift og vedlikehold og innføres derfor fortløpende når det settes i verk nye driftskontrakter. Universell utforming ivaretas også i andre håndbøker og vegnormaler i forbindelse med revisjoner. I 2012 ble også krav til universell utforming i konkurransegrunnlagsmalen for kjøp av riksveggerjetjenester gjennomgått for å sikre bedre løsninger.

6 Bruker

6.1 Publikumsservice

		Gj.snitt ventetid (virkedager)	Pst. dager over kravet
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	Totalt	4,5	20%
	Region øst	5,6	30 %
	Region sør	6,0	20 %
	Region vest	4,7	10 %
	Region midt	2,7	20 %
	Region nord	3,6	20 %
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	Totalt	4,6	20%
	Region øst	5,5	20 %
	Region sør	5,5	10 %
	Region vest	6,5	30 %
	Region midt	2,9	10 %
	Region nord	2,6	0 %
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	Totalt	13,1	50%
	Region øst	14,4	60 %
	Region sør	15,2	60 %
	Region vest	13,6	63 %
	Region midt	12,7	53 %
	Region nord	9,7	33 %

I 2012 har det vært en ytterligere forbedring og stabilisering av leveranse kvaliteten for kjøretøykontroller. Dette er et resultat av metodeendring og videreutvikling av planleggings- og bestillingsverktøyet Timeplan, som er gjennomført i 2011 og 2012. For førerkort arbeider Statens vegvesen med tilsvarende metodeendring, som vil bli realisert i nytt planleggings- og bestillingssystem for førerprøver i leveranse 2 fra Autosysprosjektet.

6.2 Brukerundersøkelser

Trafikanttilfredshet med framkommelighet

Høsten 2012 ble det gjennomført en brukerundersøkelse om trafikanttilfredshet med framkommelighet, der publikum ble invitert til å uttale seg om forholdene på hovedvegene og gjennomfartsvegene. En tilsvarende undersøkelse ble gjennomført i 2008/2009. Hovedbildet viser signifikant framgang for vegdekke og sikt langs vegene. Det er også framgang for vegdekke og feiing på gang/sykkelveger. Det er tilbakegang på arbeidsvarsling og lesbarhet av skilt.

Omdømmeundersøkelse

Statens vegvesen har sommeren 2012 gjennomført en omdømmeundersøkelse. Undersøkelsen er gjennomført i målgruppa «befolkning» - inndelt i ulike trafikantgrupper, og i målgruppen «yrkessjåfører». Omdømmemålingen er hovedsakelig en kvantitativ undersøkelse. Befolkningsdelen er fulgt opp med en dybdeundersøkelse i form av fokusgruppeintervjuer. Resultatene av undersøkelsen skal brukes som ledd i målretting av etatens planlagte kommunikasjon.

7 Forskning og utvikling

Det er brukt om lag 70 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester i 2012, hvorav litt under halvparten er knyttet til gjennomføring av etatsprogrammene og forprosjekter for nye etatsprogram for 2013. I tillegg kommer egeninnsats innenfor området som utgjorde om lag 65 mill.kr.

Om lag 7 mill. kr i 2012 ble brukt til internasjonalt FoU-samarbeid. I det nordiske FoU-samarbeidet var det 11 pågående prosjekter i 2012, mens det i det europeiske samarbeidet i CEDR har vært 8 forskningsprogrammer. De nye forskningsprogrammene som ble initiert i 2012 handler om håndtering av klimaendringer, støy, sikkerhet ved arbeid på veg og gjenbruk/resirkulering.

Fire nye etatsprogram ble påbegynt i 2012, og med videreføringen av Varige vegger har det vært 5 etatsprogram pågående. Det er gjennomført 3 forprosjekter for nye etatsprogram med oppstart i 2013. Forprosjektene er gjennomført innenfor områdene reduksjon i energibruk i etaten, trafikksikkerhet og vinterdrift.

Etatsprogrammet Varige vegger hadde oppstart i 2011 og programmet har hovedfokus på å finne metoder og materialer som kan forlenge vegdekkenes levetid.

Etatsprogrammet Varige konstruksjoner ble startet i 2012. Formålet med programmet er å bidra til mer forutsigbart vedlikehold av bruer og tunneler. Dette skal nås gjennom å øke kunnskapen om nedbrytningsmekanismer og miljøpåkjenninger, gi konkrete forslag til valg av materialer og løsninger, og bidra til oppdatering av internt regelverk.

Smartere vegtrafikk med intelligente transportsystemer (SMITS) er det største av etatsprogrammene og har disse hovedområdene: miljø, næringstransporter, teknologi, trafikkstyring og overvåking samt betalingssystemer. SMITS har lagt vekt på å finne

samarbeidspartnere både nasjonalt og internasjonalt. På denne måten forventer man at utbyttet av forskningsinnsatsen mangedobles.

NORWAT (Nordic Road Water) er et fireårig etatsprogram (2012-2015) som skal bidra til at Statens vegvesen planlegger, bygger og drifter vegnettet uten å påføre vannmiljøet uakseptabel skade. Det er etablert samarbeidsavtaler med ulike institusjoner som vil være viktige bidragsytere i NORWAT.

Naturfare – Infrastruktur, flom og skred (NIFS) er et felles etatsprogram med Jernbaneverket, Norges vassdrags- og energidirektorat og Statens vegvesen. Programmet er basert på føringer fra Stortingsmelding nr. 15 (2011-2012) «Hvordan leve med farene – om flom og skred» og den påfølgende behandling. Prosjektet favner bredt og belyser utfordringer fra det strategiske til det operative knyttet til naturfare.

8 Medarbeider

8.1 Egen etat

Helse, miljø og sikkerhet

Sykefraværet var på 4,9 pst. i 2012. Dette er en svak nedgang fra 5,0 pst. i 2011.

Medarbeidertilfredshet

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen for 2012 viser en fortsatt positiv utvikling i arbeidsmiljøet i Statens vegvesen, og ligger på det samme gode nivået som i 2010 og 2011. Undersøkelsen ble besvart av 5105 ansatte. Dette tilsvarer 82 pst. av alle som hadde muligheten til å svare. Trivsel og engasjement i Statens vegvesen er høyt. Hele 91.5 pst. rapporterer at de trives i jobben, og 80 pst. opplever å være engasjerte ukentlig eller oftere.

I 2011 ble det for første gang tatt inn et spørsmål i MTU-en om man har blitt utsatt for mobbing/trakassering fra publikum. I 2011 svarte 5,3 % av ansatte ja på dette i MTU-en. I 2012 økte dette til 6,6 %. Økningen fra 2011 til 2012 skyldes ikke nødvendigvis en reell økning, men det kan ha vært en underrapportering i 2011. Som et ledd i oppfølgingen i 2011 ble det gjennomført en undersøkelse i februar 2012 i tilknytning til dette temaet hos alle de enheter i etaten som hadde minst en ansatt som hadde rapportert om å bli mobbet/trakassert fra publikum.

Undersøkelsen avdekket at mange opplevde dagligdags utskjelling fra publikum uten at de nødvendigvis anså dette som mobbing/trakassering fra publikum. I og med at antall ansatte som har opplevd mobbing/trakassering fra publikum var forholdsvis likt i februar 2012 og MTU-2012 er det nærliggende å anta at undersøkelsen i februar har satt mer fokus på hva som er mobbing/trakassering fra publikum og dette har bidratt til at de som lot være å rapportere i 2011 har valgt å rapportere om dette i MTU-2012.

I 2012 har det blitt gjennomført en rekke tiltak på flere nivåer i etaten for å redusere mobbing/trakassering fra publikum.

Rekruttering av underrepresenterte grupper

Målet er 40 pst. kvinner i lederstillinger. Resultatene viser at andelen kvinner i lederstillinger er 37 pst. som er en økning fra 36 pst. i 2011.

Målet for 2012 var at minst fem pst. av etatens nyansatte skulle ha enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Resultatene viser at over 10 pst. av de som ble ansatt enten hadde nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn.

En utfyllende rapportering om arbeidet for å fremme likestilling og hindre diskriminering i henhold til aktivitetsplikten, følger i vedlegg 2. Der inngår også etatens mål og resultater både når det gjelder delmål 2 i IA-avtalen og regjeringens jobbstrategi for personer med nedsatt funksjonsevne.

8.2 Entreprisedriften

Mål og resultater

	Mål 2012	Resultat 2012
Fraværsskedefrekvens for entreprisedriften (H1-verdi)	5,0	7,5
Personskadefrekvens for entreprisedriften (H2-verdi)	15,0	20,2
Nestenulykkesfrekvens for entreprisedriften (N-verdi)	1000	1509
Fraværskdefrekvens for entreprisedriften (F-verdi)	50	2299

Generelt om ulykkesutviklingen i entreprisedriften

Status for ulykkestallene i 2012 viser uakseptable resultater for Statens vegvesen som byggherre. Det dårlige resultatet er forårsaket av at det i kontraktens gjennomføringsfase inntraff 4 ulykker som medførte tap av menneskeliv (K5). Ellers inntraff 7 hendelser som har medført mulig varig mèn (K4), 38 hendelser som har medført fravær over 10 dager utover skadedagen (K3), 58 hendelser som har medført fravær inntil 10 dager utover skadedagen (K2), samt 177 hendelser som har medført personskade uten fravær(K1). Det er videre rapportert 21 000 nestenulykker/farlige forhold.

For å motvirke denne utviklingen har Statens vegvesen i løpet av året innført følgende virkemidler:

- HMS for entreprisedriften skal være et høyt prioritert punkt i alle ledermøter
- Krav til gjennomføring av *Ledelsesinspeksjoner*
- Krav til gjennomføring av *1:1-inspeksjoner*
- Krav om maks to ledd underentreprenører i alt kontraktsarbeid for nye kontrakter
- Oppfølgingsmøte etter dødsulykker (K5-hendelser) med vegdirektøren
- Oppfølgingsmøte etter dødsulykke og alvorlig personskade (K4- og K5) med regionvegsjef
- Innskjærpede krav til rapportering av alvorlige (K4 og K5-hendelser) til Vegdirektoratet

Fraværsskedefrekvens (H1-verdi)

Det ble i 2012 registrert 104 arbeidsulykker som resulterte i fravær. H1-verdien er beregnet til 7,5 mens målet for 2012 var 5,0. For 2011 var H1-verdien 7,6 (94 fraværsskader).

Personskadefrekvens (H2-verdi)

Det ble i 2012 registrert 281 personskader med eller uten fravær. H2-verdien er beregnet til 20,2 mens målet for 2012 var 15,0. For 2011 var H2-verdien 22,2 (273 personskader).

Fraværskdefrekvens (F-verdi)

Det ble i 2012 registrert 32017 fraværsskader. F-verdien er beregnet til 2299 mens målet for 2012 var 50. For 2011 var F-verdien 2571 (31625 fraværskader). Hver dødsulykke teller som 7500 fraværskader i de tilfeller disse rammer tilsatte hos entreprenør.

Nestenulykkesfrekvens (N-verdi)

Det ble i 2012 registrert 21010 nestenulykker og farlige forhold. N-verdien er beregnet til 1509 mens målet for 2012 var 1000. For 2011 var N-verdien 1353 (16641 nestenulykker og farlige forhold).

9 Bemanning og konsulentbruk

	2010	2011	2012
Omsetning i løpende kr (mrd. kr)	33,5	35,6	39,7
Omsetning omregnet til 2012-kr	36,7	36,7	39,7
Bemanning i hele stillinger	5 660	6 120	6 420*
Omsetning mill. kr pr stilling (2012-kr)	6,5	6,0	6,2
Konsulentkjøp i løpende kr (mill. kr)	1 562	1 947	2 408
Andel av omsetning som er brukt til konsulentkjøp (i prosent)	4,7	5,5	6,1

Per 31.12.12 har Statens vegvesen 6 780 ansatte i 6 420 hele stillinger. Av dette er 38 pst. kvinner.

Statens vegvesen har i 2012 brukt 2 408 mill. kr på konsulentkjøp. Dette utgjør 6,1 pst. av omsetningen og er en reell økning sett i forhold til 2011, hvor forholdet mellom konsulentkjøp og omsetning var på 5,5 pst. Om lag 70 pst. av konsulentkjøp er knyttet til planlegging og byggherreoppgaver, og om lag 30 pst. er knyttet til Statens vegvesens kjerneprosesser.

I 2012 rekrutterte Statens vegvesen 720 nye medarbeidere, mens avgangen var på 330. Dette har gitt etaten en nettoøkning på 390 ansatte. Av nyansettelser kom 220 innenfor kategorien "høyere akademisk utdanning".

Av de som sluttet i 2012, gikk 42 pst. av med pensjon. Gjennomsnittet for alderspensjon er stabilt, mens vi for uførepensjoner ser en økning i avgangsalder. Det er en klar nedgang i antall AFP-pensjoner.

Økningen av gjennomsnittlig alder ved avgang indikerer at etaten ligger godt an til å nå delmål 3 i IA-avtalen om å øke yrkesdeltakelse for personer over 50 år. Økningen gjør seg gjeldende for alle de store utdanningsgruppene, og bidrar til at etaten beholder dem som innehar kritisk kompetanse lenger.

År	AFP Antall/ snittalder		Alderspensjon Antall/ snittalder		Begge Snittalder (vektet)	Full uførepensjon Antall/ Alder	
2012	45	63,8	75	67,7	66,2	18	59,0
2011	58	64,0	37	68,0	66,0	18	58,0
2010	95	63,8	30	67,9	64,8	18	56,0

- I perioden 2010-2012 har antall AFP-pensjonister gått ned fra 95 til 45, mens aldersgjennomsnittet er stabilt rundt 64 år.
- Antall alderspensjonister har økt fra 30 til 75, med et stabilt aldersgjennomsnitt rundt 68 år.

- Antall uførepensjoner er stabilt på 18, mens snittalder øker i perioden 2010-2012 fra 56 til 59 år.

	2010	2011	2012	%-vis endring fra 2011 til 2012
Byggherre	1 365	1 530	1 660	8%
Planlegging	1 220	1 320	1 420	8%
TK-området	1 450	1 535	1 530	0%
Støtteprosesser/ledelse	1 330	1 400	1 460	4%
IKT-tjenester	265	275	320	16%
FoU	50	60	65	8%
Sum bemanning	5 680	6 120	6 455*	5%

Bemanningsøkningen i etaten har primært vært innen planleggingsvirksomhet og byggherrevirksomhet, inkludert drift og vedlikehold. Innenfor disse områdene har bemanningen økt med 230 ansatte, noe som utgjør om lag to tredjedeler av økningen i etaten. Trafikant- og kjøretøyområdet økte ikke i bemanningen i 2012.

Antall stillinger innenfor ledelse og støtteprosesser har en økning gjennom 2012 som en konsekvens av den øvrige bemanningsøkningen. Ledelse utgjør 6,8 pst. av det samlede antall ansatte.

IKT er spesielt styrket de siste årene, og antall ansatte innen dette området øker som andel av etatens totale bemanning gjennom 2012. Etaten fortsetter satsningen med å utvikle en robust og god infrastruktur. På denne måten sørger for å være godt rustet for stadig økende bruk av IKT systemer, både internt og mot eksterne brukere. Dette vil på sikt vil gi store effektiviseringsgevinster.

Om lag en tredjedel av våre ansatte har blitt ansatt gjennom de siste tre årene. Det krever ressurser og innsats fra hele organisasjonen å motta, sette i arbeid, og få effektive og operative medarbeidere. Gjennom gode introduksjonsprogram for nyansatte og kompetanseprogram sikrer vi kompetansevekst og effektivitetsutvikling i denne gruppen.

Tall på lærlinger i Statens vegvesen

Statens vegvesen har 5 lærlingkontrakter som alle er innenfor IKT-området. For å stimulere til inntak av lærlinger gis det en kompensasjon for å ta inn lærlinger. Statens vegvesen vil følge opp effekten av denne bestemmelsen. Det er først og fremst IKT-området samt kontor og administrasjon som er vurdert som aktuelle lærefag.

Utviklingen i geografisk fordeling av statlige arbeidsplasser

Prosentvis andel av ansatte lokalisert utenfor Oslo	2011	2012
Region øst	65 %	67 %
Vegdirektoratet eksklusiv dokumentasjonssentrene	31 %	32%*

*Dokumentasjonssentrene ble organisatorisk flyttet fra regionene til Vegdirektoratet 1.1.2012. Inkludert sentrene er den prosentvise andelen av ansatte lokalisert utenfor Oslo 43 pst. for Vegdirektoratet.

Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Av tabellen ser vi at etaten ved årsslutt har 67 pst. av arbeidsplassene i Region øst og 32 pst. av arbeidsplassene i Vegdirektoratet utenfor Oslo.

I 2012 og de foregående år, har fellesfunksjoner for hele Statens vegvesen som regnskap, lønn, dokumentasjonssenter m.fl. organisatorisk blitt lagt til Vegdirektoratet. Disse er i hovedsak lokalisert utenfor Oslo.

Samlet gjenspeiler dette en positiv trend i forhold til 2010 og 2011, og utgjør for de nevnte driftsenhetene ved årsslutt om lag 1 610 av 2 820 ansatte.

10 Effektiviseringsarbeid i etaten

Ressursene som stilles til rådighet i vegsektoren skal anvendes mest mulig effektivt for å nå overordnede mål og for at tiltak skal gjennomføres på en kostnadseffektiv måte. Gjennom blant annet IKT- og digitaliseringstiltak og nye måter å organisere prosesser og tiltak på, har Statens vegvesen i 2012 gjennomført effektiviseringsarbeid i ulike deler av virksomheten.

Statens vegvesen har gjennomført et forprosjekt med vurdering av tiltak for å redusere planleggingstiden i vegprosjekter. Rapporten tar opp årsaker til lang planleggingstid og muligheter for å redusere planleggingstiden. Statens vegvesen følger opp forprosjektet gjennom ni oppfølgingsområder som i stor grad omhandler interne forhold i Statens vegvesen i form av organisering, ansvar, styring og samarbeid internt.

Statens vegvesen har satt i gang et arbeid for å videreutvikle og forenkle driftskontraktene. Det er benyttet eksterne rådgivere som har gitt forslag til endringer. Innspillene vil bli vurdert i ny mal for utarbeidelse av driftskontrakter.

Teknologisk utvikling og mer komplekse veganlegg fører til nye måter å dokumentere veganlegg på. Tegninger og teknisk beskrivelse har hittil vært den vanlige måten, men nå blir 3D-modeller stadig viktigere.

Som et ledd i å effektivisere administrative tjenester ble det opprettet nye landsdekkende enheter i Statens vegvesen i 2012. Landsdekkende dokumentasjonssenter ble etablert 1. januar 2012 og yter arkivfaglig bistand til hele Statens vegvesen. I løpet av 2012 ble i tillegg landsdekkende sentralbord åpnet. De landsdekkende tjenestene skal bidra til økt kvalitet og ensartethet på tjenestene og bedre utnyttelse av ressursene på tvers i etaten.

Viderebruk av offentlige data

I 2012 er mange tiltak gjennomført for å legge til rette for viderebruk av våre offentlige data for publikum, bl.a. lansering av Trafikkportalen, Vegkart, Bil og henger app.

Trafikkportalen skal tilby en samlet oversikt over både vegtrafikk og all kollektivtrafikk med rutetabeller og ruteplanleggere i en effektiv kartløsning. Statens vegvesen blir dataleverandør til portalen sammen med Ruter, Trafikanten, Norsk Reiseinformasjon og NSB. Mesteparten av datagrunnlaget blir åpent og tilgjengelig slik at private aktører står fritt til eventuelt å lage tjenester basert på samme grunnlag. Unntak er data som krever medlemskap i Norge Digitalt. Trafikkportalen vil i tillegg formidle sanntidsinformasjon og dynamiske data (reisetider, forsinkelser, kameraer og føreforhold) samt gi etterspurt informasjon om stengte veier, bompengesatser og nyheter fra transportsystemet.

Nasjonal vegdatabank (NVDB) er en veg- og trafikkdatabase som inneholder Norges vegnett og tilhørende fagdata. Nytt grensesnitt gjør det enklere å hente ut data fra NVDB. Den web-baserte kartløsningen «Vegkart» gjør data fra NVDB tilgjengelig for alle. Webtjenesten lanseres for publikum i 2013. Det ble i 2012 også gjennomført et prosjekt for å effektivisere overføringen av data fra ferdige prosjekter til NVDB.

Webtjenestene «tilhengerkalkulator» og «sjekk EU-kontroll» ble godt mottatt av publikum. Disse tjenestene og noe ekstra informasjon om kjøretøyet ble samlet i en app som ble lansert våren 2012. Appen skal gjøre informasjonen lett tilgjengelig for publikum uansett tid og sted via mobile enheter eller nettbrett. En spesielt nyttig funksjon er at brukeren kan bestille varslings om EU-kontroll.

Elektronisk billettering

Statens vegvesen fikk av Samferdselsdepartementet i 2011 i oppdrag å utvide håndbok 206 for elektronisk billettering til også å omfatte mobil billettering. Arbeidet med dette har fortsatt i 2012, og det er blitt utviklet et sentralt system for online salg og levering av digitalt innhold til reisekort og mobilapplikasjoner.

11 Annen informasjon

11.1 Autosysprosjektet

Autosys-prosjektet har gjennomført følgende aktiviteter/leveranser i 2012:

Leveranse 0 og deler av opprinnelig Leveranse 1 ble i juni slått sammen til ny Leveranse 1. Leveransen dekker etablering av IKT-plattform samt noe funksjonalitet innenfor kjøretøyområdet. Resten av opprinnelig Leveranse 1 ble etablert som egen Leveranse 1b. Ved årsskiftet var 4 av 6 utviklingssprinter i 1b ferdigstilt, og arbeidet er gjennomført i henhold til planlagt fremdrift og kostnad. Denne leveransen vil erstatte førerkortdelen av dagens Autosys. Innhold og omfang av neste leveranse (Leveranse 2) ble besluttet ultimo november, og arbeidet med behovsbeskrivelsen startet opp rett før årsskiftet. Denne leveransen erstatter blant annet sidesystemer for behandling av søknad om førerkort.

Statens vegvesen har arbeidet aktivt med å gjennomføre en del endringer i organisering, arbeidsform og ressurser. Målet har vært å øke produktivitet og å sikre riktig kvalitet innenfor økonomiske rammer. Det er også engasjert ekstern kvalitetssikrer som har hatt tett dialog med prosjektledelsen og gjennomført revisjoner.

Både kompleksitet og omfang for å erstatte dagens løsning har vært undervurdert, og dette medfører at kostnadene vil øke og det vil ta lengre tid å gjennomføre prosjektet. Behovet for økte rammer både på kostnad og tid ble omtalt i Prop. 1 S (2012-2013). På forsommeren avdekket ekstern kvalitetssikrer i tillegg at prosjektrisikoen har vært undervurdert.

De store avvik i fremdrift og kostnader som ble avdekket førte til at Samferdselsdepartementet besluttet å gjennomføre en KS2 for å få dokumentert årsaken til avvikene. Som en følge av dette arbeidet er prosjektet under replanlegging. Det skal foretas en ny forenklet KS2 våren 2013.

11.2 Fullmakter og forskutteringer

Fullmakt til forskuttering - romertallsvedtak V

	Mill. kr
Udekkede forpliktelse ved utgangen av 2011	3 280
+ Nye forpliktelser som pådras i 2012	150
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2012	- 220
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2012	3 210

I 2012 er det inngått nye forskutteringsavtaler på til sammen om lag 150 mill. kr, mens det er refundert om lag 220 mill. kr. Fullmakten på 5 mrd. kr er dermed ikke overskredet.

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

	Mill. kr
Udekkede forpliktelse ved utgangen av 2011	1 620
+ Nye forpliktelser som pådras i 2012	1 310
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2012	1 150
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2012	1 740

Statens vegvesen har i sin vurdering av denne fullmakten lagt til grunn at staten er forpliktet til å innfri statlige bindinger knyttet til igangsatte/vedtatte prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget. I Prop. 1 S (2012-2013) er det lagt til grunn at de statlige bindingene knyttet til slike prosjekter vil utgjøre vel 1,7 mrd. 2012-kr per 1. januar 2013 (ekskl. kompensasjon for merverdiavgift). Dette innebærer at fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret på inntil 1,6 mrd. kr har blitt overskredet i 2012. Det er imidlertid forsinket framdrift på enkelte prosjekter, noe som innebærer at fullmakten sannsynligvis likevel reelt sett ikke er overskredet.

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

	Mill. kr
Udekkede forpliktelse ved utgangen av 2011	4 100
+ Nye forpliktelser som pådras i 2012	1 400
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2012	1 300
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2012	4 200

Statens vegvesen har ikke overskredet fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 4,3 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 mrd. kr.

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

	Mill. kr
Udekkede forpliktelse ved utgangen av 2011	3 095
+ Nye forpliktelser som pådras i 2012	483
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2012	316
= Udekkede forpliktelser ved utløpet av 2012	3 262

Statens vegvesen har i 2012 ikke gått ut over fullmakten til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 3,4 mrd. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 460 mill. kr.

Bruk av fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Statens vegvesens virksomhet tilsier at vi på en rekke områder inngår avtaler som pådrar Staten forpliktelser for fremtidige budsjettår, og således faller inn under nevnte fullmakt. Forpliktelsene i form av bundne avtaler per 31.12.12 fordeler seg slik:

	Verdi 2012 i mrd.	Restverdi utover 2012 i mrd.
Tjeneste- og varekontrakter	0,8	0,5
Leiekontrakter bygg	0,4	2,4

Statens vegvesen bruker den delegerte fullmakten etter forutsetningene.

12 Kapittel 1301 post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport Transnovaprojektet

	(mill.kr)
Bevilgning 2012	74,8
Overført fra 2011	98,2
Sum disponibelt	173,0
Regnskap	74,5
Mindreforbruk	98,5

Regnskapet for 2012 viser et mindreforbruk på 98,5 mill. kr. Hele mindreforbruket er bundet i inngåtte kontrakter og tilsagn til nye prosjekter. Årsakene til mindreforbruket er at prosjekter som ble avsluttet eller fakturerte ved årsskiftet, får sine utbetalinger i 2013. Videre hadde mange prosjekter senere oppstart enn forutsatt, og en del prosjekter ligger også etter avtalt fremdriftsplan. De prosjekter Transnova støtter varer fra 1 år og opptil 4 år, og sluttutbetalinger skjer ikke før prosjektene er ferdigstilt og sluttrapport levert og godkjent. Det medfører at det hvert år vil akkumuleres et mindreforbruk som kommer til utbetaling etterhvert som prosjekter avsluttes.

Transnova har hatt 7 programutlysninger i 2012, hvorav 4 programmer ble ferdigbehandlet og tildelt midler i 2012. Dette er gjennomført som planlagt. 2 utlysninger har vært program med spissede tema og spesifikke målgrupper for å stimulere til flere prosjekter innen tema det har vært liten aktivitet på tidligere. Dette har ikke gitt den effekt Transnova ønsket, og i 2013 planlegger Transnova færre utlysninger, men hvor de fortsatt vil søke etter prosjekter innen tema de ønsker større aktivitet på.

I utlysninger som har rettet seg mot bedrifter og større organisasjoner har Transnova hatt stor søkning på innovative prosjekter. Dette gjelder spesielt Miljøteknologiordningen hvor Transnova mottok mange og store søknader, blant annet prosjekter som retter seg mot skipsfart og maritim sektor. Det ble ikke gitt støtte til etablering av hurtiglading for elektriske kjøretøy i 2012. Transnova mottok ikke søknader på dette før i desember, så tildelinger blir gjort i januar 2013.

Totalt har Transnova mottatt 164 søknader for 272,8 mill. kr i 2012. Det er gjort tilsagn for 61,6 millioner til 52 ulike prosjekter. De to største tilsagnene er på henholdsvis 7,3 mill. kr til Osterøy ferjeselskap som ønsker å utvikle en helelektrisk ferje, og til HYOP AS på 7,4 mill. kr til drift av hydrogenstasjoner.

Til infrastruktur for alternative drivstoff har Transnova gitt til sammen 14,4 mill. kr i støtte i 2012. Transnova har også gitt støtte til 7 prosjekter innenfor skipsfart/maritim sektor med samlet støtte på 22,7 mill. kr. Dette er i hovedsak prosjekter som dreier seg om elektrifisering, ladesystemer og batterier.

Hovedvekten av støtte fra Transnova er gitt innenfor temaet alternative drivstoff. Det er få søknader på prosjekter som søker å redusere transportomfang. Antall prosjekter innenfor gåing og sykling er økende. Transnova har hatt et særskilt fokus på dette tema i 2012 og vil følge opp dette i 2013.

40 prosjekter ble ferdigstilt i 2012. Dette er prosjekter som spenner fra små forprosjekter og utredninger til større pilot- og demonstrasjonsprosjekter. Ett av de største prosjekt Transnova har støttet, H2Moves, ble avsluttet ved årsskiftet (totalt 12 mill. kr), men sluttrapporteres ikke før 1. kvartal 2013. Ett annet stort prosjekt er 12 mill. kr til Ruter til hydrogenbusser i Oslo satt i drift i 2012, men testperioden går ut 2013, så prosjektet avsluttes ikke før 1. kvartal 2014.

Transnova har utarbeidet en strategi for utbygging av hurtiglading for elektriske kjøretøy. Databasen og nettløsningen for ladeinfrastruktur, NOBIL, er videreutviklet med kommunikasjonsløsning og tilrettelagt for å kunne benyttes i alle nordiske land.

Ingen enkeltstående prosjekter gir store utslippsreduksjoner, da det kun er pilot- og demonstrasjonsprosjekter som støttes. Effektene kommer når teknologien eller løsningene tas i bruk i større omfang.

13 Kapittel 1330 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Tilskuddsordning for universell utforming innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde (BRA-programmet).

	(mill.kr)
Bevilgning 2012	45,1
Overført fra 2011	85,6
Sum tildeling	130,7
Regnskap	62,0
Mindreforbruk	68,7

Regnskapet for 2012 viser et mindreforbruk på 68,7 mill. kr. Dette er en reduksjon i mindreforbruket på 17 mill. kr fra 2011. Arbeidet for å få gitt tilskuddsmottakerne tilsagn om tildeling tidligere på året, nye utbetalingsrutiner og strengere krav til vedtatt reguleringsplan og rapportering, anses derfor å fungere etter hensikten, sammen med en generell kvalitetsheving i fagmiljøene.

Fristilte midler, som følge av at tiltak er kansellert av tilskuddsmottakerne, er omfordelt til andre tiltak i henhold til godkjente marginallister for 2012 og 2013. Mindreforbruket er i all hovedsak bundet opp i pågående prosjekter.

I 2012 var det 98 ulike prosjekter i kommuner og fylkeskommuner med støtte gjennom tilskuddsordningen. Evalueringen av hvilke nytte tiltakene har er avsluttet i 2012, og rapporten ble offentliggjort i november 2012 (TØI rapport 1235/2012 *Universell utforming virker*). Evalueringen ble finansiert over denne posten.

14 Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over større prosjekter som følges opp spesielt

Vedlegg 2: Fremme likestilling og hindre diskriminering

Vedlegg 2

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Statens vegvesen arbeider systematisk og på flere områder for å fremme likestilling og hindre diskriminering både når det gjelder kjønn, nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn. I 2012 opprettholdt Statens vegvesen den særlige satsingen på økt mangfold i rekrutteringen.

Kjønn

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

Andelen kvinner i lederstillinger var i 2012 på 37 pst. (156 personer) på nivå 1 – 4. Tallet er ikke direkte sammenliknbart med fjorårets (36 pst.), da rapporteringen nå inkluderer ett ledernivå mer enn tidligere år. Tabellen nedenfor viser kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere.

Tabell 1 Kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere 2012

2012		
	Andel (pst.)	Antall
Andel kvinner i lederstilling tom nivå 4 – status	37	156
Andel kvinner i lederstilling tom nivå 4 – ansatt siste år	42	20
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning - status	43	737
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning – ansatt siste år	52	110

For å øke søkergrunnlaget blant kvinner til lederstillinger, blir kvinner oppfordret til å søke i annonseteksten. Når det utnevnes faste stedfortredere for ledere, framheves det at slike funksjoner kan være en god øvingsmulighet for kvinner. I en av regionene gjennomføres det et mentorprogram/opplegg for potensielle kvinnelige lederkandidater som et ledd i kjønnslikestillingsarbeidet.

Rekrutteringsprogrammet er et tilbud til nyutdannede med en master- eller bachelorgrad i relevante teknologi- eller planleggingsfag. Av de 31 som fikk plass på rekrutteringsprogrammet i 2012, var 60 pst. kvinner og 22 pst. hadde innvandrerbakgrunn (landbakgrunn 2).

Likestillingstiltaket «utdanningsstøtte for kvinner» retter seg mot kvinner med lang erfaringskompetanse og uten høyere akademisk utdanning. Ni kvinner (av 18 søkere) fikk tildelt støtte til utdanning i 2012.

Lønns- og arbeidsvilkår

Statens vegvesen har også i 2012 fulgt lønnsutviklingen blant våre ansatte i hovedgrupper Tekniske saksbehandlere og Merkantile saksbehandlere. Gruppen Tekniske saksbehandlere er videre delt opp i undergruppene «Med høyere akademisk utdanning», «Ingeniørutdanning» og «Inspektører», mens hovedgruppen Merkantile saksbehandlere er delt inn i «Med høyere akademisk utdanning», «Bachelor», «Grunnutdanning med tillegg» og «Grunnutdanning».

Innenfor hver av disse undergruppene er det sammenlignet kvinner og menn i 5 års intervaller. Det er kun mindre forskjeller i lønn mellom kvinner og menn med unntak av gruppen «Grunnutdanning med tillegg». Innenfor gruppen «Grunnutdanning med tillegg» befinner det seg ansatte med veldig forskjellig bakgrunn, både med hensyn til erfaring og formell utdanning. Selv om det her kan fremstå som at det er systematiske lønnsforskjeller mellom kjønnene, bekreftes ikke dette når man går bak tallene og ned på individnivå. Statens vegvesen har kontinuerlig fokus på likelønn.

Nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn

Statens vegvesen satser på å rekruttere mangfoldig og har nedfelt følgende målformulering; «Det er et mål at minst fem prosent av alle nyansatte skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med innvandrerbakgrunn fortrinnsvis fra Europa utenom EU/EFTA, Asia (inkl. Tyrkia), Afrika, Sør- og Mellom-Amerika og Oseania utenom Australia og New Zealand». For å følge opp denne målsettingen stiller etaten resultatkrav til lederne og arbeider med å forbedre rekrutteringsgrunnlaget fra målgruppene.

Stiller resultatkrav til lederne

Statens vegvesen har som mål at minst fem pst. av etatens nyansatte skal ha enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Resultatet viser at 10,7 pst. av de som ble ansatt i 2012 (77 personer) kom fra disse to målgruppene. Dette er en økning fra tidligere år, da resultatet var 8,3 pst i 2011 og 7,7 pst i 2010. Resultatkravet opprettholdes i 2013. Vi merker oss imidlertid at andelen nyansatte med nedsatt funksjonsevne er langt lavere enn andelen nyansatte med innvandrerbakgrunn. Dette vil Statens vegvesen arbeide med å bedre.

Tabell 2 Måloppnåelse på 5 pst. 2010 - 2012

	Totalt nyansatte i begge målgrupper	Av dette innvandrerbakgrunn	Av dette nedsatt funksjonsevne	Andel pst.
2010	57	43	14	7,7
2011	67	47	20	8,3
2012	77	69	8	10,7

I 2013 vil Statens vegvesen:

- Vurdere å forsterke målformuleringen om 5 pst.
- Sette diskrimineringsgrunnlaget seksuell orientering og lesbiske, homofile, bifile og transpersoner (lhbt) på dagsorden

Øker rekrutteringsgrunnlaget

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

- Et Fagnettverk for mangfold og inkludering (2012 – 2013) som skal styrke innsatsen for å rekruttere og utvikle tilstrekkelig kompetanse og foreslå retning og mål for etatens mangfoldsarbeid og være pådrivere for en felles forståelse. I 2012 fremmet Fagnettverket saken om «Likeverdige tjenester for alle» for etatsledelsen. Det ble vedtatt at etaten skal utarbeide en policy/strategi for likeverdige tjenester. Etaten publiserer fortsatt de aller fleste stillingsutlysningene våre på *Jobbressurs.no*.
- Etaten lyste ut 13 stillinger innenfor rammen av FADs traineeprogram for personer med høyere utdanning og nedsatt funksjonsevne.
- Statens vegvesen deltar i et statlig mangfoldsnettverk. I 2012 var en av aktivitetene å planlegge en studietur om kulturell intelligens, som en oppfølging av toppledersamlingen for økt mangfold i 2011.

Bringe fram dokumentasjon

Målsettingen om at minst fem pst. av etatens nyansettelser enten skal ha innvandrerbakgrunn eller nedsatt funksjonsevne, gjør det mulig å følge etatens egen utvikling. Vi følger imidlertid også med på utviklingen i etaten når det gjelder å ta godt vare på og beholde alle de vi har ansatt, inkludert våre ansatte med innvandrerbakgrunn og nedsatt funksjonsevne.

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

Dataene nedenfor er fra SSB og produseres året etter innsamlingen, og viser følgende utvikling.

Tabell 3 Antall og andel ansatte med innvandrerbakgrunn 2006 - 2011

	2008	2009	2010	2011
Antall innvandrere	155	204	243	293
Landgruppe 1	78	107	121	123
Landgruppe 2	77	97	122	170
Prosentandel	3,0	3,8	4,1	4,6

Kilde: Arbeidsstatistikk SSB

Tabellen fra SSB viser at etaten har en liten, men jevn økning av ansatte med innvandrerbakgrunn. I 4. kvartal 2011 hadde 4,6 pst. av etatens ansatte innvandrerbakgrunn, en økning fra 4,1 pst. i 2010. I faktiske tall betyr det at 293 av etatens ansatte, 173 menn og 120 kvinner, hadde innvandrerbakgrunn på dette tidspunktet. Vi ser at forholdet mellom landgruppe 1 og 2 har endret seg siden 2010. Andelen ansatte som kom fra landgruppe 2 (Asia, Afrika, Latin- Amerika, Oseania unntatt Australia og New Zealand, og Europa utenom EU/EØS) økte betydelig mer enn andelen ansatte som kom fra Landgruppe 1 (EU/EØS, USA, Canada, Australia og New Zealand). Dette er i tråd med målformuleringen.



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Strategi- og økonomiavdelingen
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen