



Statens vegvesen

# Årsrapport 2011

for Statens vegvesen



Statens vegvesen

# Årsrapport 2011

for Statens vegvesen

Statens vegvesen  
Postboks 8142 Dep  
0030 Oslo  
Telefon 02030  
Telefaks 22 64 45 46



februar 2012

# Innholdsfortegnelse

<b>1 SAMMENDRAG</b>	<b>3</b>
<b>2 RAMMEBETINGELSER</b>	<b>4</b>
<b>2.1 PRISUTVIKLING FRA 2010 TIL 2011</b>	<b>4</b>
<b>2.2 UTVIKLING I TRAFIKK OG BILPARK</b>	<b>4</b>
TRAFIKKUTVIKLING 2011	4
UTVIKLING I BILPARK	4
<b>3 ØKONOMI</b>	<b>4</b>
<b>3.1 OVERSIKT KAP.1320 OG KAP. 4320 STATENS VEGVESEN</b>	<b>4</b>
UTGIFTER KAP. 1320 STATENS VEGVESEN	5
INNTEKTER KAP. 4320 STATENS VEGVESEN	6
<b>3.2 POSTVIS OVERSIKT STATENS VEGVESEN KAP.1320 OG KAP.4320</b>	<b>6</b>
POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER M.M	6
POST 25 BETALING FOR ARBEIDER UTFØRT FØR 2010 FOR DE NYE FYLKESVEGENE	6
POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER	7
POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER	7
POST 31 RASSIKRING	7
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 FORSIKRINGSSLELSKAPER	10
<b>3.3 KAP. 4322 POST 90 OG KAP. 5624 POST 80 – SVINESUNDFORBINDELSEN</b>	<b>11</b>
<b>4 MÅL OG RESULTATER</b>	<b>11</b>
<b>4.1 FRAMKOMMELIGHET</b>	<b>11</b>
MÅL OG RESULTATER	11
ANNEN INFORMASJON	12
<b>4.2 TRAFIKKSIKKERHET</b>	<b>15</b>
MÅL OG RESULTATER	15
ANNEN INFORMASJON	16
<b>4.3 MILJØ</b>	<b>19</b>
4.3.1 MÅL OG RESULTATER	19
ANNEN INFORMASJON	20
<b>4.4 UNIVERSELL UTFORMING</b>	<b>22</b>
MÅL OG RESULTATER	22
ANNEN INFORMASJON	22

<b>5 BRUKER</b>	<b>23</b>
<b>5.1 PUBLIKUMSSERVICE</b>	<b>23</b>
<b>5.2 BRUKERUNDERSØKELSER</b>	<b>23</b>
<b>6 FORSKNING OG UTVIKLING</b>	<b>24</b>
<b>7 MEDARBEIDER</b>	<b>25</b>
<b>7.1 EGEN ETAT</b>	<b>25</b>
HELSE, MILJØ OG SIKKERHET	25
MEDARBEIDERTILFREDSHET	25
FREMME LIKESTILLING OG HINDRE DISKRIMINERING	25
<b>7.2 ENTREPRISEDRIFTEN</b>	<b>25</b>
MÅL OG RESULTATER	25
<b>8 EFFEKTIVISERING AV STATENS VEGVESEN</b>	<b>26</b>
<b>8.1 BEMANNING OG KONSULENTBRUK</b>	<b>26</b>
<b>8.2 MÅLINDIKATORER FOR EFFEKTIVISERING</b>	<b>27</b>
<b>8.3 ANNET EFFEKTIVISERINGSARBEID I ETATEN</b>	<b>28</b>
<b>9 ANNEN INFORMASJON</b>	<b>29</b>
<b>9.1 AUTOSYSPROSJEKTET</b>	<b>29</b>
<b>9.2 BRUK AV FULLMAKT TIL Å INNGÅ LEIEAVTALER OG AVTALER OM KJØP AV TJENESTER UT OVER BUDSJETTÅRET</b>	<b>29</b>
<b>10 KAP 1301 POST 72 TILSKUDD TIL MILJØVENNLIG TRANSPORT TRANSNOVAPROSJEKTET</b>	<b>30</b>
<b>11 KAP 1330 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT</b>	<b>31</b>
<b>VEDLEGG</b>	<b>31</b>

# 1 Sammendrag

De mål som er satt for Statens vegvesen gjennom Prop. 1 S (2010-2011) og i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet er i hovedsak nådd.

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det i 2011 omkom 169 personer i vegtrafikken. Dette er det laveste antall omkomne siden 1953. 2011 er fjerde året på rad hvor det er nedgang i antall omkomne i vegtrafikken. Anslag for hardt skadde i 2011 er 680 personer.

Det ble åpnet 19 km firefelts veg for trafikk i 2011. På to- og trefeltsveger ble det satt opp 31 km midtrekkverk, og det ble etablert forsterket midtoppmerking på 81 km riksveg. Videre ble 37 km gang- og sykkelveg åpnet for trafikk i 2011.

Vegdekkenes tilstand ved utgangen av 2011 er noe forbedret sammenlignet med 2010. Det ble lagt vegdekker for 870 mill. kr. Totalt ble det lagt asfalt på om lag 1100 km av riksvegene.

Innenfor etatens tilsynsvirksomhet rettet mot trafikanter og kjøretøy har det vært økt innsats mot risikogrupper hvor sannsynligheten for lovbrudd er større.

Den positive trenden for bilbeltebruk fortsetter. Sammenlignet med 2010 viser resultatene for 2011 økt bilbeltebruk både innenfor og utenfor tettbygd strøk. 92,7 prosent av førere og passasjerer innenfor tettbebygd strøk og 94,8 prosent utenfor tettbebygd strøk benyttet bilbelte.

For universell utforming er det til dels store avvik fra mål knyttet til oppgradering av holdeplasser og knutepunkter langs riksveg. Avvikene skyldes hovedsakelig forsinkelser i prosesser med planlegging, prosjektering og grunnerverv.

Statens vegvesen har gjennom året iverksatt tiltak slik at samlede disponible midler har blitt effektivt utnyttet. Av disponible bevilgninger til riksvegformål viser regnskapet et forbruk på 99,1 prosent.

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger viser et mindreforbruk på om lag 125 mill. kr. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til noe forsinket framdrift i Autosysprosjektet. I tillegg er det merinntekter knyttet til fornyelse av førerkort klassene C1/C1E hvor noen av utgiftene kommer i 2012.

Post 30 Riksveginvesteringer viser et mindreforbruk på om lag 61 mill. kr. Det er store variasjoner innenfor posten. Store prosjekter har merforbruk, mens det er mindreforbruk innenfor programområdene. Innenfor programområdene er det også store variasjoner.

Post 31 Rassikring viser et merforbruk på 82 mill. kr.

I tillegg til bevilgningen til riksvegformål over statsbudsjettet, benyttet Statens vegvesen i 2011 om lag 5 mrd. kr som ble stilt til rådighet av bompengeselskaper, fylkeskommuner, kommuner, med flere.

Som i 2010 er de største risikoelementene for Statens vegvesen mangel på kapasitet, bemanning, rekruttering og kompetanse. Dette gjelder spesielt planleggingsressurser og byggherrekapasitet. Etaten har i 2011 videreført arbeidet med å redusere risiko og konsekvenser, blant annet gjennom aktiv økonomistyring for å sikre god framdrift. I løpet av 2011 har etaten også økt kapasiteten og kompetansen, blant annet gjennom oppbemanning

innenfor de områdene som har vært kritiske for å kunne følge opp økte bevilgninger. I tillegg har bevilgningene til planlegging økt.

I 2011 har Statens vegvesen sett effekt av de risikoreduserende tiltak som ble satt i verk for å få et økt antall tilbydere til driftskontraktene. En mer balansert risiko mellom byggherre og entreprenør i kontrakten har bidratt til at antallet tilbydere i snitt har økt fra 2,7 i 2010 til 3,8 i 2011.

## 2 Rammebetingelser

### 2.1 Prisutvikling fra 2010 til 2011

	Prognose (pst.)	Faktisk (pst.) <sup>1)</sup>
Anlegg	2,2	5,9
Vedlikehold	3,1	6,6

<sup>1)</sup>Kilde Statistisk sentralbyrå.

Faktisk prisstigning i 2011 har vært betydelig høyere enn det som var forventet.

Dette innebærer at Statens vegvesen ikke er blitt kompensert i tilstrekkelig grad for faktisk prisstigning i 2011. Dette utgjør i størrelsesorden 250 mill. kr.

### 2.2 Utvikling i trafikk og bilpark

#### Trafikkutvikling 2011

Landsdel	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Østlandet	1,6	1,1
Sørlandet	2,1	1,7
Vestlandet	1,4	2,0
Trøndelag	1,3	2,0
Nord-Norge	0,5	2,1
<b>Landet</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>

Det var 1,5 pst. mer trafikk i 2011 enn i 2010. Trafikken med lette kjøretøy økte med 1,3 pst., mens trafikken med tunge kjøretøy økte med 2,9 pst.

#### Utvikling i bilpark

	2010	2011	Endring 2010-2011 (pst.)
Førstegangsregistrerte biler inklusive bruktimporterte biler	193 917	210 098	+ 8,3
<b>Totalt antall registrerte biler</b>	<b>2 855 937</b>	<b>2 929 927</b>	<b>+ 2,6</b>

## 3 Økonomi

### 3.1 Oversikt kap.1320 og kap. 4320 Statens vegvesen

Ved beregning av overføringer fra 2010 til 2011 avregnes det i statsregnskapet merforbruk på en post mot mindreforbruk på en annen post for poster som har stikkordet "kan nyttes under". Dette har blant annet ført til at bare 34 mill. kr av et samlet mindreforbruk på



nærmere 260 mill. kr på post 31 i 2010 er overført til denne posten i 2011. Det er ikke tatt hensyn til denne reduksjonen i statsbudsjettet for 2011 eller 2012. Samlet tildeling til post 31 er derfor vesentlig redusert. Tilsvarende er tildelingene til post 23 og post 30 økt. For å sikre rasjonell gjennomføring av alle igangsatte/vedtatte prosjekter har Statens vegvesen derfor funnet det nødvendig å foreta midlertidige omdisponeringer fra post 23 og post 30 til post 31 i 2011, tilsvarende i statsregnskapets avregninger.

### Utgifter kap. 1320 Statens vegvesen

Kap. 1320 Post	Overført fra 2010	Tildelt 2011	Refusjon og merinnt.	Til disp. 2011	Regnskap 2011	Avvik	
	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	(mill.kr)	Pst.
23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger		7 536,1	138,3	7 674,4	7 549,7	-124,7	-1,6
29 Vederlag til OPS-prosjekter	31,1	473,0		504,1	494,5	-9,6	-1,9
30 Riksveginvesteringer		5 658,4	64,5	5 722,9	5 661,8	-61,1	-1,1
31 Rassikring	34,0	524,8		558,8	640,9	82,1	14,7
35 Vegutbygging i Bjørvika	1,1	142,1		143,2	142,6	-0,6	-0,4
36 E6 over Filefjell	110,7	70,0		180,7	148,5	-32,2	-17,8
37 E6 vest for Alta	111,3	10,0		121,3	125,7	4,4	3,6
72 Kjøp av riksvegferjetjenester		466,4		466,4	477,3	10,9	2,3
<b>Sum statlige midler til riksvegformål</b>	<b>288,2</b>	<b>14 880,8</b>	<b>202,8</b>	<b>15 371,8</b>	<b>15 241,0</b>	<b>-130,8</b>	<b>-0,9</b>

Statens vegvesen har gjennom året iverksatt tiltak slik at disponible midler har blitt effektivt utnyttet. Av disponible bevilgninger til riksvegformål viser regnskapet et forbruk på 99,1 pst.

Post 23 viser et mindreforbruk på om lag 125 mill. kr. Dette er 1,6 pst. mindre enn disponible midler på posten.

Post 30 viser et mindreforbruk på om lag 61 mill. kr. Dette er 1,1 pst. mindre enn disponible midler på posten. Det er store variasjoner innad på posten. Store prosjekter har merforbruk, mens det er mindreforbruk innenfor flere av programområdene.

Post 31 viser et merforbruk på om lag 82 mill. kr. Dette er 14,7 pst. mer enn disponible midler på posten. Avviket skyldes at store deler av mindreforbruket i 2010 ikke ble overført til 2011, men avregnet mot merforbruk på andre poster.

I tillegg til bevilgningen til riksvegformål over statsbudsjettet, nyttet Statens vegvesen 5 082 mill. kr som ble stilt til rådighet av bompengeselskaper, kommuner med flere.

Kap.1320 Post	Til disp. 2011 (mill.kr)	Regnskap 2011 (mill.kr)	Avvik	
			(mill.kr)	Pst.
25 Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene	25,0	19,1	-5,9	-23,6
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	90,0	82,5	-7,5	-8,3
62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet	765,3	403,8	-361,5	-47,2
<b>Sum</b>	<b>880,3</b>	<b>505,4</b>	<b>-374,9</b>	<b>-42,8</b>

Det ble bevilget 25 mill. kr til post 25 i 2011. Det må påregnes utgifter også i 2012.

Under kapittel 1320 ble det stilt midler til rådighet til fylkeskommunen til rassikring og til rentekompensasjon for lån som ble tatt opp for å finansiere fylkesvegtiltak.

### Inntekter kap. 4320 Statens vegvesen

Mill.kr

Kap. 4320 Post	Budsjett 2011	Regnskap 2011	Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	156,4	195,5	39,1
02 Diverse gebyrer	400,1	403,5	3,4
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	29,9	96,1	66,2
15 Refusjon av arbeidsmarkedstiltak		1,4	1,4
16 Refusjon av fødsels-/adopsjonspenger		30,3	30,3
17 Refusjon lærlinger		0,1	0,1
18 Refusjon av sykepenger		62,3	62,3
<b>Sum kap.4320</b>	<b>586,4</b>	<b>789,2</b>	<b>202,8</b>

## 3.2 Postvis oversikt Statens vegvesen kap.1320 og kap.4320

### Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 7 549,7 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 124,7 mill. kr, eller 1,6 pst. Som følge av midlertidige omdisponering av 26,3 mill. kr til post 31 er mindreforbruket redusert til om lag 98 mill. kr.

Autosysprosjektet hadde i 2011 et mindreforbruk på vel 50 mill. kr som følge av at utviklingsarbeidet er forsinket med på 2-3 måneder. Videre er det et mindreforbruk innenfor Trafikant- og kjøretøyområdet som følge av merinntekter knyttet til fornyelse av førerkort for lett lastebil (klasse C1/C1E) hvor noen av utgiftene kommer i 2012, jf. nærmere omtale av dette under punkt 3.2.14 post 02 diverse gebyrer.

Videre medførte en mild høst og vinter lavere kostnader knyttet til strøm og mengdeoppgjør for vinterdriften.

I 2011 ble det inngått 17 nye driftskontrakter med varighet på fem 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.

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

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 19,1 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 5,9 mill. kr, eller 23,6 pst.

Mindreforbruket skyldes at noen tvistesaker ikke ble avsluttet som forutsatt i 2011. Det er fortsatt usikkerhet om utfallet for noen tvistesaker. Det forventes imidlertid at avslutning av gjestående tvistesaker vil beløpe seg til mellom 15 og 30 mill. kr.

## Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

### Statlige midler

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 494,5 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 9,6 mill. kr, eller 1,9 pst. Mindreforbruket skyldes blant annet at det ikke ble utbetaling av trafikksikkerhetsbonus for prosjektet E39 Lyngdal – Flekkefjord.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger, utgjorde til sammen 200 mill. kr. Dette er som forutsatt i Prop. 1 S (2010-2011).

## Post 30 Riksveginvesteringer

### Statlige midler

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 5 661,8 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 61,1 mill. kr, eller 1,1 pst. Det er store variasjoner innenfor post 30. Store prosjekter har merforbruk, blant annet som følge av raskere eller endret framdrift for prosjekter som rv 2 Kongsvinger – Slomarka, E18 Sky – Langangen, rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergsvingene og E6 Nidelv bru – Grillstad. Innenfor programområdene er det mindreforbruk på flere av områdene. Dette gjelder særlig trafikksikkerhetstiltak, men også mindre utbedringer og miljø- og servicetiltak har mindreforbruk. Mindreforbruket skyldes blant annet utsatt anleggsstart på grunn av forsinket planavklaring.

For å sikre rasjonell gjennomføring av allerede igangsatte prosjekter har Statens vegvesen midlertidig omdisponert 195 mill. kr fra post 30 til post 31. Denne omdisponeringen innebærer et merforbruk på post 30 på om lag 134 mill. kr.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde til sammen 4 703 mill. kr. Dette er om lag 1 622 mill. kr, eller 52 pst., mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2010-2011). Avviket skyldes blant annet økt rekvirering i forhold til forutsatt på grunn av utsatt rekvirering av bompenger fra 2010 på enkelte prosjekter. I tillegg kommer rekvirering av bompenger knyttet til nye prosjekter som er vedtatt etter at Prop. 1 S ble behandlet.

## Post 31 Rassikring

### Statlige midler

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 640,9 mill. kr. Dette innebærer et merforbruk på 82,1 mill. kr, eller 14,7 pst. Merforbruket skyldes at bare 34 mill. kr av mindreforbruket i 2010 ble overført til post 31 i 2011. For å sikre rasjonell gjennomføring av allerede igangsatte prosjekter har Statens vegvesen foretatt midlertidige omdisponeringer av til sammen 221,3 mill. kr fra post 23 og post 30. På grunn av forsinkelser på prosjektene E39 Hjartåberga, E136 Vågstrandstunnelen og E10 Solbjørnneset – Hamnøy har posten et mindreforbruk på om lag 142 mill. kr etter disse midlertidige omdisponeringene.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd utgjorde til sammen 41 mill. kr. Dette er 9 mill. kr, eller 18 pst., mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2010-2011). Avviket skyldes noe utsatt rekvirering av forskudd fra Rogaland fylkeskommune knyttet til prosjektet rv 13 Tysdalsvatnet.



## Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

### Statlige midler

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 142,6 mill. kr. Dette er om lag som forutsatt.

### Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde til sammen 338 mill. kr. Dette er 138 mill. kr, eller 69 pst., mer enn forutsatt i Prop. 1 S (2010-2011). Merforbruket skyldes kostnadsøkninger på E18 Bjørvikaprojektet, blant annet på grunn av økt omfang av forurensede masser og mer kompliserte grunnforhold enn tidligere forventet.

## Post 36 E16 over Filefjell

### Statlige midler

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 148,5 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 32,2 mill. kr, eller 17,8 pst. Avviket skyldes blant annet forsinket framdrift på prosjektet E16 Eidsbru – Varpe bru.

## Post 37 E6 vest for Alta

### Statlige midler

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 125,7 mill. kr. Dette innebærer et merforbruk på 4,4 mill. kr, eller 3,6 pst.

## Oppfølging av investeringsprosjekter

### Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2010

	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2011-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2011-kr)	Avvik i pst.
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2010	8127	8493	4,5

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2010, er det en samlet kostnadsøkning på 4,5 pst. i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Tilsvarende tall for 2009 var en kostnadsøkning på 6,9 pst.

### Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2010

Av prosjekter som ble fulgt opp spesielt, ble 6 prosjekter åpnet for trafikk i 2010. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 9 mill. kr (0,2 pst.) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2009 var 16 prosjekter, hvorav 9 på dagens riksvegnett, med en samlet kostnadsøkning på 301 mill. kr (2,6 pst.).

Prosjekt	Opprinnelig overslag (mill. 2011-kr)	Siste overslag (mill. 2011-kr)	Avvik (mill. 2011-kr)	Avvik i pst.
E18 Krosby – Knapstad	1 343	1 186	-157	-11,7
E39 Stangeland – Sandved	269	294	25	8,5
E39 Renndalen – Staurset	328	317	-11	-3,5
E6 Nordre avlastningsveg	1565	1647	82	5,0
Rv 70 Freifjordtunnelen	234	257	23	8,9
E6 Majavatn (Majahaugen - Flyum)	96	143	47	32,9
<b>Sum</b>	<b>3 835</b>	<b>3 844</b>	<b>9</b>	<b>0,2</b>

### E6 Krosby - Knapstad

Kostnadsreduksjonen i forhold til den reviderte styringsrammen for prosjektet skyldes blant annet lavere kostnader enn forventet knyttet til diverse restarbeider.

### E6 Majavatn

Kostnadsøkningen skyldes flere forhold, i hovedsak store mengdeøkninger i prosjektet, blant annet i forbindelse med arbeid med løsmasser. I tillegg er det økte kostnader knyttet til sikring av skjæringer.

## **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 1 827 mill. kr (3,9 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. I forhold til Prop. 1 S (2010-2011) er kostnadsøkningen 863 mill. kr (1,8 pst.) etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2009 til 2010. Det er ikke tatt hensyn til nye prisindekser fra 2010 til 2011 som er vesentlig høyere enn det som var forutsatt.

Flere av endringene i overslagene i Prop. 1 S (2010-2011) er omtalt tidligere. Statens vegvesen har kommentarer til følgende prosjekter:

### E18 Bjørvikaprojektet

Kostnadsøkningen skyldes økte krav til behandling av forurensede masser og at kryssingen av jernbanespor samt grunnforhold i Dronning Eufemias gate, har vist seg mer komplisert enn forutsatt, jf. også omtale i Prop. 1 S (2011-2012) side 90.

### Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg

Kostnadsøkningen skyldes at det på grunn av stor ulykkesbelastning på strekningen er besluttet at prosjektet skal bygges med midtrekkverk, jf. også omtale i Prop. 1 S (2011-2012) side 99. I Prop. 1 S (2011-2012) det lagt til grunn anleggsstart i januar 2012. Endringene har medført behov for omprosjektering og senere ferdigstillelse av konkurransegrunnlag enn planlagt, og det forventes nå anleggsstart i september 2012.

### E39 Vågsbotn - Hylkje

Kostnadsøkningen skyldes at det er besluttet flere endringer i prosjektets innhold, både av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet, jf. også omtale i Prop. 1 S (2011-2012) side 91. I Prop. 1 S (2011-2012) det lagt til grunn anleggsstart ved årsskiftet 2011/2012, mens det nå er lagt til grunn anleggsstart i februar/mars 2012.

### E39 Knutset - Høgset

Kostnadsøkningen skyldes økt behov for stabiliseringstiltak på grunn av kvikkleireforekomster, jf. også omtale i Prop. 1 S (2011-2012) side 93

### E6 Jansnes – Halselv

Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak kompliserte grunnforhold, jf. også omtale i Prop. 1 S (2011-2012), side 104.

## **Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene**

I Prop. 120 S (2010–2011) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2011* var det lagt til grunn et anslag for rentenivå i 2011 på 3 pst. Gjennomsnittlig flytende rente i Husbanken for 2011 endte på 2,75 pst. Rentekompensasjon til utbetaling i 2011 ble dermed redusert fra 90 mill. kroner til 82,5 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 8,3 pst.

## Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 403,8 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 361,5 mill. kr, eller 47,2 pst. Avviket skyldes i hovedsak redusert framdrift for flere prosjekter på grunn av forsinket planavklaring. For prosjektet Fv 517 Lovraeid (Rogaland) er det behov for omprosjektering grunnet dårligere grunnforhold enn opprinnelig forutsatt.

## Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet for 2011 viser et forbruk på 477,3 mill.kr. Dette innebærer et merforbruk på 10,9 mill. kr, eller 2,3 pst. Merforbruket er i hovedsak knyttet til høyere oljepris enn forutsatt i Prop. 1 S, samt opplagskostnader for ferjen MF Stavanger som ikke ble solgt i løpet av 2011 som forutsatt.

## Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet på kap. 4320 post 01 var 156,4 mill. kr, resultatet viser en merinntekt på 39,1 mill. kr.

Inntekten på denne posten har vist en betydelig nedgang de senere år, men i 2011 økte den fra 157 mill. kr i 2010 til 195 mill. kr i 2011. Dette skyldes i hovedsak økte innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter, samt salg av bilde til førerkort.

### Mill. kr løpende

Inntektstyper	2010	2011
Refusjon fra bistandsland	6	6
Øvrige refusjoner (kurs/konferanser, FoU prosjekter m.v)	7	2
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	21	57
Salg av kjennemerker (skilt)	14	16
Salg av fast eiendom	9	2
Salg fra Autosys/vegdatabank	30	29
Salg av bilde til førerkort	12	21
Refusjon av utlegg for Autopass/bompengebrikker	15	22
Strøm	3	7
Kommunikasjon i tunneler	6	6
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, Salgsinntekter, Leieinntekter, Følgetransport m.v)	34	27
<b>Sum</b>	<b>157</b>	<b>195</b>

## Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet på kap. 4320 post 02 var 400,1 mill. kr, mens resultatet viser en merinntekt på 3,4 mill. kr.

De samlede gebyrinntekter økte med 93 mill. kr. fra 310 mill. kr i 2010 til 403 mill. kr i 2011. Økningen er knyttet førerkort-/prøvegebyr som har en økning fra 233,7 mill. kr i 2010 til 322,1 mill. kr. i 2011. Dette skyldes i hovedsak at de som hadde førerkort for lett lastebil (klasse C1), kunne i 2001 fornye sitt eksisterende førerkort. Førerkortet fikk en varighet på 10 år, og kan fornyes i løpet av årene 2011 og 2012. Antall teoriprøver økte også i 2011. For de øvrige områder er det kun mindre endringer.

## Post 03 Refusjoner fra forsikringselskaper

Inntektskravet på kap. 4320 post 03 var 29,9 mill. kr, mens resultatet viser en merinntekt på 66,2 mill. kr.

Refusjonene viste en nedgang på 3,3 mill. kr. fra 99,4 mill. kr i 2010 til 96,1 mill. kr i 2011. Refusjonene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført vegutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringskader er vanskelig å anslå, og vil variere fra år til år.

### 3.3 Kap. 4322 post 90 og kap. 5624 post 80 – Svinesundforbindelsen

Mill. kr

Kap.post	Til disp. 2011	Regnskap 2011	Avvik
Kap.4322, post 90 avdrag på lån	20,0	20,0	0
Kap.5624, post 80 renter	34,0	33,9	-0,1

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

## 4 Mål og resultater

### 4.1 Framkommelighet

#### Mål og resultater

	Mål 2011	Resultat 2011	Avvik
Antall utbedrede rasutsatte strekninger/punkt på riksvegnettet	10	9	-1
Antall km vegnett som har fått gul midtlinje	15	21	6
Antall km sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i utvalgte byer og tettsteder	16,6	6,8	-9,8
Antall km nye kollektivfelt på riksvegnettet	1,4	1,6	+0,2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	55,5	37	-18,5
Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden i de fire største byområdene		Oslo 21,3 Bergen - Stavanger 25,5 Trondheim 24,0	

#### Rassikring

Statens vegvesen har utbedret ett rasutsatt punkt mindre enn forutsatt.

#### Gul midtlinje

Målet for 2011 var å utbedre 15 km veger slik at de tilfredsstillt kravet til gul midtlinje. Resultatet viser at 21 km veger fikk gul midtlinje i 2011. Avviket skyldes i hovedsak utsatt åpning av enkelte prosjekter forutsatt åpnet før 2011, blant annet E16 Eidsbru – Varpe bru og tiltakspakkeprosjektet E6 Dunderlandsdalen. I tillegg skyldes avviket at om lag 5 km på rv 80 Røvika – Strømsnes ikke ble tatt med i måltallet for 2011.

### Gående og syklende

I 2011 var målet å bygge 55,5 km veg tilrettelagt for gående og syklende totalt, hvorav 17 km som del av sammenhengende hovednett i byer og tettsteder. Resultatet for 2011 er 37 km totalt, hvorav 6,8 km er del av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder. Avviket skyldes blant annet utsatt åpning til 2012 av sykkelfelt på gamle E18 Kopstad – Gulli der omreguleringer og geotekniske vurderinger tatt lengre tid en beregnet.

### Reduksjon i reisetid

Rute	Minutter	
	Forutsatt i 2011	Faktisk i 2011
E6/rv 3 Oslo – Trondheim	2,8	2,8
E6/rv 80 Trondheim – Bodø	8,1	8,1
E16/rv 7/rv 52 Oslo – Bergen	0,6	0,6

Reduksjon i reisetid i 2011 som følge av prosjekter åpnet for trafikk i 2011 ble som forutsatt i Prop. 1 S (2010-2011).

### Annen informasjon

#### Veger åpnet for trafikk

Følgende riksvegstrekkninger ble åpnet for trafikk i 2011, totalt 28,8 km.

Strekning	Antall km
E6 Dal – Minnesund i Akershus	19,3
E16 Seltun – Stuvane i Sogn og Fjordane	3,3
E39 Børtveit – Steinnestunnelen i Hordaland	1,1
Rv 80 Røvika – Strømsnes i Nordland (	5,1

### Drift og vedlikehold

#### Driftskontrakter – oppfølging

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å følge med på om entreprenørens arbeid er i henhold til kontrakten. Det er entreprenørens kvalitetsstyringssystem som skal sørge for at kontraktskravene blir oppfylt.

Fra 2010 ble det elektroniske systemet ELRAPP tatt i bruk for stikkprøvekontroller i alle driftskontrakter. Instruksen for stikkprøvekontroller ble revidert i 2011. Det reviderte systemet vil gi bedre oversikt og dokumentasjon av kontrollvirksomheten.

Tabellen under viser omfanget av stikkprøvekontroller

	Riksveg	Riks - gang/ sykkel- veg	Sum
Antall stikkprøvekontroller som var planlagt for året	11 808	5 905	17 713
Antall faktisk gjennomførte stikkprøvekontroller	9 535	5 201	14 736
Herav på vinterdrift	2 942	1 385	4 327
Herav andre oppgaver i driftskontraktene	6 593	3 816	10 409
Antall stikkprøvekontroller uten mangler	9 454	4 635	14 089
Herav på vinterdrift	2 881	1 368	4 249
Herav andre oppgaver i driftskontraktene	6 573	3 267	9 840

Andel gjennomførte stikkprøvekontroller i 2011 i forhold til planlagt, var 83 pst. Av de gjennomførte stikkprøvekontrollene er 96 pst. uten mangler bl.a. på grunn av opplæring av nytilsatte er antallet stikkprøver noe lavere enn planlagt.

Tabellen under viser alle ikke-planlagte kontroller og alle mangler

	Riksveg	Riks - gang/ sykkel- veg	Sum
Antall gjennomførte kontroller som ikke var planlagt	1 444	177	1 621
Antall mangler totalt på både planlagte og ikke planlagte kontroller	359	34	393

Sanksjoner knyttet til vinterdrift utgjorde om lag 2,2 mill. kr, mens for andre forhold i driftskontraktene utgjorde sanksjonene om lag 0,6 mill kr

### ***Vegdekkenes tilstand***

Til vedlikehold av vegdekker ble det i 2011 nyttet 870 mill. kr. Tilstanden for vegdekkene på riksvegnettet i 2011 er noe forbedret i forhold til 2010. Totalt ble det lagt asfalt på om lag 1100 km av riksveg og asfalt på 38 km gang og sykkelveg langs riksveg.

I 2011 var andelen av riksvegnettet hvor dekketilstanden klassifiseres som svært dårlig om lag 7,1 pst. (742 km). Dette er en forbedring i forhold til 2010 da andelen var om lag 7,4 pst. (777 km). Omfanget av vegdekker som klassifiseres som dårlig var om lag 22 pst. (2 318 km), noe som er en liten forbedring i forhold til 2010.

### ***Jevnhet***

Det er små endringer i forhold til 2010. Andelen vegdekker med svært dårlig jevnhet har økt marginalt i forhold til 2010, og andelen med dårlig jevnhet økte også litt.

### ***Spor***

Sett under ett er andelen vegdekker med spordybde klassifisert som dårlig og svært dårlig redusert i 2011.

### **Gående og syklende**

Antall km gang- og sykkelveganlegg som er inspisert og utbedret	Km i 2011
- km inspisert	126
- km forbedret	81

I 2011 er det inspisert 126 km riksveg, og 81 km ble forbedret. Enkelte av inspeksjonene har avdekket forhold hvor det er behov for planlegging av tiltak ut over strakstiltak.

Målet er at det i løpet av perioden 2010-2013 skal foreligge planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk for de fleste byer og tettsteder med over 5000 innbyggere. I 2011



er det utarbeidet planer for 7 byer og tettsteder. Om lag 2/3 av byer og tettsteder med over 5000 innbyggere har nå slike planer.

Statens vegvesen har i samarbeid med fylkeskommuner og kommuner valgt ut 27 byer og tettsteder for en konsentrert innsats for mer sykkelbruk. I 2011 er det inngått avtaler for 4 av disse byene/tettstedene. Totalt er det inngått avtaler for 15 av de 27 byene/tettstedene.

### Kollektivtrafikktiltak

Tabellen nedenfor viser endring fra 2010 til 2011 i antall kollektivtrafikkreiser i de fire største byområdene.

Kollektivtrafikkreiser	Endring 2010 – 2011 (pst.)
Oslo og Akershus	7,7 <sup>1)</sup>
Trondheimsområdet	30
Nord-Jæren inkl. Stavanger	0,9
<b>Bergen</b>	<b>19</b>

<sup>1)</sup> Årsresultat kommer i slutten av mars, og oppgitt endring baseres på første halvår.

En del av veksten i antall påstigninger skyldes ikke flere reiser, men at flere må bytte transportmiddel pga omlegging til flere stamlinjer med mating.

### Ferjedrift

Måloppnåelse for de 18 riksvegferjesambandene er ut fra mål for ferjedrift beskrevet i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 som følger:

	Åpningstid 2011		Frekvens 2011		Oversitting 2011	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
<b>Måloppnåelse</b>	<b>12 av 18</b>	<b>67</b>	<b>12 av 18</b>	<b>67</b>	<b>16 av 18</b>	<b>89</b>

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 2011 hadde 67 pst. av alle strekningene en åpningstid som minst tilsvarer målet i Nasjonal transportplan. Dette er på samme nivå som i 2010. Tilsvarende hadde 67 pst. av strekningene en frekvens og 89 pst. av strekningene en andel oversitting som minst tilsvarer målene. Dette er en forbedring sammenlignet med 2010.

Status konkurranseutsetting	Antall
Totalt antall konkurranseutsatte riksvegferjesamband	18
Antall samband startet opp med anbudsdrift	15

Ved utgangen av 2011 var samtlige 18 ferjesamband i riksvegnettet lyst ut på konkurranse og kontrakt er inngått.

## 4.2 Trafikksikkerhet

### Mål og resultater

	Mål 2011	Resultat 2011	Avvik
Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde	16	14	- 2
Antall km ny firefelts veg med fysisk adskilte kjørebener åpnet for trafikk	23	19	- 4
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	25	31	6
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	53	81	28
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg	120 000	140 247	20 247
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	240 000	251 934	11 934

#### 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 gjennomført i 2011 er beregnet å ha gitt om lag 14 færre drepte og hardt skadde. I løpet av de to første årene av handlingsprogramperioden er det gjennomført tiltak med en samlet virkning på 27 færre drepte og hardt skadde. Dette tilsvarer en måloppnåelse etter to år av fireårsperioden på om lag 50 pst.

#### Firefelts veger

Målet for 2011 var at 23 km firefelts veg skulle åpnes for trafikk. Resultatet ble 19 km. Avviket skyldes blant annet at prosjektet E6 Labbdalen åpnet i 2010, mot opprinnelig forutsatt i 2011, samt forsinket gjennomføring av E39 Klepland – Tangvall på grunn av forsinket avklaring vedrørende valg av standard på strekningen.

#### Midtrekkverk

Målet for 2011 var å etablere midtrekkverk på 25 km to- eller trefelts veger. Det ble etablert midtrekkverk på 31 km. Avviket skyldes forsert framdrift for flere prosjekter, blant annet på E18 i Aust-Agder.

#### Forsterket midtoppmerking

Målet for 2011 var å etablere forsterket midtoppmerking på 53 km riksveg. Det ble etablert forsterket midtoppmerking på til sammen 81 km riksveg. Avviket skyldes bl.a. at Statens vegvesen lagt mer vegdekke enn opprinnelig planlagt.

#### Kjøre- og hviletidskontroller

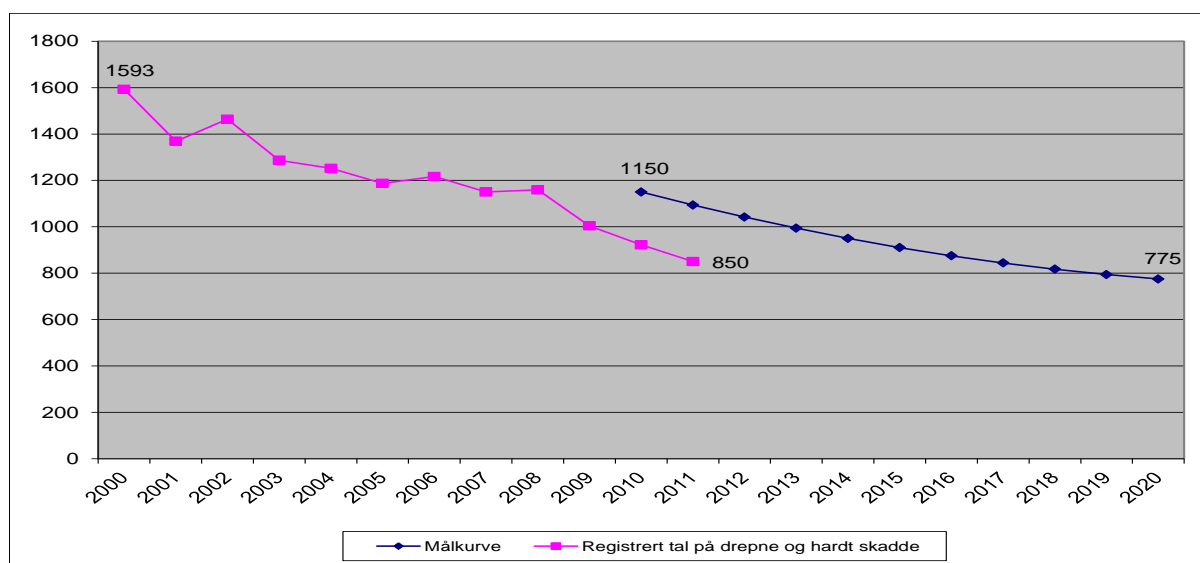
Statens vegvesen har overoppfylt målene for antall kjøre- og hviletidskontroller i 2011 både for kontroller på veg og kontroller av bedrifter. Hovedårsaken til at Statens vegvesen gjør flere kontroller enn planlagt er at etaten har fulgt opp kravet om kontroll av 28 sjåførdøgn per fører per kontroll. Dette er flere døgn per kontroll enn i 2010.

## Annen informasjon

### Ulykkesutvikling

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det i 2011 omkom 169 personer i vegtrafikken. Dette er det laveste antall omkomne siden 1953 og 39 personer færre enn i 2010. 2011 er fjerde året på rad hvor det er en nedgang i antall omkomne. Anslag for hardt skadde i 2011 er 680 personer.

Figuren nedenfor viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra år 2000 til og med 2011. Utviklingen er positiv, fra 1593 drepte og hardt skadde i år 2000 til et foreløpig tall på om lag 850 i 2011. I Nasjonal transportplan 2010 – 2019 ble det lagt til grunn et forventet tall på drepte og hardt skadde i 2010 på om lag 1150, basert på et beregnet gjennomsnitt for årene 2005 – 2008. Resultatene for 2010 og 2011 er dermed bedre enn forventet.



### Oppfølging av tilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport

Det har i løpet av 2011 kommet tre rapporter med tilrådninger fra SHT. De tre rapportene gjelder: Utforkjøring og brann i vogntog i Follotunnelen, Kryssulykke mellom dumper og personbil på fv 402 i Lillesand og Vogntogvelt med påfølgende kollisjon med personbil på E6 i Grong. Av de seks tilrådingene vi fikk i 2011 gjelder 5 Statens vegvesen og en er rettet mot et privat transportfirma. Tilrådingen som gjelder tiltak etter vogntogbrannen i Follotunnelen er fulgt opp (lukket). De to andre rapportene kom sent på høsten og ble ikke ferdig vurdert i 2011, jf. at det normalt gis tre måneders frist før tiltak etterspørres.

Fra tidligere rapporter gjenstår arbeid med en tilråding, Altaulykken. Denne planlegges lukket i forbindelse med høringen av arbeidet med Nasjonale føringer for fylkesveg, siden den i prinsippet omfatter alle offentlige veger. Det ble avholdt et lukningsmøte i Samferdselsdepartementet 5. oktober 2011.

### Tilsyn og utekontroll på trafikant og kjøretøyområdet

#### Tilsyn

Krav til tilsynsinnsats var for 2011 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 skal følges opp.

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 vil være en omfattende og stadig voksende oppgave etter hvert som kravet om etterutdanning for yrkessjåfører av tunge kjøretøy trer i kraft.

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 2011 gitt 129 pålegg, ilagt 31 advarsler og 26 godkjenninger ble tilbakekalt.

På kjøretøyområdet er tilsynsinnsatsen i 2011 preget av en omfattende regodkjenningsprosess. Alle de godkjente virksomhetene skulle regodkjennes i riktige kategorier i samsvar med nytt regelverk. Det er gjennomført 2127 regodkjenninger av verksteder og 1583 regodkjenninger av kontrollorgan.

På kjøretøyområdet er det avdekket flere tilfeller av svindel med periodisk kjøretøykontroll (PKK). Det er videre grunn til å tro at et betydelig antall ikke-godkjente verksteder foretar godkjenningspliktig arbeid. Det ble i 2011 gitt 145 pålegg, ilagt 63 advarsler og 35 godkjenninger ble tilbakekalt.

### Utekontroll

Kontrolltype	Antall kontroller		
	2009	2010	2011
Antall dekk og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vintersesongen	10 547	10 990	13 515
Antall vektkontroller	46 244	29 988	34 571
Antall kontroller av farlig gods	632	470	653
Antall kontroller av nyttekjøretøy (jf direktiv 2000/30)	19 360	21 346	26 425
Tungtransportkontroller	83 784	68 181	70 412
Bilbeltekontroller	726 367	947 007	1 026 990

Tallene viser at kontrollomfanget generelt økte i 2011. Antall tungtransportkontroller har sammenliknet med 2010 økt med 3 pst., antall vektkontroller har med 3 pst., antall kontroller av farlig gods 39 pst. Antall kontroller av nyttekjøretøy i henhold til direktiv 2000/30, har økt med 24 pst og antall bremsekontroller med 2 pst.

Ny teknologi i kontrollvirksomheten bidrar til å effektivisere virksomheten. Som eksempler kan det nevnes at det er lagt til rette for en effektivisering av utekontrollen ved hjelp av kjennemerkegjenkjenning. Kjennemerkegjenkjenning innebærer avdekning av om kjøretøyet er stjålet, omregistrert, har vært inne på EU-kontroll, er forsikret og om årsavgiften er betalt. Det er et potensiale for mer effektiv utekontroll ved å utvikle og ta i bruk flere teknologibaserte løsninger for utvelgelse av kjøretøy, bl.a. er det utviklet ny teknologi for å målrette kontrollen av bremsen på tunge kjøretøy. Prototyp på bremsetesting med varmesøkende kamera i mobil utførelse er laget og tas i bruk fra 2012.

Statens vegvesen har fokus på kontroll av vinterutrustning, og omfanget av slike kontroller økte med 19 pst.

Antall bilbeltekontroller er så langt som mulig prioritert til tider og på steder der vi har ment at det gir størst virkning i forhold til trafikksikkerhet, bl.a. ble omlag 24 pst. av bilbeltekontrollene gjennomført på fredag etter kl. 17.00 og i helgene. Det ble ilagt 17 502 bilbeltegebyr i 2011. Dette er en nedgang på 1800 fra 2010. Nedgangen i utstedte bilbeltegebyr kan ha sammenheng med at tilstandsundersøkelsene indikerer økt bilbeltebruk.

Antall kontrollerte kjøretøy med feil/mangler, og antall kjøretøy som er sanksjonert for slike feil/mangler økte også i 2011. Dette er en konsekvens av at Statens vegvesen i økt grad har målrettet virksomheten. Det ble ilagt til sammen 468 gebyrer, 603 bruksforbud og inngitt 27 anmeldelser. I vektkontrollene ble det ilagt 2063 overlastgebyrer.

#### Trafikksikkerhetstilstand for trafikant og kjøretøy

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2011 var 92,7 pst. som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 94,8 pst. utenfor tettbygd strøk. Resultatene omfatter kun lette kjøretøyer og gjelder både førere og passasjerer. Sammenliknet med 2010 viser resultatene for 2011 økt bilbeltebruk, både innenfor og utenfor tettbygd strøk. Også den langsiktige trenden for bilbeltebruk er klart positiv.

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 tilstandsundersøkelsen er målet i hovedsak nådd.

#### Trafikksikkerhetsmessige virkninger av drift og vedlikehold

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

I tillegg til generell oppfølging av driftskontraktene er det forsterket drift på enkelte problempunkter der det har vært hensiktsmessig. Det gjennomføres også ekstraordinært vedlikehold som følge av strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjon.

#### Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er utarbeidet krise- og beredskapsplaner, og Statens vegvesen ajourholder og oppdaterer planverket regelmessig og etter reelle hendelser og øvelser hvor forbedringstiltak er foreslått.

Flere øvelser har blitt gjennomført i løpet av året, blant annet har det vært gjennomført samøvelser med NVE, interne krisestabsøvelser, øvelser i tunnel og redningsøvelser i samarbeid med nødetatene. Dette har ført til god læring og økt kompetanse.

Det har vært flere reelle hendelser i 2011 hvor beredskapsplanene har vært i bruk; utfordringer hos driftsorganisasjonen i forbindelse med 22. juli og pinseflommen i juli 2011 førte til etablering av krisehåndteringsfase, det samme gjorde det under ekstremværet "Dagmar". Evalueringer etter disse hendelsene pågår fortsatt. Statens vegvesen har i 2011 tatt i bruk krisestøtteverktøyet VegCIM. Statens vegvesen brukte VegCIM ved observasjonsfase og ved innrapporteringer til Samferdselsdepartementet i forbindelse med 22. juli, pinseflommen og "Dagmar". Systemet fungerer tilfredsstillende og etterretteligheten er bra.

I forbindelse med fokusområdene i "Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren" er det satt økt fokus på blant annet risiko og sårbarhetsanalyser, SAMROS og på redundante løsninger ved Vegtrafikksentralene.

### *Trafikksikkerhetskampanjer*

Statens vegvesen har i 2011 videreført og videreutviklet flere trafikksikkerhetskampanjer. Hovedaktivitetene har vært rettet mot fart og bilbelte. I tillegg har etaten støttet Trygg Trafikk i en kampanje rettet mot økt bruk av sykkelhjelm. Resultatene innen alle tre områdene viser en fortsatt positiv utvikling. Dette viser at bruk av kampanjer i kombinasjon med øvrig kontrollaktivitet og utvikling av regelverk gir gode resultater.

## 4.3 Miljø

### 4.3.1 Mål og resultater

#### Lokal luftforurensing og støy

##### **Luftkvalitet**

Det er fortsatt problemer med å overholde forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet både for nitrogenoksid ( $\text{NO}_2$ ) og svevestøv ( $\text{PM}_{10}$ ).

De kontinuerlige målingene av luftkvaliteten i norske byer viser at det fortsatt er overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften, både døgn- og årsmiddelgrense. Konsentrasjonen av  $\text{NO}_2$  og problemene med å overholde forskriftskravene har økt i de siste årene. En viktig årsak til denne utviklingen er økning i andelen dieselmotorer. I 2011 utgjorde dieseler om lag 75 prosent av personbilsalget. Som følge av flere år med høyt salg er den totale andelen dieselpersonbiler nå omkring 38 prosent. Utslippet av nitrogenoksider er langt høyere fra dieseler enn fra bensiner. Dessuten viser det seg at reelt utslipp er høyere enn målt ved typegodkjenning.

I Trondheim by ble det i 2011 målt 52 døgn hvor svevestøvkonsentrasjonen var over  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Grenseverdien i forurensningsforskriften er inntil 35 døgn. Kommunen besluttet å fjerne piggdekkgebyret før vintersesongen 2010/11, fordi andelen kjøretøy som benytter piggfrie vinterdekk var kommet opp til måltallet på 80 pst. Andelen har etter dette blitt redusert til 71 pst., noe som kan forklare økningen i antall overskridelser av konsentrasjonen på  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  i forurensningsforskriften. Statens vegvesen er i kontakt med Trondheim kommune for å se på mulige tiltak som kan bidra til å redusere konsentrasjonen av svevestøv i byen. I Oslo har tiltakene som reduserer dannelsen og spredningen av svevestøv fra veg, bl.a. miljøfartsgrense og støvbinding ved bruk av salt, blitt videreført i 2011. Dette har vært viktig for å unngå høye konsentrasjoner og redusert varighet av disse periodene.

Modellberegninger av virkninger av investeringene på riksvegnettet gjenspeiler ikke de målte verdiene. Investeringene som gjøres på vegnettet forbedrer støy- og luftsituasjonen lokalt ved at hovedveger flyttes vekk fra tettbygde strøk, ved at det bygges tunneler i bystrøk og ved at det gjennomføres støytiltak for bosatte ved investeringsprosjektene. De positive virkningene av investeringene omfatter relativt få personer hvert år, og blir lite effektive i forhold til effekter av en restriktiv piggdekkpolitikk, tiltak for å redusere trafikkvekst og strengere krav til utslipp fra enkelte kjøretøygrupper som påvirker alle som bor langs riksveg, fylkesveg og kommunale veier.

##### **Støy**

Antall boliger som har støynivåer over forurensningsforskriftens krav på 42 dBA er om lag på samme nivå som i 2010, dvs. i underkant av 700 boliger. Manglende gjennomføring av støyreducerende tiltak skyldes i hovedsak manglende plankapasitet og mangel på personellressurser til å foreta støymålinger og utarbeide konkurransegrunnlag. Omkring 80 pst. av boligene med støynivå over 42 dB ligger på Vestlandet. Det vil bli gjennomført



tiltak på disse boligene i løpet av 2012 og 2013, mens tiltakene i landet for øvrig, hovedsakelig på Østlandet, vil bli ferdigstilt i løpet av 2014.

Reduksjonen i støyplageindeksen (SPI) ble lavere enn målet. Generelle støytiltak, som finkornete vegdekker og redusert støy fra kjøretøy, dekk og motor, har betydning for endringen av støyplageindeksen. Den forventede reduksjonen som følge av mindre støyende kjøretøy og åpning av nye vegstrekninger som legges utenom tettsteder, har likevel uteblitt, bl.a. pga. stor befolkningsvekst og økt boligbygging i byområder med stor trafikkbelastning. Statens vegvesen arbeider for å forbedre levetidsegenskapene til finkornete vegdekker og deltar aktivt internasjonalt i arbeidet med nye støykrav til kjøretøy og bildekk.

### **Vannforskriften**

Statens vegvesen følger opp vannforskriften i tråd med krav og forventninger. Tiltakene som har blitt utført er i hovedsak utbedring av kulverter for å sikre vandringsveger for fisken. I 2011 er det også påbegynt saltreduksjonstiltak på enkelte strekninger. Blant annet er det gjort endringer i kontraktsmalen for driftskontrakter, noe som vil bidra til redusert saltforbruk. I enkelte lokale kontrakter er det dessuten lagt inn spesifikke saltreducerende krav. Det er foretatt målinger av vannkvaliteten i innsjøer, og disse målingene viste at 28 av 63 innsjøer har en uønsket tilstand for innhold av salt og kobber. Problemet er svakt økende.

Salt SMARTs forskningsaktivitet er avsluttet i 2011, og resultatene vil bli implementert i organisasjonen i 2012.

### **Biologisk mangfold**

Antall konfliktpunkter mellom veg og biologisk mangfold er redusert med 31 i 2011. Målet var 37. De øvrige 6 tiltakene vil bli gjennomført i 2012. Handlingsplan mot fremmede arter er utarbeidet, og tiltak er igangsatt.

Det er gjort før- og etterundersøkelser på flere områder, som spredning av masser og fremmede arter, gjenkomst av fisk etter vegutbygging over/langs vassdrag, deponering av alunskifer, håndtering av overvann, vannkvalitet ved drikkevannskilder, spredning av floghavre. Effekten av viltoverganger/-underganger er evaluert ved å følge 55 GPS-merkede elger.

### **Dyrket jord**

Det var forventet at 248 dekar dyrket jord ville bli omdisponert til vegformål i 2011, mens rapporteringen viser at 258 dekar ble omdisponert. Avviket skyldes endret framdrift for to prosjekter.

### **Annen informasjon**

#### **Arkitektur og landskap**

Det er laget en strategi for god arkitektur i Statens vegvesen. Strategien gjelder for perioden 2012-2015 og skal bidra til å videreføre arbeidet med å bygge vegprosjekter med god kvalitet og utforming for å følge opp regjeringens arkitekturpolitikk slik den beskrives i "Arkitektur.Nå".

#### **Kulturminner og kulturmiljø**

Statens vegvesen har et nasjonalt ansvar for å følge opp Nasjonal verneplan for bruer, veg og vegrelaterte kulturminner. Statens vegvesen er en pådriver for at objektene blir forvaltet på en slik måte at den kulturhistoriske verdien blir ivaretatt. Forutsetningen for en god

forvaltning er at verneplanen er kjent både innenfor etaten og blant de øvrige vegeierne. Det er utarbeidet felles prosedyrer for melding av tiltak som berører objekter i Nasjonal verneplan. Formålet er å forebygge tiltak som skader kulturminnet.

### **Klima**

Arbeidet med klimautfordringen fortsetter. Fokus i 2011 har blant annet vært på synergieffekter, godstransport og klima. Det er gjennomført vurdering av klimagassutslipp ved forskjellig vegstandard, arbeidet med klima i overordnet planlegging, utarbeidet rapporteringssystem for CO<sub>2</sub>-utslipp og vurdert klimakrav ved anskaffelser. Det foreligger en første versjon av en etterspørselsfunksjon for el-biler for å kunne prognostisere den framtidige andelen av el-biler

### **Grønn stat**

#### ***Grønn stat i kontor***

Statens vegvesen gjennomfører flere tiltak for å bidra til å redusere miljøproblemene:

- Økt fokus på kildesortering, resirkulering av datautstyr og reduksjon av papirforbruket. Andel restavfall for 2011 var 30 pst.
- Videreutvikling av videoløsninger. Antall brukte timer på videokonferanser i 2011 var 22 239 timer. Dette er en økning på 25 pst. fra 2010. Videokonferansene erstatter reiser med fly og bil og bidrar til reduksjon av klimagassutslipp.
- Miljøhensyn blir vurdert for hver anskaffelse og etaten krever miljøsertifisering der dette er hensiktsmessig.
- Difi utvikler for tiden en felles, nettbasert rapporteringsløsning for alle statlige virksomheter, kalt MiljøRapp. Denne omhandler miljøledelse, energi, transport, avfall og innkjøp. Systemet skal testes før det tas i bruk, og Statens vegvesen er med på pilotprosjektet.

#### ***Grønn stat i byggherrevirksomheten***

Saltforbruket vintersesongen 2010/2011 var om lag 238 000 tonn, en økning på om lag 18 pst. i forhold til sesongen før.

Statens vegvesen stiller krav til utarbeidelse av avfallsplan i alle kontrakter i entrepriser virksomheten. For rive- og rehabiliteringsarbeider skal byggherren utarbeide miljøsaneringsplan som vedlegg til konkurransegrunnlaget. Dokumentasjon i form av sluttrapport med deklarasjonsskjema for farlig avfall skal leveres byggherren.

For driftskontrakter er det krav om månedlig rapportering av avfall med akkumulerte mengder på den enkelte kontrakt.

I 2011 er det arbeidet med nye tiltak for å senke saltforbruket i driftskontraktene. Disse tiltakene vil bli innført i kontrakter med oppstart 1. september 2012. Det er blant annet stilt krav til salt med mindre kornstørrelse. Små saltkorn ligger bedre på veien og gir derfor mindre tap av salt til grøftekanter og sideliggende vegareal. Dette har positive effekter både på effektiviteten av salttiltaket samt en miljømessig gevinst. Videre er saltpraksisen strammet inn ved en saltinstruks som klarere definerer hvilke tiltak som skal gjøres under hvilke værforhold. Mekanisk fjerning av snø som foretrukken metode blir her sterkt vektlagt.

## 4.4 Universell utforming

### Mål og resultater

	Mål 2011	Resultat 2011	Avvik
Antall kollektivknutepunkt langs riksvegnettet som ble universelt utformet	8	4	-4
Antall holdeplasser for kollektivtransport på riksveg som ble universelt utformet	261	108	-153
Antall ferjer i riksvegferjedriften som er tilgjengelige for alle	32	32	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	

Det er til dels store avvik fra målene knyttet til universell utforming av holdeplasser og knutepunkter langs riksveg. Avvikene skyldes hovedsakelig forsinkelser i prosesser med planlegging, prosjektering og grunnverv.

Stamrutene for kollektivtransporten langs veg i de fire største byene går delvis langs riks- fylkes- og kommunal veg. Statens vegvesens innsats må derfor sees i sammenheng med andre vegholderes innsats. En totaloversikt per rute er ikke ferdig per utgangen av 2011. Det er derfor vanskelig å måle tilstanden for hele ruter. Situasjonen bedres imidlertid gjennom kontinuerlig oppgradering av eksisterende holdeplasser og knutepunkter, både i statlig, kommunal og fylkeskommunal regi.

### Annen informasjon

Universell utforming innarbeides i nye prosjekter og ved oppgradering av eksisterende infrastruktur.

Håndbok for standard for drift og vedlikehold er revidert i løpet av 2011. Der framgår det hvordan objekter med universell utforming skal driftes. Den reviderte håndboken vil tas i bruk løpende da driftskontraktene fornyes.

## 5 Bruker

### 5.1 Publikumsservice

		Gj.snitt ventetid (virkedager)	Pst. dager over kravet 2011
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	<b>Totalt</b>	<b>6,2</b>	<b>40</b>
	Region øst	6,4	40
	Region sør	8,9	60
	Region vest	5,6	30
	Region midt	3,4	40
	Region nord	6,9	20
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	<b>Totalt</b>	<b>5,7</b>	<b>10</b>
	Region øst	7,0	30
	Region sør	6,6	20
	Region vest	5,7	20
	Region midt	4,2	10
	Region nord	5,0	10
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	<b>Totalt</b>	<b>11,8</b>	<b>20</b>
	Region øst	11,3	40
	Region sør	14,8	30
	Region vest	11,7	10
	Region midt	11,3	20
	Region nord	9,6	10

Det understrekes at kravverdiene for "akseptabel ventetid" varierer mellom tjenestetypene, hvor myndighetskontroll for tunge kjøretøy har det strengeste kravet knyttet til at disse representerer næringskunder.

Generelt viser 2011 en vesentlig bedring i forhold til tidligere år. Dette skyldes dels den økte oppfølgingen som har vært på ventetider, og dels videreutviklingen av planleggings- og produksjonsstyringsverktøyet for myndighetskontroll. For de fleste trafikkstasjoner er det timer tilgjengelig for den fastsatte planleggingsperiode, og det er oppnådd en vesentlig reduksjon av speulasjons- eller dobbeltbestillinger.

### 5.2 Brukerundersøkelser

#### Statens vegvesens arbeid med politisk beslutningsgrunnlag

Det ble i 2011 gjennomført en spørreundersøkelse rettet mot fylkeskommunene, fylkesmannsembdene og kommunene. Undersøkelsen omfattet bl.a. samarbeid, kvaliteten på beslutningsgrunnlag knyttet til riks- og fylkesvegbudsjettet og grunnlaget for behandling av planer for vegprosjekter. Rapporten ble lagt fram 2. november 2011

#### Undersøkelse av trafikanttilfredshet med vinterdriften

Undersøkelsen vurderes gjennomført i 2013.

#### Undersøkelse av trafikanttilfredshet med framkommelighet

Undersøkelsen vurderes gjennomført i 2012.

## 6 Forskning og utvikling

Det er brukt om lag 70 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester, der om lag halvparten har gått til gjennomføring av ti etatsprogrammer og forprosjekter for nye etatsprogram for 2012. I tillegg kommer egeninnsats innenfor området.

Vel seks mill. kr ble brukt til internasjonalt FoU-samarbeid. I 2011 har det bl.a. vært fem forskningsprogram innenfor temaene Safety at the Heart of Road Design, Asset Management, Mobility, Design og Energy. De tre sistnevnte programmene er konsentrert innen ITS, drift/vedlikehold og miljø. Det nordiske FoU-samarbeidet har økt betydelig i 2011. Ti prosjekter er under gjennomføring eller vedtatt gjennomført i 2011. Flere prosjekter har fokus på nordisk standardisering, som for eksempel etablering av lik praksis for evakuering av vegtunneler, harmonisering av trafikkdata og standardisering av saltspredere.

I 2011 er fem etatsprogrammer avsluttet. I forbindelse med Salt SMART-programmet er det bl.a. utarbeidet miljøsonekart der særlig sårbare områder nær vegen er avmerket. Det er også laget veiledere for entreprenører til hjelp i vurdering av miljøpåvirkning og saltpraksis, og det er sett på mulige endringer i driftsopplegg for å redusere miljøpåvirkningene av salt.

For programmet moderne vegtunneler har målet vært å utarbeide en helhetlig tunnelstrategi som kan sikre lengre levetid både for selve tunnelen og for installasjoner i tunnelen. Programmet er avsluttet og strategien vil bli vurdert.

Etatsprogrammet Miljøvennlig bytransport har sett på alle former for transport med sikte på en mer helhetlig miljøvennlig transport i byer og tettsteder. Det er blant annet sett på og evaluert ulike utformings og tilretteleggingsprinsipper som shared space, tilrettelegging for gående, inntrukken kantlinje og midtstilte sykkelfelt. Det er utarbeidet en egen nettbasert "Tiltakskatalog" med eksempler på tiltak som er implementert.

Programmet ITS på veg mot 2020 har deltatt aktivt i etablering av en testarena for ITS i Trondheim sammen med NTNU og andre forskningsinstitutt. Testarenaen er egnet både for utprøving og kvalitetssikring av teknologi/utstyr som er på markedet og FoU i forhold til nye løsninger, bl.a. kommunikasjon mellom kjøretøy og mellom kjøretøy og infrastruktur. Det er bygget opp en betydelig kompetanse på bruk av kjøresimulator og HMI (Human-Machine Interaction) og utarbeidet en ITS-veileder på bakgrunn av forskningsresultatene i programmet. Det er også utviklet sanntidsinformasjon for biltrafikken gjennom et system for registrering av reisetider som er testet på testarenaen i Trondheim, og som nå implementeres i full skala i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.

Varige veger er nytt etatsprogram fra 2011. Det foreligger ikke resultater fra dette programmet foreløpig, men hovedmålsettingen er å finne løsninger som kan forlenge vegdekkenes levetid.

I 2011 ble det gjennomført fire forprosjekt som er vedtatt gjennomført som etatsprogram fra 2012. Temaene i programmene er varige konstruksjoner med hovedvekt på riktig bruk og riktige materialvalg i tunneler og bruer, Nordic Road Water med hovedvekt på tiltak for implementering av Vanndirektivet, Naturfare – Infrastruktur, flom og skred og smartere vegtrafikk med ITS som skal se på bruk av ITS som verktøy innenfor de ulike fagområdene.

Statens vegvesen har nær kontakt med Norges forskningsråd gjennom involvering i flere forskningsprogram og gjennom direkte økonomisk støtte til bl.a. forskningsprogrammene Tempo og Transik.

## 7 Medarbeider

### 7.1 Egen etat

#### Helse, miljø og sikkerhet

Sykefraværet var på 5 pst. i 2011. Dette er en økning på 0,3 prosentpoeng fra 2010.

#### Medarbeidertilfredshet

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) for 2011 viser at arbeidsmiljøet i Statens vegvesen ligger på det samme gode nivået som i 2010.

Nytt i 2011-undersøkelsen er området mobbing/trakassering fra publikum. Fra MTU-2011 ble det kartlagt at 5,3 pst. av etatens ansatte hadde opplevd mobbing/trakassering fra publikum, av disse om lag 60 pst. ansatt på trafikant- og kjøretøyområdet. Dette er nå et fokusområde i oppfølgingen. Det er gjennomført en detaljert spørreundersøkelse i alle enheter som i medarbeiderundersøkelsen rapporterte om minst en hendelse om mobbing/trakassering fra publikum. Kartleggingen vil danne grunnlaget for de tiltak som foreslås for å redusere mobbing/trakassering fra publikum.

#### Fremme likestilling og hindre diskriminering

Målet for 2011 var at fem pst. av Statens vegvesen nytilsatte skulle ha enten innvandrerbakgrunn eller nedsatt funksjonsevne. I tillegg skulle etaten øke andelen kvinner i ledelsen, slik at den når 50 pst. innen 2015.

Resultatene viser at 8,3 pst. av de som ble tilsatt hadde enten innvandrerbakgrunn eller nedsatt funksjonsevne. Andelen kvinner i lederstillinger er på 36 pst., en marginal økning fra 35 pst. i 2010.

En utfyllende rapportering om gjennomførte og planlagte tiltak i henhold til aktivitets- og rapporteringsplikten følger i vedlegget. Dette er også etatens mål og resultater på delmål 2 i avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv.

### 7.2 Entreprisedriften

#### Mål og resultater

	Mål 2011	Resultat 2011
Fraværsskedefrekvens for entreprisedriften (H1-verdi)	< 5,0	7,6
Personskadefrekvens for entreprisedriften (H2-verdi)	<15,0	22,2
Nestenulykkesfrekvens for entreprisedriften (N-verdi)	>1000	1353
Fraværshetsfrekvens for entreprisedriften (F-verdi)	<50	2571

Resultat for fravær-, personskade er dårligere enn målet for 2011. Den høye F-verdien skyldes i hovedsak at det i løpet av året har inntruffet fem dødsulykker som er relatert til entreprisedriften i Statens vegvesen, hvorav en av disse har rammet 3 personer. Alle dødsulykker som rammer tilsatte hos entreprenør teller som 7500 fraværstimer. Statens vegvesen benytter frekvensverdiene H1-, H2,- F- og N-verdi for å følge med på om



byggherrens og entreprenørenes innsats i forbindelse med det skadeforebyggende arbeidet er tilstrekkelig effektivt. De fem dødsulykkene skjedde i forbindelse med utførelse av snørydding, opprydding etter uvær, massetransport og fjellsikring.

Flere tiltak har blitt satt til verk for å unngå ulykker i framtiden blant annet innskjerping av gjeldende standarder og regelverk, jevnligere og mer systematisk gjennomgang av rapporterte hendelser og inspeksjoner hos entreprenør og byggherre.

Fraværsskadefrekvens for entreprisedriften (H1-verdi)

Det ble i 2011 registrert 94 arbeidsulykker som resulterte i fravær. H1-verdien er beregnet til 7,6. For 2010 var H1-verdien 5,5 motsvarende 71 fraværsskader.

Personskadefrekvens for entreprisedriften (H2-verdi)

Det ble i 2011 registrert 273 personskader med eller uten fravær. H2-verdien er beregnet til 22,2. For 2010 var H2-verdien 18,8 motsvarende 240 personskader

Fraværskvotens for entreprisedriften (F-verdi)

Det ble i 2011 registrert 31625 fraværsskader. F-verdien er beregnet til 2571. For 2010 var F-verdien 1894 motsvarende 24230 fraværskvoter.

Nestenulykkerekvens for entreprisedriften (N-verdi)

Det ble i 2011 registrert 16641 nestenulykker og farlige forhold. N-verdien er beregnet til 1353. For 2010 var N-verdien 11484 motsvarende 18990 nestenulykker og farlige forhold. Resultat ble bedre enn det satte målet.

## 8 Effektivisering av Statens vegvesen

### 8.1 Bemanning og konsulentbruk

Etterfølgende tabell gir en oversikt over utviklingen i bemanning og konsulentkjøp de siste fem år.

	2007	2008	2009	2010	2011
Bemanning i hele stillinger	4 730	4 850	5 270	5 660	6 120
Konsulentkjøp i løpende kr (mill. kr)	1 085	1 109	1 329	1 562	1 947

Per 31.12.11 har Statens vegvesen 6 400 tilsatte i 6 120 hele stillinger. Av dette er 38 pst. kvinner.

Bemanningen må blant annet ses i sammenheng med at Statens vegvesen har ansvar for å stille med sams vegadministrasjon for riks- og fylkesvegsaker på regionalt nivå i tillegg til å utføre andre statlige oppgaver sentralt og regionalt. Bemanning, kompetanse, systemer m.m. må til enhver tid tilpasses effektivt til den samlede oppgavemengden Statens vegvesen har ansvar for å utføre for staten og for fylkeskommunene.

I 2011 rekrutterte Statens vegvesen i overkant av 800 nye medarbeidere, mens avgangen var relativt lav. Dette har gitt etaten en nettoøkning på 460 hele stillinger. En stor andel av nytilsetninger kommer innenfor kategorien "høyere akademisk utdanning", der etaten har fått 252 nye ansatte.

Av de 295 ansatte som sa opp sin stilling i 2011, gikk 46 pst. av med pensjon. Gjennomsnittsalder for valgt pensjonering (AFP og alderspensjon) har økt med ett år og er nå 66 år. Årsaken er at den relative andel AFP- pensjoneringer har gått markert ned.

Bemanningsøkningen i etaten har primært vært innen hovedprosessene Planleggingsvirksomhet og Byggherrevirksomhet. 61 pst. av økningen ligger her, mens økning i bemanning på trafikant- og kjøretøyområdet utgjorde 10 pst. i 2011.

Antall stillinger innenfor ledelse og støtteprosesser øker som en konsekvens av den øvrige bemanningsøkningen. Innenfor støtteprosessene er spesielt IKT styrket de siste årene. Etaten fortsetter satsningen innen dette området for å utvikle en robust og god infrastruktur, og på den måten sørge for å være godt rustet for den stadig økende bruk av IKT systemer, både internt og mot eksterne brukere, som på sikt vil gi store effektiviseringsgevinster.

Statens vegvesen har i 2011 brukt 1 947 mill. kr på konsulentkjøp. Av dette er 1 205 mill. kr (61,9 pst.) kjøp av planleggings- og byggherretjenester.

Statens vegvesen har 4 lærlingekontrakter som alle er innenfor IKT- området. Det er først og fremst IKT- service og kontor og administrasjon som er vurdert som aktuelle lærefag.

Prosentvis andel av ansatte lokalisert utenfor Oslo	2010	2011
Region øst	65 %	65 %
Vegdirektoratet	31 %	31 %

Statens vegvesen søker å legge arbeidsplasser utenfor Oslo der det er mulig. Av tabellen ser vi at etaten ved årsslutt har 65 pst. av arbeidsplassene i Region øst og 31 pst. av arbeidsplassene i Vegdirektoratet utenfor Oslo. Dette er på samme nivå som i 2010, og utgjør ved årsslutt om lag 1 280 av 2 470 ansatte.

## 8.2 Målingindikatorer for effektivisering

Statens vegvesen benytter målingindikatorer for effektivisering i den overordnede effektivitetsstyringen. Indikatorerne skal gi et grunnlag for å dokumentere og styre effektivitet og produktivitet. Ved å måle utviklingen over tid, vil indikatorerne kunne vise endringer i produktivitet og effektivitet, og bidra til forbedringsprosesser.

I 2011 var det to indikatorer i bruk, "Generell støtte" og "Andel tillegg av total avdragsnota på entrepris". Indikatoren "Generell støtte" måler ressursbruk til generelle støtteprosesser i forhold til omsetning. Indikatoren "Andel tillegg av total avdragsnota på entrepris" uttrykker hvor mye Statens vegvesen utbetaler til tilleggsarbeider på entrepriser i forhold til hva ordinært oppdrag, inklusive mengdeendringer utgjør.

### Resultater 2011 Indikator "Generell støtte"

Indikatoren beregnes ut fra andel kostnader knyttet til "generell støtte" i forhold til kostnader som er relatert til omfanget av generell støtte. En lavere pst.sats betyr at en større andel av ressursene benyttes til kjerneoppgaver.

Støtteprosessene er viktige for at kjerneprosessene skal fungere optimalt. Målet er derfor å finne et nivå som gir en mest mulig effektiv utnyttelse av total ressursbruk i Statens vegvesen. Det er derfor ikke noe mål i seg selv at ressursbruken knyttet til generell støtte skal være lavest mulig.

Resultat og trend i indikatoren "Generell støtte" er vist i tabellen nedenfor.

	Fagorgan (mill. kr)	Myndighet sorgan (mill. kr)	Veg- og vegtrafikk- forvalter (mill. kr)	Utøve ledelse og styring (mill. kr)	Yte generell støtte (mill. kr)	Yte kjerneelat ert støtte (mill. kr)	Effektivitet totalt (pst.)
2011	372	1 097	2 544	291	2 460	354	35
2010	346	1 008	2 848	273	2 282	314	32
2009	290	942	1 792	226	2 055	314	37
2008	274	913	1 663	214	1 890	257	36
2007	241	820	1 655	190	1 803	271	36

Indikatoren viser at kostnader knyttet til generelle støtteprosesser utgjorde 35 % i 2011. Dette er en viss økning fra nivået i 2010, men noe lavere enn nivået i perioden 2007-2009. Dette indikerer at effektiviteten er noe forbedret i de senere årene ved at en større andel av ressursene benyttes på kjerneoppgaver fremfor støtteprosesser.

### Resultater 2011 indikator "Andel tillegg av total avdragsnota på entrepris"

Indikatoren beregnes ut fra andel kostnader til tilleggsarbeider i forhold til kostnader knyttet til ordinære avdragsnotaer, inklusive mengderegulering. Tilleggsarbeider på entrepriser er ikke ønskelig fordi dette normalt sett medfører høyere priser enn om tilleggsarbeidet hadde inngått i den opprinnelige kontrakten. Samtidig påføres etaten ekstraarbeid med oppfølging av tilleggene. Indikatoren gir således et bilde på om prosjektene gjennomføres kostnadseffektivt, og det er derfor en målsetting at andelen av tilleggsarbeider reduseres.

Indikatoren for 2011 viser at tilleggsbestillinger i pst. av avdragsnota utgjorde 17 pst. på riksveg. I 2010 utgjorde andelen 16 pst. Dette er ikke tilfredsstillende. Det er satt i gang flere tiltak for å redusere mengden tilleggsarbeider.

## 8.3 Annet effektiviseringsarbeid i etaten

Statens vegvesen har i 2011 arbeidet med en rekke tiltak som bidrar til effektivisering på kort og lang sikt. Sentralt i effektiviseringsarbeidet er gjennomgang av tiltak for å effektivisere planprosessen for vegprosjekter og redusere planleggingstiden. Det er gjennomført et internt forprosjekt for effektivisering av vegplanleggingen.

Et viktig område i effektiviseringsarbeidet er bedre kvalitet på kostnadsoverslag og styring. Det er utviklet en ny metodikk for bedre oversikt over og styring av usikkerhet i utbyggingsprosjekter. Metodikken tas i bruk på prosjekter som kommer inn under reglene for ekstern kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten. Metodikken anbefales også tatt i bruk for andre utbyggingsprosjekter med høy grad av kompleksitet. I tillegg vil et porteføljestyresystem for alle plan- og utbyggingsprosjekter gi sentral informasjon om prosjektene. Systemet vil gi en bedre oversikt over hele prosjektporteføljen, og dermed bedre grunnlag for styring ved endringer.

Det legges vekt på å ha en bredde i kontraktstyper som gjør at markedet kan utnyttes best mulig. Kontraksstrategien må tilpasses et marked som er i stadig endring. Det arbeides med å utvikle alternativer kontraktstyper og kontraksstrategier for å stimulere til økt konkurranse. Et av virkemidlene er oppsplitting av større driftskontrakter for å øke antall tilbydere og bedre konkurransen. Innen anleggsdriften er en aktuell strategi å inkludere prosjektering, bygging, drift og vedlikehold innen samme oppdrag for å stimulere til økt interesse for utenlandske entreprenører. Som et effektiviseringstiltak innenfor det administrative området i Statens vegvesen arbeides det med å inngå flere etatsrammeavtaler for kjøp av varer og tjenester. I 2011 er det inngått nye avtaler for bl.a. IKT-utstyr, telefoni og ny nettavtale.

Overgang til digitale tjenester bidrar til å effektivisere arbeidsprosesser og forenkle kontakten med bruker. Et eksempel på tiltak i den forbindelse er tilhengerkalkulator på internett som ble utviklet i 2011. Brukeren kan på en enkel og rask måte få kunnskap om hvilken tilhenger og hvor tung tilhenger bilen kan trekke og hvor mye den kan lastes med. Informasjon som tidligere gikk ut i varselsbrev om EU-kontroll eller periodisk kjøretøykontroll er erstattet av en søketjeneste for kontrollfrist på internett.

ELRapp er et system for innrapportering av data fra entreprenør til byggherre i driftskontraktene. Systemet benyttes til å følge opp entreprenørens arbeid ute på vegen, og innebærer at dagens papirbaserte informasjonsutveksling erstattes av digital funksjonalitet. Effektiviseringen består i forenklet rapportering, samtidig som systemet sikrer at innrapportering skjer. For HMS-rapportering og oppfølging ble systemet tatt i bruk for alle typer kontrakter i 2011.

## 9 Annen informasjon

### 9.1 Autosysprosjektet

Regnskapet for 2011 viser et forbruk for Autosysprosjektet på 85,4 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på vel 50 mill. kr som følge av at utviklingsarbeidet er forsinket med tre måneder. Prosjektets prognose tilsier at systemet likevel vil kunne være ferdig utviklet og satt i produksjon i 2014, i henhold til Sentralt styringsdokument.

Følgende aktiviteter/leveranser er gjennomført i 2011:

- Delprosjekt Anskaffelse, avsluttet 21. mars i forbindelse med kontraktsinngåelse
- Delprosjekt Leveranseforberedelser, avsluttet 21. mars i forbindelse med kontraktsinngåelse
- Kontrakt for leveranseprosjektet ble signert med Steria as 23. mars
- Leveranse 0, slutførte utviklingsarbeidet i desember og avsluttende tester er startet opp
- Leveranse 1, oppstart av løsningsbeskrivelsesfasen i desember

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

Statens vegvesens kan på en rekke områder inngå avtaler som pådrar staten forpliktelser for fremtidige budsjettår, og således faller inn under nevnte fullmakt. Forpliktelsene i form av bundne avtaler per 31.12.11 fordeler seg slik:

	Verdi 2011	Restverdi utover 2011
Tjenestekontrakter	0,7	0,9
Leiekontrakter bygg	0,4	2,3

(i mrd.)

Statens vegvesen bruker den delegerte fullmakten etter forutsetningene.

## 10 Kap 1301 post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport Transnovaprojektet

	Mill. kr
Bevilgning 2011	73,2
Overført fra 2010	70,4
Sum disponibelt	143,6
Regnskap	45,4
<b>Mindreforbruk</b>	<b>98,2</b>

Mindreforbruket i 2011 utgjør 98,2 mill. kr. Av dette er 92,1 mill. kr bundet i tilsagn og kontrakter. Det er ved årsskiftet 65 pågående prosjekter hvor Transnova bidrar med økonomisk støtte. Støtte til ladeinfrastruktur kommer i tillegg.

Mindreforbruket skyldes at mange prosjekter har senere oppstart enn forutsatt og at en del prosjekter ligger etter avtalt fremdriftsplan. Midlene betales ut etterskuddsvis, og det kreves revisorgodkjent regnskap og sluttrapport for sluttutbetaling. Etterskuddsvis utbetaling medfører at det kan være innestående beløp selv om et prosjekt er gjennomført, men dette søkes minimalisert. Transnova gir faglig bistand for å bidra til å framskynde oppstart av nye prosjekter.

Transnova har hatt fire programutlysninger i 2011; ett åpent program innenfor alle Transnovas delmål, to utlysninger på støtte til utbygging av hurtigladepunkt for elektriske kjøretøy og en utlysning på miljøteknologi.

I den første utlysningen fikk Transnova inn 65 søknader med et samlet søknadsbeløp på 75,4 mill. kr. 29 prosjekter ble tildelt støtte med et samlet støttebeløp på kr 17,1 mill. kr. Samlede prosjektkostnader på disse prosjektene utgjør 51,2 mill. kr.

På de to utlysningene på hurtiglading kom det inn søknader om støtte til etablering av 91 hurtigladepunkt med en samlet investeringskostnad på 16,5 mill.kr. Det er gitt tilsagn til etablering av 47 ladepunkt med et samlet tilsagnsbeløp på 9,35 mill. kr. Det er gitt opptil 200 000 kr i støtte per punkt. Strekningene E6 Oslo - Riksgrensen - Gøteborg og E14 Trondheim – Riksgrensen – Sundsvall er prioritert. På norsk side blir det nå etablert hurtigladepunkt som dekker disse korridorene i en pilotfase. Utbetaling av støtte skjer når stasjonene er etablert, dvs vår/sommer 2012.

I forberedelsen til utlysningen av miljøteknologiordningen var det bredt samarbeid med Innovasjon Norge, Enova og Forskningsrådet. Det kom inn 12 søknader med en samlet søknadssum på 31,3 mill. kr. Dette var lavere enn forventet. En mulig årsak til lave søknadstall er finanskrisen og mindre interesse for å satse på nye prosjekter. En annen årsak er også at ordningen henvendte seg inn i nye markeder hvor Transnova er mindre kjent. I desember 2011 fikk 7 prosjekter tilsagn om støtte under miljøteknologiordningen. Samlet støtte er 17,7 mill. kr., og totale prosjektkostnader er beregnet til 51,2 mill. kr. I søknadsvurderingen har det også vært samarbeid med de andre virkemiddelaktørene.

## 11 Kap 1330 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

	Mill. kr
Bevilgning 2011	42,0
Overført fra 2010	107,2
Sum disponibelt	149,2
Regnskap	63,6
Mindreforbruk	<b>85,6</b>

Mindreforbruket i 2011 utgjør til sammen 85,6 mill. kr. Dette er en reduksjon i forhold til tidligere år. Av mindreforbruket er til sammen 7,5 mill. kr fristilt som følge av at åtte prosjekter er kansellert av tilskuddsmottakerne og at 14 tiltak er ferdigstilt rimeligere enn forutsatt. Det øvrige mindreforbruket er bundet opp i pågående prosjekter.

Det pågår ved årsskiftet 55 ulike prosjekter i kommuner og fylkeskommuner med støtte gjennom tilskuddsordningen.

Tilskuddsmottakerne i 2011 fikk tilsagn om midler langt tidligere på året enn tidligere år. I tillegg er det innført nye utbetalingsrutiner og strengere krav til rapportering. Tilskudd utbetales nå først etter at tiltakene er helt ferdigstilt.

Ved utsendelse av invitasjon til å søke om midler i 2012 er kravene til framdrift tydeliggjort for å bidra til økt oppmerksomhet på framdrift og gjennomføring. Dersom det søkes om midler til tiltak som krever reguleringsplan, er det stilt krav om at denne skal foreligge på søknadstidspunktet. Generell kompetanseheving i fagmiljøene og ferdigstilling av håndbøker og tekniske forskrifter innen universell utforming vil også kunne medvirke til mer effektiv gjennomføring av prosjektene og ytterligere reduksjon av mindreforbruket i 2012. Etterskuddsvis utbetaling medfører imidlertid at det kan være innestående beløp selv om et prosjekt er gjennomført, men dette søkes minimalisert.

## 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 2011 opprettholdt vi 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 2011 på 36 pst. (122 personer), en økning fra 35 pst. (113 personer) året før. Tabellen nedenfor viser utviklingen de to siste årene for kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere.

Tabell 1: Kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere 2010 – 2011

	2010		2011	
	Andel (pst)	Antall	Andel (pst)	Antall
Andel kvinner i lederstilling tom nivå 3 – status	35,0	113	36	122
Andel kvinner i lederstilling tom nivå 3 – tilsatt siste år	42,0	42	39,5	10
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning - status	39,6	575	41,5	669
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning – tilsatt siste år	43,5	88	50,8	122

For å øke søkergrunnet 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. 420 personer søkte til rekrutteringsprogrammet i 2011, som er et tilbud til nyutdannede med en master- eller bachelorgrad i relevante teknologi- eller planleggingsfag. Av de som fikk plass på rekrutteringsprogrammet i 2011, var over 60 pst. (18 av 29) kvinner. To kandidater med innvandrerbakgrunn ble tilsatt. Flere fra denne målgruppen fikk tilbud om plass på programmet, men takket nei.

Likestillingstiltaket ”utdanningsstøtte for kvinner” er videreført og retter seg mot kvinner med lang erfaringskompetanse og uten høyere akademisk utdanning. Ni kvinner fikk tildelt støtte til utdanning i 2011.

Statens vegvesen har fokus på eventuell forekomst av seksuell trakassering gjennom den årlige medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU).

#### Lønns- og arbeidsvilkår

Statens vegvesen følger lønnsutvikling 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.

I 2012 vil Statens vegvesen

- Kartlegge muligheten for å utarbeide data som på en enda tydeligere måte kartlegger eventuelle kjønnskjvheter.
- Finne måter å oppnå en jevnere kjønnsbalanse på når det opprettes råd, arbeidsgrupper og utvalg
- Ordningen med utdanningsstøtte for kvinner ble sist evaluert i 2005, og det vil bli gjennomført en ny analyse/evaluering i 2012.

### **Diskrimineringsgrunnlagene nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn**

Statens vegvesen har som mål at fem pst. av etatens nytilsatte skal enten ha innvandrerbakgrunn eller nedsatt funksjonsevne. Resultatet viser at 8,3 pst. av de som ble tilsatt i 2011 (67 personer av 807 nytilsatte) kom fra disse to målgruppene. Dette er en økning fra 2010, da resultatet var syv pst. Resultatkravet opprettholdes i 2012 og er i tråd med Jobbstrategien og tildelingsbrevet for 2012, pkt 5.2 fellesføringer, om å prioritere det å øke rekrutteringen av personer med nedsatt funksjonsevne.

### **Øke rekrutteringsgrunnlaget**

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

- Ved utgangen av 2010 inngikk Vegdirektoratet en formidlings- og rekrutteringsavtale med Arbeids- og velferdsdirektoratet (NAV). Målet var å etablere gode samarbeidsrutiner som bringer flere mennesker ut i jobb - hos Statens vegvesen. I 2012 skal avtalen bidra til at flere kandidater formidles til Statens vegvesen, og at det fører til dokumenterte tilsetninger av kvalifiserte ansatte, både ordinære tilsetninger, samt i praksisplasser.
- Det opprettes et fagnettverk for likestilling og mangfold for to år (2012 – 2013). Fagnettverket skal styrke innsatsen for å rekruttere og utvikle tilstrekkelig kompetanse, i tråd med de økte kravene som stilles til etatens leveranser til samfunnet. Fagnettverket skal foreslå retning og mål for etatens mangfoldsarbeid og være pådrivere for en felles forståelse.
- Etaten publiserer de aller fleste stillingsutlysninger på jobbressurs.no, og i 2011 har det vært en stor økning av antallet arbeidsgivere på nettsiden.

- Det kom inn 70 søknader FADs traineeprogram for personer med høy utdanning og nedsatt funksjonsevne, og etaten tilsatte til slutt fire traineer
- Statens vegvesen er medlem av et statlig mangfoldsnettverk med flere andre statlige virksomheter. I 2011 var hovedaktiviteten å arrangere en toppledersamling for økt mangfold og slik bygge opp kompetanse om det å være leder og ansatt i en kulturelt mangfoldig virksomhet.

### Bringe fram dokumentasjon

Målsettingen om at 5 pst. av etatens nytilsatte skal ha enten innvandrerbakgrunn eller nedsatt funksjonsevne gjør det mulig å følge etatens utvikling. Statens vegvesen ønsker å ta godt vare på og beholde de vi har ansatt, inkludert våre ansatte med innvandrerbakgrunn, nedsatt funksjonsevne og kvinner i ledelse.

I medarbeidertilfredshetsundersøkelsene (MTU) er det de siste tre årene tatt inn to bakgrunnsvariabler som gjør det mulig å se hvor stor andel av de ansatte som selv definerer å ha innvandrerbakgrunn (3,6 pst.) eller nedsatt funksjonsevne (4,6 pst.). Statens vegvesen følger med på om disse svarer annerledes enn gjennomsnittet av alle ansatte. I undersøkelsen for 2011 var det i all hovedsak ingen forskjeller.

### Antall og andel ansatte med innvandrerbakgrunn

Tabell 2: Antall og andel ansatte med innvandrerbakgrunn

	2006	2008	2009	2010
Antall ansatte i alt	4 841	5 146	5 543	5 934
Av dette innvandrere	113	155	204	243
Landgruppe 1	54	78	107	121
Landgruppe 2	59	77	97	122
Pst.andel	2,3	3,0	3,8	4,1

Kilde: Arbeidsstatistikk SSB

Tabellen fra SSB viser at etaten har en liten, men jevn økning av ansatte med innvandrerbakgrunn. I 4. kvartal 2010 hadde 243 (4,1 pst.) av etatens ansatte, 146 menn og 97 kvinner, innvandrerbakgrunn.