



**Statens vegvesen**

# **ÅRSRAPPORT 2007**

for

# **Statens vegvesen**

Mars 2008

# INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1. SAMLET VURDERING</b>	<b>4</b>
<b>2. RAMMEBETINGELSER</b>	<b>5</b>
2.1 PRISENDRING FRA 2006 TIL 2007	5
2.2 TRAFIKKUTVIKLING	5
2.2.1 UTVIKLINGEN I 2007	5
2.2.2 UTVIKLING I VEGTRAFIKK 1997-2007	5
2.2.3 UTVIKLING I BILSALG	6
2.2.4 UTVIKLING I KJØRETØYBESTANDEN I NORGE	6
<b>3. REGNSKAP 2007</b>	<b>7</b>
3.1 KAPITTELOVERSIKT	7
3.1.1 KAP. 1320 POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER	7
3.1.2 KAP. 1320 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER	8
3.1.3 KAP. 1320 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER	8
3.1.4 KAP. 1320 POST 31 RASSIKRING	8
3.1.5 KAP. 1320 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA	9
3.1.6 KAP. 1320 POST 60 FORSØK	9
3.1.7 KAP. 1320 POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER	9
3.1.8 KAP. 1322 SVINESUNDFORBINDELSEN AS – POST 91 LÅN	10
3.1.9 KAP. 1322 SVINESUNDFORBINDELSEN AS – POST 92 OPPTREKKSRENTER	10
3.1.10 KAP. 1330 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT	10
3.1.11 KAP. 4320 STATENS VEGVESENS INNTEKTER	10
<b>4. MÅL OG RESULTATER</b>	<b>11</b>
4.1 TRAFIKKSIKKERHET	11
4.1.1 DREPTE ELLER SKADDE	11
4.1.2 TRAFIKKSIKKERHETSTILSTAND FOR TRAFIKANTER OG KJØRETØY	12
4.1.3 PERIODISKE KJØRETØYKONTROLLER	14
4.1.4 ANTALL KM ULYKKESBELASTET RIKSVEG MED ULYKKESREDUSERENDE TILTAK	14
4.1.5 MIDTREKKVERK	14
4.2 FRAMKOMMELIGHET	14
4.2.1 VEGDEKKENES TILSTAND	14
4.2.2 TRAFIKANTILFREDSHET MED FRAMKOMMELIGHET (SOMMERUNDERSØKELSEN)	16
4.2.3 VEGER ÅPNET FOR TRAFIKK	16
4.2.4 RAS	16
4.2.5 GÅENDE OG SYKLENDE	17
4.2.6 TUNNELER	17
4.2.7 SKILTFORNYINGSPROGRAM	18
4.2.8 FERJEDRIFT	18
4.2.9 KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK	18
4.3 MILJØ	20
4.3.1 VERN OG BRUK AV BIOLOGISK MANGFOLD OG KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	20
4.3.2 STØY OG LUFTFORURENSNING	20
4.3.3 DYRKET JORD SOM ER OMDISPONERT TIL UTBYGGING	22
4.3.4 GRØNN STAT	22
4.4 OPPFØLGING AV INVESTERINGSPROSJEKTER	23

<b>5. FYLKESVEGER</b>	<b>24</b>
<b>5.1 TOTALE MIDLER TIL FYLKESVEGNETTET</b>	<b>24</b>
<b>5.2 STANDARDEN PÅ FYLKESVEGNETTET</b>	<b>24</b>
<b>6. ANNEN INFORMASJON</b>	<b>25</b>
<b>6.1 FUNKSJONSKONTRAKTER</b>	<b>25</b>
<b>6.2 FORFALL I VEGKAPITALEN</b>	<b>25</b>
<b>6.3 TILSYNSRAPPORTERING SAMT TILLEGGSINFORMASJON VEDRØRENDE UTEKONTROLL PÅ KJØRETØYOMRÅDET</b>	<b>26</b>
<b>6.4 PUBLIKUMSSERVICE</b>	<b>26</b>
<b>6.5 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET</b>	<b>27</b>
<b>6.5.1 SYKEFRAVÆR INTERNT I ETATEN</b>	<b>27</b>
<b>6.5.2 ARBEIDSULYKKER I ENTREPRISEDRIFTEN</b>	<b>27</b>
<b>6.6 LIKESTILLING</b>	<b>28</b>
<b>6.7 FORSKNING OG UTVIKLING</b>	<b>29</b>
<b>6.8 EFFEKTIVISERING AV STATENS VEGVESEN</b>	<b>32</b>
<b>6.9 SALG OG BORTFESTE AV FAST EIENDOM</b>	<b>34</b>
<b>6.10 SIKKERHET OG BEREDSKAP</b>	<b>35</b>
<b>6.11 OPPFØLGING AV ARBEIDSOPPGAVER GITT I TILDELINGSBREVET FOR 2007</b>	<b>35</b>

## 1. Samlet vurdering

Statens vegvesen omsatte totalt 20,6 mrd på tiltak knyttet til riksveger og trafikant- og kjøretøyrettede tiltak i 2007. 15,6 mrd var finansiert over statsbudsjettet og 5 mrd (24 %) var finansiert gjennom eksterne midler. I tillegg forvaltet Statens vegvesen totalt 2,8 mrd. på vegne av fylkeskommunene.

I forhold til disponibel ramme inklusive overførte midler fra 2006, samt merinntekter og refusjoner, hadde Statens vegvesen har i 2007 en total mindreutgift på 2,2 prosent (337 mill kr). Til sammenligning var mindreforbruket i 2006 på 2 prosent.

Statens vegvesen vurderer en mindreutgift i denne størrelsesorden som et godt resultat. Dette må blant annet ses i lys av den usikkerhet som er knyttet til når entreprenørene sender fakturaer. Det kan nevnes at det var med et nødrep at fakturaer fra MESTA for om lag 380 mill kr nådde regnskapsenheten i Vadsø før fristen gikk ut. Det er også en utfordring å få ut midler fra bompengeselskapene til riktig tid. Vi vil også peke på at 39 mill kr av bevilgningene til post 23 først ble vedtatt i desember, og at det ikke har vært mulig å utnytte disse midlene. Mindreutgiften på post 23 kan også knyttes til Au2sys prosjektet som er stoppet for replanlegging. Det har for øvrig blitt forsinkelser i arbeidet med å etablere nødnett i tunneler. Vi er her avhengige av den framdriften som direktoratet for nødkommunikasjon har lagt opp til. På post 30 står det derfor et ubenyttet beløp på 25 mill kr til dette formålet. For post 31 er det blitt et merforbruk på om lag 15 mill kr. Dette skyldes merbehov på flere prosjekter i slutfasen, samt merkostnader på allerede gjennomførte prosjekter. For post 60 er det blitt et mindreforbruk på 77 mill kr. Mindreutgiften skyldes i all hovedsak senere anleggsstart/framdrift enn planlagt på en rekke mindre prosjekter/tiltak både innenfor byforsøkene og fylkesforsøkene. Mindreforbruket på post 72 skyldes i hovedsak at NOx-avgiften har forfalt til betaling for tre kvartaler mot fire som opprinnelig forutsatt. Kapitalkostnadene er også lavere enn budsjettet for året.

Det er usikkerhet knyttet til inntektene på kap. 4320, fordi omfanget av oppgaver som Statens vegvesen har ansvaret for varierer over tid. I 2007 er eksempelvis en vesentlig del av merinntektene knyttet til tilbakebetaling fra bompengeselskapene for utlegg som Statens vegvesen har hatt til innkjøp av bompengebrikker. De siste årene har det vært en relativt stor nedgang i gebyrinntektene. Inntektene for 2007 ligger på samme nivå som i 2006.

Statens vegvesen er generelt sett fornøyd med oppnådde resultater i 2007 med unntak av trafikksikkerhetsinnsatsen. Dette skyldes blant annet at ressurser til utekontroll med hensyn til bruk av bilbelte og kontroll av tunge kjøretøyer har blitt mindre enn forutsatt. Bakgrunnen har vært krav om mer ressurser til publikumsbetjening og at tilgangen til personer med rett kompetanse har vært et problem.

Den langsiktige trenden viser en nedgang i antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Statens vegvesens innsats til trafikksikkerhetsrettede tiltak i 2007 var imidlertid, som i 2006, betydelig lavere enn det som var forutsatt i NTP 2006-2015 og i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009. Etter de to første årene av fireårsperioden er det gjennomført tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som beregningsmessig til sammen gir om lag 45 færre drepte eller hardt skadde (25 av disse i 2007), mens målsettingen i NTP var at det i perioden 2006-2009 skulle gjennomføres tiltak som til sammen ga 180 færre drepte eller hardt skadde. De foreløpige tallene for 2007 viser at 1 130 personer ble drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Dette er 52 færre enn i 2006.

Vi registrerer ellers at andelen av riksvegnettet hvor tilstanden klassifiseres som dårlig eller svært dårlig i 2007 er 37,8 prosent. (10 325 km). Dette er en økning på 0,4 prosent. (145 km) fra 2006. Fra 2002 har lengden riksveg med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med om lag 1 760 km. I undersøkelsen om trafikantenes tilfredshet med framkommeligheten er vegdekketilstanden det forholdet som oppnår klart dårligst karakter. Yrkessjåførene er mer negative enn privatbilistene.

## 2. Rammebetingelser

### 2.1 Prisendring fra 2006 til 2007

	Prisendring fra 2006 til 2007 (%)	
	Forventet	Faktisk *)
Anlegg	2,2	6,3
Vedlikehold	3,8	5,6

\*) Indeks fra SSB.

I perioden 2000 – 2007 viser Statistisk sentralbyrås prisindeks for henholdsvis anlegg og vedlikehold en vekst på 36 og 35 prosent, mens prisprognosene til Finansdepartementet ga en vekst på henholdsvis 16 og 28 prosent.

### 2.2 Trafikkutvikling

#### 2.2.1 Utviklingen i 2007

##### *Trafikken totalt (prosent)*

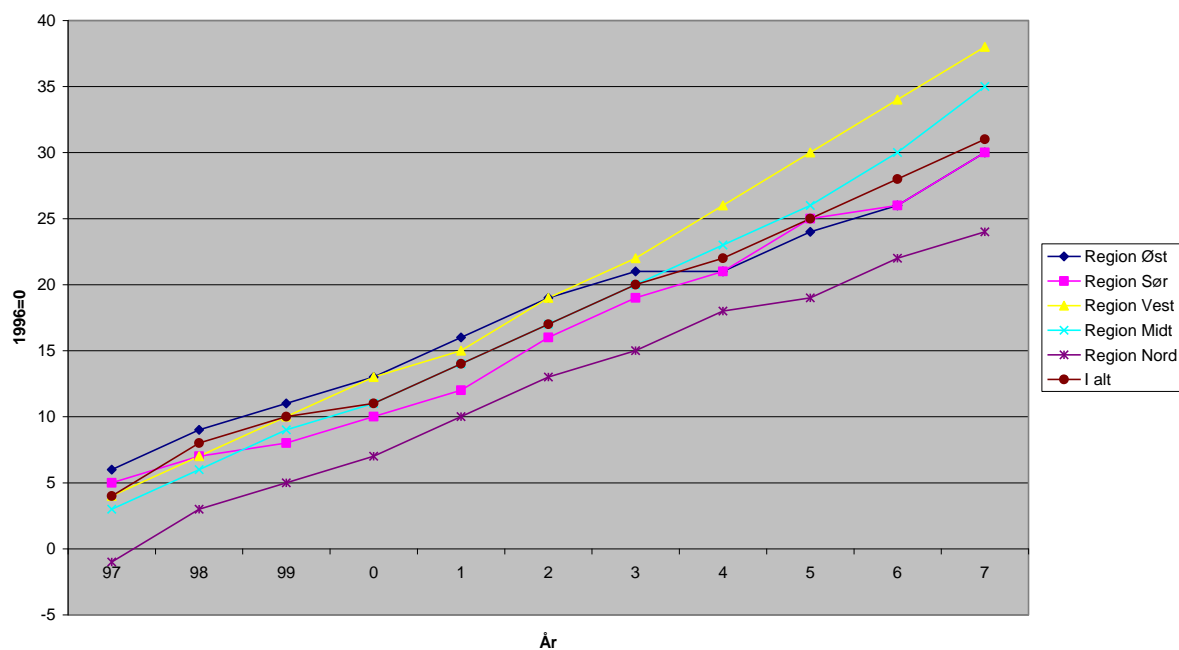
Landsdel	Forventet	Faktisk
Region øst	1,6	2,9
Region sør	1,6	3,3
Region vest	1,8	3,6
Region midt	1,0	3,6
Region nord	0,5	1,6
Landet	1,4	3,1

I 2007 økte vegtrafikken med 3,1 prosent på landsbasis. Veksten fordelte seg med 2,7 prosent på lette og 6,3 prosent på tunge kjøretøy. Veksten var lavest i Region nord og høyest i Region vest og Region midt. Veksten i trafikken ligger over forventet trafikkvekst i henhold til grunnprognoser i NTP 2006-2015. Trafikkarbeidet på det offentlige vegnettet var på om lag 40 600 mill. kjørte km mot om lag 39 500 mill. km i 2006.

#### 2.2.2 Utvikling i vegtrafikk 1997-2007

Etterfølgende graf viser trafikken utvikling fordelt på regioner i perioden 1997-2007. For landet som helhet har den årlige gjennomsnittlige trafikkveksten vært på om lag 2,4 prosent. Veksten har vært noe høyere enn de prognoser som ble utarbeidet i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan og Nasjonal transportplan. Region vest og Region midt har hatt høyest vekst, mens veksten har vært lavest i Region nord.

Trafikkutvikling 1997-2007



### 2.2.3 Utvikling i bilsalg

	2006	2007	Endring 2006-2007 (%)
Sum førstegangs-registrerte biler inkl. bruktimporterte	196 368	219 103	10

### 2.2.4 Utvikling i kjøretøybestanden i Norge

	2006	2007	Endring 2006-2007 (%)
Totalt ant. reg. biler pr. 31.12.07	2 599 712	2 693 714	3,6
Totalt ant. kjøretøy pr. 31.12.07	4 103 296	4 271 563	4,1

### 3. Regnskap 2007

#### 3.1 Kapitteloversikt

##### *Utgifter*

Kap.	Post	Til disp. 2007 Mill. kr <sup>1)</sup>	Regnskap 2007	
			Mill. kr	% av Disp.
Kap. 1320	post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 151,5	7 055,5	98,7
	post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	359,1	337,6	94,0
	post 30 Riksveginvesteringer	5 274,7	5 166,8	98,0
	post 31 Rassikring	327,8	342,3	104,4
	post 35 Vegutbygging i Bjørvika	390,0	370,9	95,1
	post 60 Forsøk	918,9	841,9	91,6
	post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	1 484,4	1 454,1	98,0
Sum statlige midler		15 906,4	15 569,1	97,9
Annen finansiering <sup>2)</sup>		5 300,0	5 030,0	94,9
Totale utgifter		21 206,4	20 599,1	97,1

<sup>1)</sup> I tabellen er kap. 1320 post 23 og 30 korrigert for følgende: refusjon av lønnsutgifter kap. 4320 post 15, 16, 17 og 18, merinntekter kap. 4320 post 01.

<sup>2)</sup> Til disposisjon 2007 omfatter forutsatt ekstern finansiering til prosjekter/tiltak innenfor postene 29, 30, 31, 35 og 60 i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Uttak av mindreforbruk for tidligere år kommer i tillegg.

##### *Inntekter*

Kap.	Post	Forutsatte inntekter 2007 Mill. kr	Regnskap 2007	
			Mill. kr	% av forutsatt
Kap. 4320	post 01	135,0	313,2	232,0
	post 02	245,0	297,6	121,5
	post 03	40,0	84,9	212,3
	post 04	0	0	100,0
	post 15 <sup>1)</sup>	0,6	0,6	100,0
	post 16 <sup>1)</sup>	16,5	16,5	100,0
	post 17 <sup>1)</sup>	0,1	0,1	100,0
	post 18 <sup>1)</sup>	43,3	43,3	100,0
Totale inntekter		480,5	756,2	157,4

<sup>1)</sup> Forutsatte inntekter er satt lik regnskap

#### 3.1.1 Kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger

Mindreutgiften på post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m er på totalt 98,6 mill. kr. Mindreutgiften skyldes dels at 39 mill. kr av bevilgningen først ble vedtatt i desember, og at det ikke har vært mulig å utnytte disse midlene. Mindreutgiften kan også knyttes til Au2sys prosjektet som er stoppet for replanlegging. Oppgraderinger av etatens datasenter og oppbygging av reservedriftssenteret er forsinket grunnet kapasitetsproblemer. Videre er bru- og kaivedlikehold forsinket som følge av omfattende planlegging og forarbeid. Refusjoner og merinntekter på inntektspostene for post 23 utgjør 244,0 mill. kr. Dette er mer enn prognostisert gjennom året og bidrar til mindreutgiften på post 23.

### **3.1.2 Kap. 1320 post 29 Vederlag til OPS-prosjekter**

Statens vegvesen har overført 17,9 mill. kr fra post 29 til post 30 Riksveginvesteringer, jf. Samferdselsdepartementets brev av 10. oktober 2007.

Regnskapet viser et forbruk på 337,6 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 21,4 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at inflasjonsjusteringen ble lavere enn antatt, og at trafikksikkerhetsbonusen til OPS-selskapene Orkdalsvegen AS og Allfarveg AS ble lavere enn budsjettert. Som et resultat av nye krav til sikkerhet i tunneler, må det gjennomføres tilleggsarbeider i tunnelene på E18 Grimstad – Kristiansand. Arbeidene er kostnadsberegnet til om lag 25 mill. kr, og det er inngått avtale med OPS-selskapet om at vederlaget skal utbetales som en engangssum i 2008. Det er ikke tatt høyde for dette i budsjettet for 2008, og Statens vegvesen har derfor bedt om at mindreforbruket blir overført til 2008, jf. vårt brev av 14. februar 2008 med forklaringer til statsregnskapet 2007.

Eksterne midler stilt til rådighet i form at bompenger utgjorde 50 mill. kr. Dette er som forutsatt i St.prp. nr. 1 (2006-2007).

### **3.1.3 Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer**

Regnskapet viser et forbruk på 5 166,8 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 104,9 mill. kr. Statens vegvesen vurderer et mindreforbruk tilsvarende om lag en ukes forbruk som et svært godt resultat. En vesentlig del av mindreforbruket skyldes at forutsatt innkjøp av reservebrumateriell og installasjon av nødnett i tunneler er forsinket. Dette er utgifter der Statens vegvesen til dels er avhengig av andre.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 2 790 mill. kr. Dette er om lag 250 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Årsaken er vedtak om utbygging av prosjektene E18 Krosby – Knapstad i Østfold, jf. St.prp. nr. 79 (2006-2007), rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Østfold, jf. St.prp. nr. 41 (2006-2007) og St.prp. nr. 24 (2007-2008), E6 Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen, jf. St.prp. nr. 87 (2006-2007), rv 255 Jørstad – Segalstad bru i Oppland, jf. St.prp. nr. 35 (2006-2007), og rv 17 Tverlandet – Godøystraumen i Nordland (Vegpakke Salten), jf. St.prp. nr. 61 (2006-2007). Videre skyldes merforbruket uttak av mindreforbruk fra tidligere år.

### **3.1.4 Kap. 1320 post 31 Rassikring**

Regnskapet viser et forbruk på 342,3 mill. kr, dvs. et merforbruk på 14,5 mill. kr. Merforbruket skyldes behov for mer midler på flere prosjekter som er i slutfasen, samt merkostnader på allerede gjennomførte prosjekter. Statens vegvesen har bedt om at merforbruket inndras, jf. brev av 14. februar 2008 til Samferdselsdepartementet med forklaringer til statsregnskapet 2007. Dersom dette ikke lar seg gjøre, må merforbruket motregnes mot mindreforbruket på post 30 Riksveginvesteringer.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 40 mill. kr. Dette er om lag 40 mill. kr mindre enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2007-2008). Avviket skyldes forsinket oppstart på prosjektene rv 7 Bugjelet – Brimnes og rv 13 Ulvundsøyne i Hordaland.



### 3.1.5 Kap. 1320 post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Regnskapet viser et forbruk på 370,9 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 19,1 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at to fakturaer ikke kom til utbetaling i 2007 som forutsatt.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av tilskudd og bompenger utgjorde 715 mill. kr. Dette er 70 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2007-2008). Avviket skyldes i all hovedsak merbehov for å holde nødvendig framdrift i prosjektet og høyere lønns- og prisstigning fra 2006 til 2007 enn lagt til grunn i budsjettet for 2007. Merbehovet er dekket gjennom omdisponering av ubrukte bompengemidler på prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen.

### 3.1.6 Kap. 1320 post 60 Forsøk

Regnskapet viser et forbruk på 841,9 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 77 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i all hovedsak senere anleggsstart/framdrift enn planlagt på en rekke mindre prosjekter/tiltak både innenfor byforsøkene og fylkesforsøkene.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 1 590 mill. kr. Dette er om lag 390 mill. kr mindre enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Avviket skyldes i all hovedsak forsinket framdrift på Bybanen i Bergen.

### *Fylkeskommunale og kommunale bevilgninger til forsøkene*

#### *Storbyforsøkene*

Mill. 2007-kr

	Sammenligningsgrunnlag (jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007))			2007		
	Fylkes- kommunale midler	Kommunale midler	Sum	Regnskap	Ramme til nyinvestering i fylkes- vegnettet	Sum
Kristiansand	8,7	4,8	13,5	13,5	4,5	18,0
Bergen	59,9	159,4	219,3	160,0 <sup>*)</sup>	15,8	175,8
Trondheim	67,3	63,2	130,5	130,5	2,3	132,8

\*) Foreløpig tall

#### *Fylkesforsøkene*

I forsøket i Vestlandsrådet (Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane) inngår ikke fylkeskommunale midler. Regnskapstall for 2007 for forsøket i BTV (Buskerud, Telemark og Vestfold) foreligger ikke.

### 3.1.7 Kap. 1320 post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Post 72 viser en mindreutgift på 30,3 mill. kr. Mindreutgiften skyldes at NOx-avgift på 25 mill. kr for fjerde kvartal utbetales i 2008. Fra 2008 vil NOx-avgiften belastes for fire kvartaler. I tillegg gjenstår det å utbetale midler knyttet til terskelansvaret for drivolje i 2007 på 5,3 mill. kr.

### 3.1.8 Kap. 1322 Svinesundforbindelsen AS – post 91 Lån

	Mill. 2007-kr	
	<b>Tillatt rekvirert Mill. kr</b>	<b>Rekvirert pr. 31.12.07 Mill. kr</b>
Rekvirert beløp fra bompengeselskapet	132	10,1

Lånemidlene som ble overført fra 2005, kan benyttes til finansiering av etterarbeider og sluttoppgjør i 2006 og 2007. I 2007 ble det benyttet 10,1 mill. kr til dette. Endelig behov for sluttbevilgning forventes først å foreligge i mars 2008. Det er imidlertid ikke adgang til å overføre udisponert lånebevilgning fra tidligere år til 2008. Vegdirektoratet vil komme tilbake til behovet i 2008 som egen sak når dette er nærmere avklart, jf. St.prp. nr. 1 (2007-2008).

### 3.1.9 Kap. 1322 Svinesundforbindelsen AS – post 92 Opptreksrenter

Samferdselsdepartementet har beregnet opptreksrentene i 2007 til kr. 300 799,85, jf. årsoppgaven for 2007 sendt Svinesundforbindelsen AS ved Samferdselsdepartementets brev av 16. januar 2008. Dette gir et mindreforbruk på kr. 379 200.

### 3.1.10 Kap. 1330 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

*Tilskuddsordningen for universell utforming innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde (BRA-programmet)*

Mill. 2007-kr		
<b>Til disposisjon 2007</b>	<b>Utbetalt 2007</b>	<b>Avvik</b>
50,0	39,9	10,1

Avviket skyldes delvis manglende kapasitet i anleggsmarkedet og delvis forsinket anleggsstart som følge av at midlene først ble tildelt i april 2007.

### 3.1.11 Kap. 4320 Statens vegvesens inntekter

#### *Post 01 Salgsinntekter*

Regnskapet for 2007 viser en inntekt på 313,2 mill. kr. Dette utgjør en merinntekt på 178,2 mill. kr. Omfanget av oppgaver som vi har ansvaret for varierer over tid og det er derfor knyttet usikkerhet til inntektene. I 2007 er eksempelvis en vesentlig del av merinntektene knyttet til tilbakebetaling fra bompengeselskapene for utlegg som Statens vegvesen har hatt til innkjøp av bompengebrikker. Etterfølgende tabell gir en oversikt over hvordan inntektene fordeler seg:

Inntektstyper	Mill. 2007- kr
Refusjon fra bistandsland	17
Øvrige refusjoner (kurs/konferanser m.v)	16
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	60
Salg av kjennemerker (skilt)	40
Salg av fast eiendom	27
Salg fra Autosys/vegdatabank	27
Salg av bilde til førerkort	10
Refusjon av utlegg for bompengebrikker	60
Innbetaling av lån fra Tungenes ferjeterminal AS til E39 Rennfast	17
Øvrige inntekter (Typegodkjenning kjøretøy, Turistvegprosjektet, Leieinntekter, Følgetransport m.v)	38
<b>Sum</b>	<b>312</b>

### *Post 02 Diverse gebyrer*

Regnskapet for 2007 viser en inntekt på 297,6 mill. kr og utgjør en merinntekt på 52,6 mill. kr. De siste årene har det vært en relativt stor nedgang i gebyrinntektene. For 2005 var de samlede gebyrene på 334,1 mill. kr og for 2006 var det 311,0 mill. kr. Sammenlignet med 2005 har Førerkort-/prøvegebyr en nedgang med 21,4 mill. kr og kontrollgebyrer (periodisk kontroll) har en nedgang med 17,7 mill. kr. Omfanget av oppgaver som vi har ansvaret for varierer over tid, det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene.

### *Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper*

Posten har en merinntekt på 44,9 mill. kr. Inntektene dekker faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er meget vanskelige å anslå, og vil sannsynligvis variere fra år til år.

## **4. Mål og resultater**

### **4.1 Trafikksikkerhet**

#### **4.1.1 Drepte eller skadde**

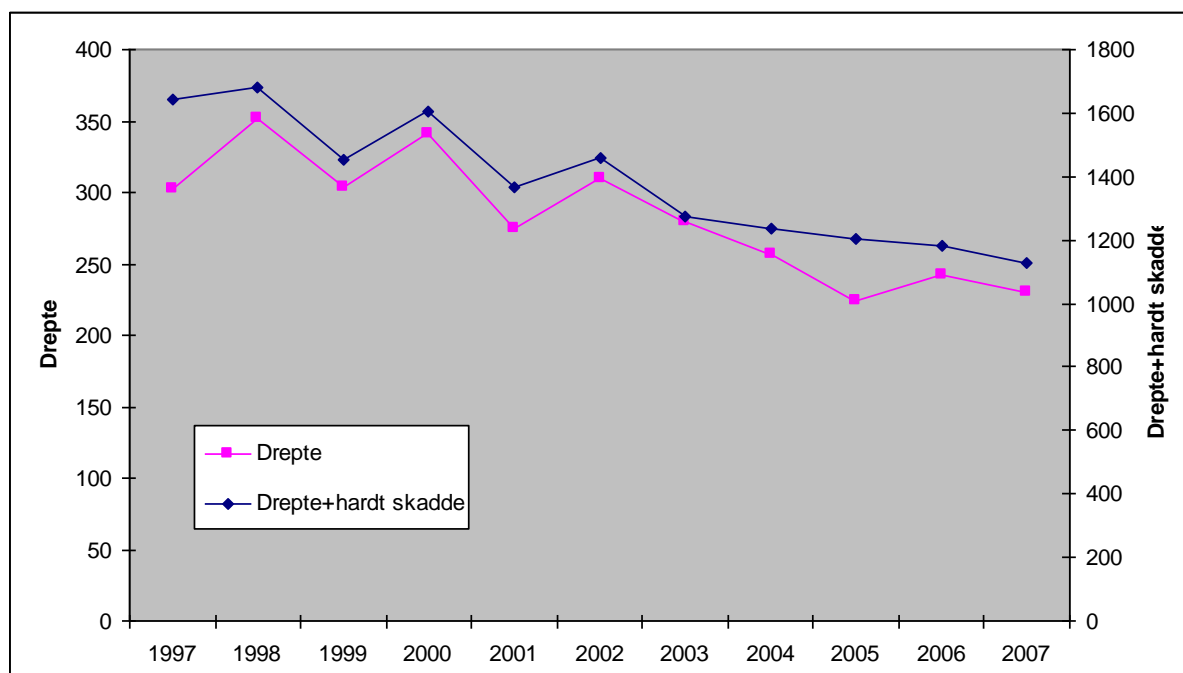
	Mål 2007	Beregnet resultat 2007	Avvik
Beregnet endring i antall drepte eller skadde	30	25	5

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet til å gi en virkning på om lag 30 færre drepte eller hardt skadde. Beregnet resultat av tiltak gjennomført i 2007 viser en reduksjon med om lag 25 drepte eller hardt skadde. Avviket skyldes lavere innsats til Statens vegvesens kontrollvirksomhet enn det som var forutsatt. Årsaken til dette er omtalt under punkt 4.1.2.

Beregnet resultat for 2006 og 2007 viser at Statens vegvesens innsats til trafikksikkerhetsrettede tiltak er betydelig lavere enn det som var forutsatt i NTP 2006-2015 og i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009. Etter de to første årene av fireårsperioden er det gjennomført tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som til sammen gir om lag 45 færre drepte eller hardt skadde, mens målsettingen i NTP var at det i perioden 2006-2009

skulle gjennomføres tiltak som til sammen ga 180 færre drepte eller hardt skadde. Dette gir en måloppnåelse på 25 prosent halvveis i planperioden.

Figuren nedenfor viser den faktiske utviklingen de siste 10 årene, både når det gjelder antall drepte og når det gjelder drepte og hardt skadde samlet. I 2007 omkom 230 personer i vegtrafikken. Dette er 12 færre enn i 2006. Også når det gjelder antall hardt skadde ser det ut til å ha vært en liten nedgang fra 940 i 2006 til om lag 900 i 2007. Imidlertid er tallene for hardt skadde i 2007 basert på foreløpige anslag, og vil kunne bli justert noe. Figuren viser at den langsiktige trenden er klart positiv.



#### 4.1.2 Trafikksikkerhetstilstand for trafikanter og kjøretøy

Statens vegvesen gjennomfører hvert år tilstandsundersøkelser. Tabellen nedenfor viser resultatene fra undersøkelsene i 2007 når det gjelder bilbeltebruk, overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene og andel tunge kjøretøyer med godkjente bremses. Dette er sammenholdt med målene for 2010 i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009.

	<b>Mål for 2010 i Statens vegvesens handlingsprogram %</b>	<b>Status 2006</b>	<b>Resultater fra tilstandsundersøkelsen i 2007 %</b>
Bruk av bilbelte innenfor tettbygd strøk (førere + passasjerer)	90	85	89
Bruk av bilbelte utenfor tettbygd strøk (førere + passasjerer)	94	92	93
Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene mht. døgnhvil	94	89	92
Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene mht. lengste daglige kjøretid	96	94	94
Andel tunge kjøretøyer med godkjente bremses	85	73	75

Tilstandsundersøkelsene fra 2007 gir et betydelig mer optimistisk bilde av utviklingen enn det kontrollaktiviteten skulle tilsi (jf. punkt 4.1.2). Spesielt når det gjelder bilbeltebruk innenfor tettbygd strøk er resultatet i 2007 vesentlig bedre enn i 2006. Det er imidlertid viktig å bemerke at det er usikkerhet knyttet til tilstandsundersøkelsene, og resultatene fra ett enkelt år må tillegges begrenset vekt.

	<b>Plantall 2007, jf handlingsprogram 2006-2009</b>	<b>Utførte kontroller 2007</b>	<b>Avvik pst</b>
Kjøre- og hviletid på veg	120 000	70 856	-41 %
Kjøre- og hviletid i bedrift	80 000	57 814	-28 %
Tungtransportkontroller	250 000	125 781	-50 %
Bilbeltekontroller	950 000	634 863	-33 %

Statens vegvesen har et lavere kontrollvolum i 2007 enn i 2006. Dette skyldes både knapphet på ressurser, og større fokus på at kontrollene skal utføres på steder og tider der dette gir størst effekt med hensyn til overholdelse av regelverket. Synlig kontroll på vegen skulle ha fokus i 2007. Dette har vært gjennomført så mye som mulig, men med bakgrunn i forhold som nevnt nedenfor har omfanget blitt mindre enn ønskelig.

Innen trafikant- og kjøretøyområdene var det forutsatt en jevn og kontinuerlig økning av aktivitetene i planperioden, spesielt innen de forhold som har effekt på reduksjon i antall drepte og hardt skadde – som bilbeltekontroll, kontroll av tunge kjøretøy og mengdetrening. Pr. 1. oktober 2007 ble det etablert tilsynsenheter i alle regionene, der ressursene stort sett ble hentet fra trafikkstasjonene. Vi har også i perioder måttet benytte utekontrollpersonell til å avhjelpe lange ventetider på trafikkstasjonene. I tillegg er det innført nye kvalitetssikringsrutiner som medfører økt ressursbruk. Med bakgrunn i dette ble mål for virkninger av kontrollene ikke nådd.

### 4.1.3 Periodiske kjøretøykontroller

	Kontroller Totalt 2007		Herav					
			Lette kjøretøy 2007		Mellomtunge kjøretøy 2007		Tunge kjøretøy 2007	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Statens vegvesen	12 697	1,1	11 129	1,1	760	1,7	808	1,3
NAF	95 898	8,7	94 817	9,5	1081	2,3	0	0,0
Verksteder	996 897	90,2	890 324	89,4	44590	96	61 983	98,7
Sum	1 105 492	100	996 270	100	46431	100	62 791	100

Statens vegvesen hadde i 2007 en gjennomsnittelig markedsandel for periodisk kjøretøykontroll på 1,1 prosent. Dette er en nedgang på 0,5 prosentpoeng i forhold til markedsandelen på 1,6 prosent i 2006.

### 4.1.4 Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreducerende tiltak

	Mål	Resultat 2007	Avvik
Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreducerende tiltak	460	440	-20

Statens vegvesen hadde som mål å gjennomføre ulykkesreducerende tiltak på om lag 460 km ulykkesbelastet riksveg. Det ble gjennomført tiltak på om lag 440 km, dvs en måloppnåelse på 96 prosent.

Ulykkesreducerende tiltak er blant annet strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner, etablering av midtrekkverk på eksisterende to- og tre felts veier eller bygging av helt ny veg.

### 4.1.5 Midtrekkverk

	Mål 2007	Resultat 2007	Avvik
Antall km midtrekkverk som er bygd på to- og trefeltsveger	9	22	13

Målet for bygging av midtrekkverk på to- og trefeltsveger var 9 km. Resultatet er 13 km mer enn målet. Dette skyldes at flere strekninger ikke var tatt med i måltallet for 2007, samt forsering av prosjekter som opprinnelig var forutsatt ferdigstilt i 2008.

## 4.2 Framkommelighet

### 4.2.1 Vegdekkenes tilstand

#### *Generelt*

Det er satt mål om vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. Generelt er det spordybde som utløser tiltak på veier med stor trafikk, mens manglende jevnhet vanligvis

er det største problemet på det lavtrafikkerte vegnettet. Innsatsen til vedlikehold av vegdekker har i 2007 vært på om lag 870 mill. kr, mens det burde ha vært 1000-1100 mill. kr for ikke å forringe kvaliteten ytterligere.

Vegdekkene klassifiseres som svært dårlig dersom spordybde eller jevnhet ved måletidspunktet ligger under kravene i vedlikeholdsstandarden. Dersom en strekning har behov for tiltak innen ett til to år betegnes tilstanden som dårlig. I 2007 er andelen av riksvegnettet hvor tilstanden klassifiseres som dårlig eller svært dårlig 37,8 prosent. (10 325 km). Dette er en økning på 0,4 prosent. (145 km) fra 2006. Fra 2002 har lengden riksveg med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med om lag 1 760 km.

Tabellen under viser faktisk forbruk til asfalt og antall km per region i 2007.

Region	Mål 2007 (mill. 2007- kr)	Faktisk forbruk asfalt i 2007 (mill. kr 2007- kr)	Antall km asfalt i 2007	Antall km asfalt på gang- og sykkelveger i 2007	Faktisk forbruk asfalt (mill. 2007-kr) på gang- og sykkelveger i 2007
Øst	224	248,5	497*	16,5	3
Sør	168	168,8	304,9	16,6	4,1
Vest	144	153	322	4,3	1,9
Midt	112	143,4	193,6	7,7	1,6
Nord	152	153	247,5	7,8	1,4
Sum	800	866,7	1565	52,9	12

\* Omregnet til 2-felts veg

Økningen i asfaltprisene fra 2006 til 2007 var gjennomsnittlig på 7 %. Denne økningen er basert på analyser av prisene på tilbudstidspunktet. I tillegg reguleres oppgjørene for asfalt i forhold til økning i oljeprisen gjennom leggesesongen. I 2007 økte korreksjonsindeksen for bindemiddelprisen med nesten 30 % fra februar til august, noe som tilsvarer en ytterligere økning av asfaltprisen på 7 - 8 % utover prisen på tilbudstidspunktet.

### **Jevnhet**

Oppfyllelsen av måltallene for jevnhet varierer i stor grad mellom regionene, men generelt sett er jevnheten dårligere på stamveger med mindre enn 1500 kjøretøy i døgnet samt øvrige riksveger med mer enn 5000 kjøretøy i døgnet. Jevnhet dårligere enn måltallene gir både dårligere framkommelighet og økte kjøretøykostnader for trafikantene i forhold til det som er optimalt. Det kan også være en indikasjon på dårlig bæreevne.

### **Spor**

Spordybden er dårligere enn standardkrav for hele riksvegnettet med unntak av deler av stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet med lav trafikk (mindre enn 1500 kjøretøy i døgnet). Sporutviklingen har utviklet seg i negativ retning i 2007 i alle regioner med unntak av en viss forbedring i Region vest. Større trafikk og mer godstrafikk fører til økt slitasje og større setningsskader i undergrunnen. Økt spordybde gir dårligere framkommelighet og økt antall ulykker.

#### 4.2.2 Trafikanttilfredshet med framkommelighet (sommerundersøkelsen)

Det ble også i 2007 gjennomført en undersøkelse for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med framkommeligheten. Undersøkelsen ble i fjor gjennomført gjennom telefonintervju, mens det tidligere ble utsendt spørreskjema. Disse endringene gjør at direkte sammenligninger med tidligere års resultater ikke kan gjøres.

Resultatet for sommersesongen 2007 er 3,7 på en skala fra 1 til 6 hvor 6 er best. Det beste resultatet gjelder skilting og oppmerking (veginformasjon), mens vegens tilstand er dårligst (3,4). Vegdekketilstanden er det forholdet som oppnår klart dårligst karakter. Privatbilister gir her karakteren 2,7, mens yrkessjåfører gir karakteren 2,3. Siktrydding får også dårlig karakter, 3,3 av privatbilister og 2,8 hos yrkessjåfører. Gang/sykkelvegene har fått 3,5. For denne del-indikatoren er det renhold i leskur som får dårligst karakter.

Siktrydding hadde dårlig resultat også i fjor og det synes som om det er nødvendig med ytterligere innsats for å oppnå forbedringer her

Det vil i 2008 bli foretatt en systematisk registrering av asfaltbehov på gang og sykkelveger, samt en registrering av standard på leskur.

#### 4.2.3 Veger åpnet for trafikk

	Mål 2007	Resultat 2007	Avvik
Antall km firefelts veg som er åpnet for trafikk	35	38	3

Målet for 2007 var utbygging av 35 km firefelts veg. Resultatet er 3 km mer enn målet. Dette skyldes i hovedsak at strekningen Svingenskogen – Slang på prosjektet E6 Svingenskogen - Åsgård (korridor 1) ikke var tatt med i måltallet. I tillegg var 65 km riksveg åpnet for trafikk på stamvegnettet og 71 km riksveg var åpnet for trafikk på det øvrige riksvegnettet.

#### 4.2.4 Ras

	Mål 2007	Resultat	Resultat 2007
Antall rasutsatte punkter som er utbedret	11	18	7
Antall rasutsatte strekninger som er utbedret	3	3	0

Målet for 2007 var utbedring av 11 rasutsatte punkter. Resultatet er 7 punkter mer enn målet. Dette skyldes i all hovedsak at flere rasutsatte punkter ikke var tatt med i måltallet.

Det ble utbedret 3 rasutsatte strekninger i 2007, som forutsatt.



#### 4.2.5 Gående og syklende

	Mål 2007	Resultat 2007	Avvik
Antall km veg som er tilrettelagt for gående og syklende (totalt)	41	62	21
- herav antall km sammenhengende sykkelnett i de 6 storbyene	9	13	4

Målet for 2007 var tilrettelegging av 41 km veg for gående og syklende. Resultatet er 21 km mer enn målet. Dette skyldes blant annet at bevilgningen til dette formålet ble økt i sluttarbeidet med St.prp. nr. 1 (2006-2007) uten at måltallet ble oppdatert. I tillegg var bygging av gang- og sykkelveger som del av enkelte strekningsvise prosjekter ikke tatt med i måltallet.

Målet for 2007 var tilrettelegging av 9 km sammenhengende sykkelnett i de 6 storbyene. Resultatet er 4 km mer enn målet. Dette skyldes blant annet at bevilgningen til dette formålet ble økt i sluttarbeidet med St.prp. nr. 1 (2006-2007) uten at måltallet ble oppdatert.

	Resultat 2007
Antall km gang- og sykkelveganlegg som er inspisert og forbedret i hht. håndbok 249:	
- km inspisert	370
- km forbedret	78

Det er et mål at om lag 800 km gang- og sykkelveganlegg skal inspiseres og eventuelt forbedres i perioden 2006-2009. Det legges vekt på trafiksikkerhet og framkommelighet. Etter 2 år er det inspisert om lag 640 km og forbedret om lag 106 km.

	Resultat 2007
Antall tettsteder hvor regionen har laget plan for hovednett for sykkel i samarbeid med kommunen	9

Utarbeiding av planer i samarbeid med kommuner er startet, men er kommet noe ulikt i gang i regionene. Det er et mål at minst halvparten av byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha vedtatte planer innen utgangen av 2009. Etter 2 år foreligger det vedtatte planer for 30 byer og tettsteder.

#### 4.2.6 Tunneler

	Mål 2007	Resultat 2007	Avvik
Antall punkt i tunneler på stamveg som er utbedret til frihøyde 4,2 meter	1	1	0

Utbedring av frihøyden i Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelen på E134 i Hordaland var ikke med i målet for 2007. Frihøyden er økt til 4,2 meter, men det gjenstår å montere og brannsikre noe PE-skum. Tunnelene vil derfor først bli skiltet for 4,2 m frihøyde i 2008.

#### 4.2.7 Skiltfornyingsprogram

	Antall mill. 2007-kr Antall km
Antall mill. kr brukt til skiltfornyingsprogram i 2007	28
Antall km veg der det er gjennomført skiltfornyning i 2007 (jf. kap. 6.3 i håndbok 046 Skiltfornyning)	810

Innsatsnivået til gjennomføring av skiltfornyingsprogrammet var i 2007 betydelig lavere enn det som var forutsatt i handlingsprogrammet

#### 4.2.8 Ferjedrift

	Åpningstid 2007	Frekvens 2007	Oversitting 2007
Måloppnåelse samtlige strekninger (prosent)	98	85	89
Stamvegstreknings (antall)	8 av 11	7 av 11	8 av 11
Andre strekninger (antall)	169 av 169	146 av 169	153 av 169

Statens vegvesen kjøper ferjetjenester i riksvegnettet med basis i standard for ferjedrift beskrevet i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. 98 prosent av alle strekningene hadde ved utgangen av 2007 en åpningstid som minst tilsvarte målet i Nasjonal transportplan. Tilsvarende var det bare 11 prosent av strekningene som hadde gjensitting og kødannelse utover målene.

Status konkurranseutsetting	Antall
Totalt antall konkurranseutsatte samband (lyst ut, undertegnet og under kontrakt)	39
Antall samband lyst ut på konkurranse i 2007	15

Ved utgangen av 2007 var det 39 ferjesamband i riksvegnettet som var lyst ut på konkurranse.

#### 4.2.9 Kollektivtrafikktiltak

##### *Gjennomførte tiltak for å bedre forholdene for kollektivtransporten i 2007*

Totalt ble det i 2007 benyttet 501,1 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i de seks storbyområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Tabellen nedenfor viser forbruket fordelt på tre ulike tiltaksgrupper, sammenholdt med den planlagte fordelingen av midler.

Mill. 2007-kr

Type tiltak	Til disposisjon i 2007			Forbruk pr. 31.12.2007		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Framkommelighet	38,6	148,6	187,2	43,6	95,1	138,7
Knutepunkt	14,8	55,2	70,0	10,6	44,5	55,1
Andre tiltak	86,2	350,0	436,2	2,6	304,7	307,3
Totalt	139,6	553,8	693,4	56,8	444,3	501,1

Totalt forbruk utgjorde om lag 72 prosent av disponible midler, og var lavest for posten Andre tiltak (70 prosent). Som i 2006 er mindreforbruket primært knyttet til prosjekter i Oslo-området:

- Kolsåsbanen i Akershus: Utsatt pga manglende avklaring av planer og finansieringsplan
- Slemmestadveien: Utsatt pga innsigelse og manglende vedtak fra Asker kommune
- Nesodden terminal: Utsatt oppstart pga uenighet mellom kommune og fylkeskommune om driftsansvar.

Forbruket i 2007 fordeler seg på følgende tiltak i de seks storbyområdene:

Mill. 2007-kr

	Oslo	Kristiansand	Stavanger	Bergen	Trondheim	Tromsø	Sum
Framkommelighet	108,6	3,5	24,7	1,9	0	0	138,7
Knutepunkt	48,3	3,5	0	0,1	2,7	0,5	55,1
Andre tiltak	272,0	0,8	3,3	25,2	0	6	307,3
Totalt	428,9	7,8	28,0	27,2	2,7	6,5	501,1

Status for gjennomførte tiltak for bedre framkommelighet på stamlinjenettet i de seks storbyområdene er som følger:

	Kollektivfelt, andre feltprioriteringer Km		Signalprioritering Antall		Andel kryss med signalprioritering %
	Status 31/12-2007	Bygget 2007	Status 31/12-2007	Bygget 2007	Status 31/12-2007
Oslo	85,1	3,6	107	20	90
Kristiansand	3,4	0	8	0	70
Stavanger	9,8	0	22	6	51
Bergen	17,4	0	14	-1	13
Trondheim	17,0	0	38	0	54
Tromsø	4,0	0	1	0	10
Total	136,7	3,6	189	25	46

I tillegg til kollektivfelt og andre feltprioriteringer (sambruksfelt) kommer ulike tiltak som også gir bedre framkommelighet for kollektivtransporten. Det er i flere byer blant annet en utstrakt bruk av skilting i form av gjennomkjøringsforbud, innkjøringsforbud og svingepåbud som gir buss en høy trafikal prioritering.

#### *Framkommelighet i de største byene*

Tilstanden for framkommelighet på stamlinjenettet i de seks storbyområdene blir registrert årlig. Tallene i tabellen nedenfor viser gjennomsnittlig linjehastighet i ettermiddagsrushet i km/t (inklusive holdeplassestid) for en utvalgt del av stamlinjenettet.

Byområde	Høst 2006	Høst 2007	Kommentar
Oslo	17,2	16,8	8 stamlinjer, herav 4 sporvogn. Størst forverring på regionale busslinjer, mens situasjonen for sporvogn har forbedret seg.
Bergen	20,9	21,0	5 stamlinjer
Trondheim	21,1	21,3	3 stamlinjer
Stavanger	30,1	28,1	2 stamlinjer
Kristiansand	27,4	27,0	1 stamlinje (Busmetro)
Tromsø	21,3	22,7	2 stamlinjer. Det er ikke gjennomført framkommelighetstiltak i Tromsø i 2007. Tallene er usikre da data er basert på et ustabil system for sanntidsinfo.

### 4.3 Miljø

#### 4.3.1 Vern og bruk av biologisk mangfold og kulturminner og kulturmiljø

##### *Inngrep og/eller nærføring i verdifulle natur- og kulturmiljøer*

		Resultat 2007
Inngrep og/eller nærføring til formelt vernede eller formelt foreslått vernede områder	Nasjonalpark/landskapsvernområde (nærføring 0-1 km) - daa	0
	Naturreservater (nærføring 0-250 m) - daa	0
	Kulturminner (nærføring over 55 dBA) - antall	6,0
	Kulturmiljø (nærføring over 55 dBA) - daa	0,9
Inngrep i og/eller nærføring til kulturlandskap som er gitt nasjonal verdi (nærføring over 55 dBA) - daa		0
Inngrep i og/eller nærføring til inngrepsfrie områder (1km til større tekniske inngrep) - daa		0
Inngrep i vassdragsbelte langs vernede vassdrag (inntil 100 m fra hovedelv, sideelv, større bekk eller vann) - km		0,4
Inngrep i strandsone (0-10 m fra strandkant) eller utfylling i vann, sjø eller hovedelv - km		5,2
Inngrep i elvedelta - daa		0

Inngrep i strandsone/utfylling skyldes prosjektene E134 Rullestadiusvet, rv 55 Stedjeberget, rv 617 Gotteberget - Kapellneset og rv 546 Austevollbrua.

#### 4.3.2 Støy og luftforurensning

##### *Innfri Forurensningslovens krav – luft*

Det er gjennomført tiltak i byer der det har vært målt overskridelser av forurensningsforskriftens grenseverdi for svevestøv (PM<sub>10</sub>). Miljøfartsgrense på 60 km/t på rv150 Store ringvei, E18 Drammensveien og rv 4 Trondheimsveien i Oslo har gitt god effekt. Videre er det gjennomført salting av veger for å dempe støvet. Piggdekkavgiften i Trondheim, Bergen

og Oslo har også gitt redusert svevestøv. Tromsø og Grenland vurderer en tilsvarende ordning. Det ble i 2007 målt overskridelser av grenseverdien for svevestøv som skyldes vegtrafikk i Trondheim. Dette er en forbedring fra 2006, da det ble målt overskridelser både i Oslo, Lillehammer, Drammen og Trondheim. Det er grunn til å anta at noe av årsaken til forbedringene ligger i værforholdene, i tillegg til de gjennomførte tiltakene. Tellingene viser at piggfriandelen i 2007 var 80,5 prosent i Oslo, 74 prosent i Drammen, 79 prosent i Bergen, 70 prosent i Trondheim, 43 prosent i Lillehammer og 8,5 prosent i Tromsø.

### **Nasjonale mål - luft**

*Endring i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av NO<sub>2</sub> (1 times midlingstid) grunnet vegtrafikk langs riksvegnettet i forhold til nasjonalt mål for 2010.*

	Status 1.1.2007	Status 1.1.2008	Resultat 2007
Status og endring i antall personer som er eksponert for timemiddelkonsentrasjoner av nitrogendioksid (NO <sub>2</sub> ) over 150 µg/m <sup>3</sup> mer enn 8 timer pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	9 600	9 800	200

Økningen skyldes trafikkveksten, som oppveier for virkningen av utskifting av kjøretøyparken.

*Endring i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av PM<sub>10</sub> (1 døgn midlingstid) grunnet vegtrafikk langs riksvegnettet i forhold til nasjonale mål for hhv. 2005 og 2010.*

	Status 1.1.2007	Status 1.1.2008	Resultat 2007
Status og endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM <sub>10</sub> ) over 50 µg/m <sup>3</sup> mer enn 7 dager pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	21 200	15 800	-5 400

Reduksjonen skyldes redusert piggdekkbruk, utskifting av kjøretøyparken og effekten av miljøfartsgrensen på E18 Drammensveien i Oslo.

### **Nasjonale mål – støy**

*Endring i SPI fra vegtrafikk på riksvegnettet*

	Status 1.1.2007	Status 1.1.2008	Resultat 2007
Status og endring i SPI fra vegtrafikk, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	144 300	200 000	55 700

En stor del av økningen skyldes at databasene i forbindelse med innendørs kartlegging i henhold til forurensningsforskriften har blitt oppdatert med boliger som tidligere ikke har vært kartlagt. Dersom en ser bort fra dette, antas økningen i SPI å ha vært på om lag 2-4 prosent i 2007. Økningen skyldes trafikkvekst. Utviklingen av støysvake vegdekker og andre

kilderettete støytiltak er ikke kommet langt nok til at slike tiltak kan gjennomføres i stort omfang.

### ***Innendørs støy***

*Endring i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for innendørs støy over 40 dBA grunnet vegtrafikk på riksvegnettet*

	Status 1.1.2007	Status 1.1.2008	Resultat 2007
Status og endring i antall personer utsatt for mer enn 40 dB innendørs støy fra vegtrafikken, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	10 400	12 500	2 100

Økningen skyldes trafikkvekst samt at databasene har blitt oppdatert med boliger som tidligere ikke hadde vært kartlagt, jf. omtalen av endring i SPI.

I 2007 har det blitt gjennomført en oppdatering av kartleggingen av innendørs støy etter forurensningsforskriften. Grove beregninger viser at antall personer utsatt for et nivå over 42 dB inne i sin bolig/institusjon er om lag 2 100. Mer detaljerte beregninger gjennomføres fram til sommeren 2008, og det ventes at disse beregningene vil gi noe færre personer over 42 dB enn de grove beregningene. Tiltak vil bli gjennomført i 2008-2010.

### **4.3.3 Dyrket jord som er omdisponert til utbygging**

	Resultat 2007
Antall dekar dyrket A-jord som er omdisponert til utbygging	1 314

### **4.3.4 Grønn stat**

Rapportering innenfor områdene som inngår i Grønn stat:

Grønn stat i kontorbedriften	Resultat 2007	Kommentar
Andel restavfall (vekt-%)	30-65	Tallene er ikke fullstendige da det er gjort et utvalg av tjenestesteder. Der renovatører ikke veier avfallet er det antatt fulle containere. Noen steder er det flere mottakere av avfall.
Andel miljøsertifiserte leverandører (%)	20-100	Tallene er ikke fullstendige da kun de største avtalene inngår.

Grønn stat i byggherrevirksomheten	Resultat 2007	Kommentar
Andel restavfall (vekt-%) <sup>*)</sup>	30-100	Tallene er ikke fullstendige da kun de største prosjektene inngår.
Miljøkrav i kontrakter		Følger Håndbok 066. Eksempler på krav i Region øst: sedimentasjonsdammer etablert før anleggsstart, tidlig gressetablering, tiltak i ørretbekker, støykrav, kildesortering, utslippsledning for borevann, støvbinding på anleggsveger.
Saltforbruk (tonn)	156 000	Kalenderår, ikke vintersesong.

#### 4.4 Oppfølging av investeringsprosjekter

##### *Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2006*

Prosjekt	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2006-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2006-kr)	Avvik i %
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2006	4 674	4 740	1,4

For å bedre kvaliteten på det innrapporterte tallmaterialet for avsluttede prosjekter og kontrakter, er det lagt opp til at økonomisk sluttrapportering for prosjekter fullført i 2006 først skal foreligge høsten 2007, jf Statens vegvesen årsrapport for 2006.

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 10 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2006 er det en kostnadsøkning på totalt 1,4 prosent i forhold til opprinnelig overslag. Dette anses som svært bra. Tilsvarende tall for 2005 var en kostnadsreduksjon på 6,9 prosent.

##### *Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2006*

For de 43 prosjektene som ble fulgt opp spesielt, ble 7 prosjekter åpnet for trafikk i 2006. Samlet for disse 8 prosjektene var det en kostnadsøkning på 48 mill. kr (1,8 prosent) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2005 var 8 prosjekter med en samlet kostnadsbesparelse på 423 mill. kr (11,8 prosent)

Etterfølgende tabell viser avvik fra opprinnelig kostnadsoverslag for hvert enkelt prosjekt. For prosjekter med avvik større enn +/- 10 prosent er det gitt en kort forklaring.

Region	Prosjekt	Opprinnelig overslag (mill. 2007-kr)	Siste overslag (mill. 2007-kr)	Avvik i %
Region øst	Rv 4 Reinsvoll – Hunndalen	379	461	+ 21,6
Region sør	E18 Høvik – Frydenhaug	998	1020	+ 2,2
	Rv 42 Aunevik – Bukkesteinen	195	247	+ 27,7
	Rv 283 Kreftingsgate	371	274	- 26,1
Region vest	E39 Halhjem/Sandvikvåg ferjekaier	251	282	+ 12,4
Region midt	E134 Horgheimseidet – Sogge bru	178	165	- 7,6
Region nord	E12 Umskaret	281	252	- 10,3

##### *Rv 4 Reinsvoll – Hunndalen*

Anleggsarbeidene startet i november 2003, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juli 2006. Dårlig fjellkvalitet førte til behov for ekstra fjellsikring samt etablering av nye sidetak for henting av steinmasse til forsterkningslag. I tillegg skyldes kostnadsøkningen store mengdeøkninger på grunn av bl.a. masseutskifting i myrer.

##### *Rv 42 Aunevik – Bukkesteinen*

Anleggsarbeidene startet i januar 2005, og prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2006. Kostnadsøkningen skyldes blant annet dårlig fjell og problemer med mudring og fylling i sjøen.

*Rv 283 Kreftingsgate*

Anleggsarbeidene startet i juni 2004, og prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 2006. Kostnadsbesparelsen skyldes endret byggemåte for en kulvert, reduserte eiendomsstatninger og lavere entreprisestrukturer enn forutsatt da anlegget ble tatt opp til bevilgning.

*E39 Halhjem/Sandvikvåg ferjekaier*

Anleggsarbeidene startet i oktober 2005, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2006. Kostnadsøkningen skyldes mengdeøkninger pga økt sprengingsvolum og økte mengder til bærelag, asfaltering og drenering på trafikkarealene. I tillegg skyldes økningen bl.a. mer omfattende utdyping av havnebasenget enn forutsatt og ekstrakostnader i forbindelse med ferjeavviklingen i byggeperioden.

*E12 Umskaret*

Anleggsarbeidene startet i april 2004, og prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 2006. Kostnadsbesparelsen skyldes lavere entreprisestrukturer enn forutsatt da prosjektet ble tatt opp til bevilgning.

***Endringer i kostnadsoverslag for igangværende større prosjekter***

Opprinnelig kostnadsoverslag for de 52 prosjektene som i 2007 inngikk i den spesielle oppfølgingen av større prosjekter var totalt 36 668 mill. kr. Det er registrert en kostnadsøkning på 1 327 mill. kr (3,6 prosent) i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007). I forhold til opprinnelig overslag er det en kostnadsøkning på 1 654 mill. kr (4,5 prosent). Vedlagte oversikt viser status for de 52 prosjektene som ble fulgt opp spesielt.

**5. Fylkesveger****5.1 Totale midler til fylkesvegnettet**

Mill. 2007-kr

	Anlegg <sup>2)</sup>		Drift og vedlikehold	
	2006	2007	2006	2007
Sum <sup>1)</sup>	1 203	1 441	1 547	1 639

<sup>1)</sup> Bevilgningstall.

<sup>2)</sup> Inkl. også kommunale tilskudd og forskudd.

**5.2 Standarden på fylkesvegnettet**

	Status 01.01.2008
Lengde på hele fylkesvegnettet	27 250 km
Andel med fast dekke	79 %
Spordebyrde (90 % nivå) mm	19,5 mm
Jevnhet (IRI-verdien, 90 % nivå)	6,5 mm
Aksellast (%-andel av hele vegnettet tillatt for 10/10 tonn)	55 %
Forsterket (antall km fylkesveg som er forsterket)	240 km <sup>1)</sup>

1) Ufullstendig tall pga data må ettersendes for enkelte fylker



## 6. Annen informasjon

### 6.1 Funksjonskontrakter

#### *Drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar*

Det rapporteres ulikt omfang på kontrollaktivitetene. Dette gjelder også vinterdriften. Omfanget av vegvesenets egen stikkprøvekontroll er noe lavere enn det nivået som er bestemt gjennom styringsrutinene. Det ble i 2007 sendt ut en ny instruks for håndtering av mangler og sanksjoner der det fokuseres sterkere på å få entreprenørene til å øke sin innsats når det gjelder egenkontroll. Egenkontroller skal i henhold til kontraktene og egne kvalitetsrutiner leveres til Statens vegvesen for å dokumentere at leveranser er i henhold til kvalitetskrav. I 2007 er det innført strengere krav til kontraktene som skal inngås i 2008, både i forhold til kvalifikasjoner for å utføre kontraktene og i forhold til kontraktens gjennomføring. For de eksisterende kontraktene har det blitt satt fokus på å håndheve disse slik at entreprenørenes egenkontroll er i samsvar med kontrakten og det de ulike selskapene har forpliktet seg til.

### 6.2 Forfall i vegkapitalen

Vedlikeholdsbehovet er oppsummert i tabellen under.

	Vedl.behov for å opprettholde vegnettets tilstand i 2007	Innsats i vedlikeholdet 2007	Etterslep mill. 2007-kr
Opparbeidet etterslep veg pr. 1.1.2007			<b>15 300</b>
Økning i etterslepet 2007	2 800	2 200	<b>600</b>
Etterslep på rv pr 1.1.2008			<b>15 900</b>

Økningen i det vedlikeholdsmessige etterslepet på riksvegnettet i 2007 er beregnet å være om lag 600 mill. kr.

Vedlikeholdsbehovet for å opprettholde vegnettets tilstand i 2007 fordeler seg på følgende prosesser:

Prosess	Mill. 2007-kr
Hp 3 Tunnel (Motiv)	300
Hp 4 Drenering (Motiv)	200
Hp 6 (ekskl. ordinært dekkvedlikehold) (Motiv)	100
Hp 6 Dekkevedlikehold (egne behovsvurderinger)	1 000
Hp 7 Vegutstyr (Motiv)	900
Hp 8 Bru og kai (Motiv)	300
<b>Sum vedlikeholdsbehov som er relevant i fht vedlikeholdsetterslepet</b>	<b>2 800</b>

### 6.3 Tilsynsrapportering samt tilleggsinformasjon vedrørende utekontroll på kjøretøyområdet

Rapporteringstype	Antall kontroller/tilsyn i 2007
Antall dekk og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vintersesongen	24 058
Antall vektkontroller	56 671
Antall kontroller av farlig gods	591
Antall kontroller av nyttekjøretøy (jf direktiv 2000/30)	18 466
Antall ulykkesundersøkelser (inkl. bistand til politiet)	559
Antall tilsyn med verksteder	1 220
Antall tilsyn ved fartsskriververksteder	97
Antall tilsyn med kontrollorgan (PKK) (systemkontroller)	1 215
Antall tilsyn hos bilforhandlere	0
Antall tilsyn hos Autoregforhandlere	0
Antall tilsyn med arbeidstid for sjåfører	19 251
Antall stikkprøvekontroller av kjøretøy fra kontroll-organ (PKK)	3 733
Antall stikkprøvekontroller av reparerte kjøretøy (fra verksted)	45
Antall stikkprøvekontroller av kjøretøy fra fartsskriververksted	24
Antall stikkprøvekontroller av typegodkjente kjøretøy	17

Vegdirektøren besluttet i 2006 at det i hver region skulle opprettes en enhet med ledelse og ressurser for å utføre tilsyn i hele regionen. Enheten skal ha ansvar både for tilsynet med verksteder og kontrollorgan og for tilsynet med trafikkskoler og kursarrangører. I dette inngår også godkjenning av nye virksomheter og stikkprøvekontroll av periodisk kjøretøykontroll og typegodkjente kjøretøyer, samt tilsyn med Autoreg. Etatens rolle som tilsynsorgan overfor verksteder, kontrollorgan, autoregforhandlere o.a. er begrunnet i hensynet til trafiksikkerheten samt å sikre nødvendig kvalitet på tjenestene.

Samtlige tilsynsenheter har først vært fullt operative fra 1. januar 2008, slik at tilsynsrapporteringen fra 2007 baserer seg i stor grad på den tidligere organiseringen av tilsyn innenfor TK-området. Det er ventet økte rapporteringstall for 2008 for gjennomføring av tilsyn med Autoregforhandlere, men ikke nødvendigvis på andre områder, da det er sikring av kvaliteten på tilsynsoppgavene som er hovedformålet med den nye tilsynsorganiseringen, og ikke en økning i antallet gjennomførte tilsyn.

### 6.4 Publikumsservice

	Resultat 2007
Antall virkedager ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroller	15
Antall virkedager ventetid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	15-27

## **Myndighetskontroller**

Ventetiden er i gjennomsnitt 15 dager på landsbasis, men det er store lokale variasjoner. Ventetiden for myndighetskontroller er høyest i perioden april- juli (sommersesongen). Dette skyldes at mange kjøretøy bare benyttes i sommersesongen (veterankjøretøy, to- og trehjulede motorsykler, mopeder og campingkjøretøy) samtidig som det er ferieavvikling. I den forbindelse har Statens vegvesen bedt om at importører og forhandlere planlegger sitt behov for godkjenning og registrering av kjøretøy bedre i 2008 for å unngå ekstrabelastning i denne perioden.

### ***Ventetiden ved bestillinger av time for førerprøven***

4 av 5 regioner rapporterer om gjennomsnittlig ventetid for førerprøve klasse B på mer enn 15 dager. Det er til dels store variasjoner mellom trafikkstasjoner innenfor hver region. Ventetiden skyldes i hovedsak for lav bemanning i forhold til behovet. Det pekes på at det er vanskelig å rekruttere til sensorarbeid.

## **6.5 Helse, miljø og sikkerhet**

### **6.5.1 Sykefravær internt i etaten**

	<b>Resultat 2004</b>	<b>Resultat 2005</b>	<b>Resultat 2006</b>	<b>Resultat 2007</b>
Egne	5,4	5,1	5,7	5,1

### **6.5.2 Arbeidsulykker i entreprisedriften**

	<b>Antall arbeidsulykker med fravær</b>	<b>Ulykkesfrekvens (H-verdi)</b>	<b>Nestenulykkesfrekvens (N-verdi)</b>
<b>2007</b>	85	7,6	996

#### ***Ulykkesfrekvens for entreprisedriften (H-verdi)***

I entreprisedriften ble det registrert 85 arbeidsulykker med fravær i 2007. H-verdien er beregnet til 7,6. Tilsvarende tall for 2006 var 5,1. Det er for samtlige regioner registrert en økning i antall arbeidsulykker med fravær siste året.

Det ble registrert en dødsulykke i entreprisedriften i 2007. Dødsulykken skjedde i forbindelse med arbeid i telefonstolpe i Region vest.

#### ***Nestenulykkesfrekvens for entreprisedriften (N-verdi)***

Det ble registrert 11 150 nestenulykker i entreprisedriften i 2007. N-verdien er beregnet til 996. Resultatet ligger dermed tett oppunder målet for N-verdi på 1 000.

## 6.6 Likestilling

Tabellen viser antall tilsatte fordelt på stillingskategorier og kjønn i 2007:

Kategori/betegnelse	Kvinne	Mann	Sum pr. kategori	
Ledelse - etat		2	2	
Ledelse – nivå 1	5	8	13	
Ledelse – nivå 2	27	91	118	
Ledelse – nivå 3	49	134	183	
<b>Sum</b>	<b>81</b>	<b>235</b>	<b>316</b>	25,6 prosent kvinner
Ledelse – nivå 4		11	11	
Merkantile saksbehandlere	1157	492	1649	
Tekniske saksbehandlere	511	2304	2815	
Andre stillinger	118	88	206	
<b>Sum tilsatte</b>	<b>1867</b>	<b>3130</b>	<b>4997</b>	37,4 prosent kvinner

Tabellen viser antall nytilsetninger i 2007:

	Totalt	Region øst		Region sør		Region vest		Region midt		Region nord		Vegdirektoratet	
		K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
Ledelse - nivå 1 - 3 og etat	<b>61</b>	5	4	1	4	3	9	3	9	6	8	5	4
Merkantile saksbehandlere	<b>170</b>	29	26	10	1	14	14	17	5	13	9	21	11
Tekniske saksbehandlere	<b>354</b>	24	91	22	68	16	52	7	23	8	17	11	15
<b>Sum alle utdanningstyper</b>	<b>585</b>	<b>58</b>	<b>121</b>	<b>33</b>	<b>73</b>	<b>33</b>	<b>75</b>	<b>27</b>	<b>37</b>	<b>27</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>30</b>

Tabellen viser gjennomsnittlig lønnstrinn for kvinne og mann innen 4 stillingsgrupper fordelt på Statens vegvesen totalt, Vegdirektoratet og de 5 regionene i 2007

	Totalt		Region øst		Region sør		Region vest		Region midt		Region nord		Vegdirektoratet	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
T. saksb. *	57,6	60,6	56,4	60,2	57,4	60,0	57,7	58,3	57,7	60,3	57,9	58,3	59,8	64,1
T.saksb. **	49,2	51,0	49,9	49,9	49,5	51,5	50,0	51,6	46,4	50,6	45,5	49,6	54,6	58,0
M.saksb. ***	55,6	58,9	55,0	58,5	55,3	59,7	55,1	55,4	51,5	57,9	56,5	57,9	56,6	60,4
M.saksb. ****	41,5	45,4	41,0	45,0	41,6	46,1	41,4	44,2	41,4	43,7	40,3	45,1	44,9	51,1

\* Tekn.saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning

\*\* Tekn.saksbehandlere u/høyere akademisk utdanning

\*\*\* Merk.saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning

\*\*\*\* Merk.saksbehandlere u/høyere akademisk utdanning

### *Strategiske mål i Statens vegvesens handlingsplan for likestilling 2006-2009*

- Kjønnfordelingen i Statens vegvesen skal gjenspeile samfunnet vi skal betjene og målsettingen er 50 prosent fordeling på alle nivå innen 2015
- Statens vegvesen skal ha en organisasjon og kultur som gjør det attraktivt å være både leder og medarbeider uavhengig av kjønn

- Det skal være like høyt verdsatt å være kvinne som mann i etaten og dette skal gjenspeiles i lønns- og personalpolitikken

## 6.7 Forskning og utvikling

### *Generelt*

Etter at etaten i 2006 vedtok en ny FoU-strategi der man ønsket å satse på færre, men større FoU-prosjekter, ble det startet 7 nye store prosjekter i 2007. De fleste av prosjektene har en fireårig prosjektplan og den økonomiske rammen spenner fra 12 til 21 mill. kr i prosjektperioden.

I 2007 ble det satt av 70 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester hvorav de 10 store prosjektene, 3 pågående og 7 nye, har tatt 44 mill av bevilgningen. Ca 4 mill kr er benyttet til utviklingsarbeid i regionene mens et tilsvarende beløp er benyttet til forskningsarbeid internasjonalt. Noen av prosjektene er omtalt nedenfor.

I ERANET Road samarbeidet er det gjennomført to mindre prosjekter, Fast Track Pilot 1 og 2, der uttesting av samarbeidsmodeller var viktigere enn det forskningsmessige resultatet. Norge deltok i den ene av disse pilotene om støysvake vegdekker. Prosjektsamarbeidet fungerte veldig bra og har lagt et godt grunnlag for videre samarbeid. De vellykkede pilotprosjektene har bl.a. medført at det er startet tre nye prosjekter på bakgrunn av kartleggingsarbeidet om felles interesseområder. Norge deltar i alle tre prosjektene. I tillegg har Norge hatt ledelsen i en av arbeidsgruppene som har utarbeidet det første forslaget til et strategisk forskningsprogram. Programforslaget er hovedleveransen i ERANET ROAD og skal foreligge ferdig bearbeidet ved avslutningen av ERANET ROAD i mai 2008.

I det nordiske forskningssamarbeidet, NordFoU, har det vært aktivitet i fire prosjekter i 2007. Gjennom dette samarbeidet høstes det verdifulle erfaringer om samarbeid som overføres til ERANET ROAD samarbeidet.

Av ressursmessige hensyn har Norge vært lite aktiv i pågående FEHRL (Forum of European Highway Research Laboratories) prosjekter i 2007, men har deltatt aktivt i samarbeidet både gjennom teknologidirektøren som er visepresident og gjennom vår FEHRL FoU-coordinator som har hovedansvaret for ett av forskningsområdene i organisasjonen.

### *Tunnelutvikling*

Etatsprosjektet "Tunnelutvikling" er avsluttet i 2007 og har hatt hovedfokus på brannsikring av eksisterende tunnelkledninger og utvikling av nye ikke-brennbare vann- og frostsikringsmetoder og materialer. Et ønske om å finne alternativer til PE-skum har vært hovedmålsetningen. Det har vært en forutsetning at industrien skulle engasjeres i dette arbeidet, og det har blant annet resultert i at det nå foreligger en søknad om en OFU-kontrakt fra en ny utvikler.

Det er gjennomført mange fullskala branntester av typegodkjente vann- og frostsikringskledninger. Testene har først og fremst vist at PE-skum med godkjent brannbeskyttelse av sprøytebetong tilsatt PP fiber gir en fullgod beskyttelse, gitt de betingelser som testene forutsatte.

Det er utviklet ett alternativ med ubrennbar isolasjon bak veggelementer av betong. Alternativer til PE-skum i tunneler med små forstmengder er også blitt typegodkjent, men man har ikke funnet et optimalt alternativ som dekker lave så vel som høye frostmengder slik som PE-skummet gjør.

### ***Miljøvennlige vegdekker***

I alt 6 nye forsøksfelt med tynndekker og dekker med redusert  $D_{\max}$  ble etablert i 2007 på følgende steder: Stjørdal, Trondheim, Eidsvåg, Elverum, Moss og Bergen. Disse følges nå opp med måling av støy og ulike tilstandsparametre på lik linje med forsøksdekkene som ble lagt i 2005 og 2006.

I tillegg er det gjennomført flere litteraturstudier knyttet til støy, rensemetoder for porøse vegdekker samt en masteroppgave om saltets påvirkning på vegdekkers levetid. Resultatene av disse studiene vil foreligge tidlig i 2008.

### ***Næringslivets transport***

Det er lite forskningsbasert kunnskap om næringslivets transport i Norge. Statens vegvesen har behov for mer kunnskap for å kunne ivareta veg- og sektoransvar på en måte som støtter opp om et livskraftig næringsliv i hele landet og reduserer miljøproblemene fra vegtransport. Næringslivets transport er derfor ett av de nye prosjektene som ble startet i 2007.

Programmet er fireårig og organisert tematisk:

- Bedre grunnlag for modeller og analyser
- Langtransport
- Varedistribusjon og servicetransporter i by
- Reiseliv

Programmet innbefatter evalueringer av tiltak, utvikling av datagrunnlag for planlegging og analyser, studier av dagens logistikk og potensialet for å redusere transportkostnader og miljøbelastning fra tunge kjøretøy, litteraturstudier og utenlandske erfaringer.

Det er nær kontakt mellom prosjektet og tilgrensede aktiviteter i Forskningsrådet.

### ***Salt SMART (Styring/Strategi, Miljøvirkninger, Alternativer, Redusert saltbruk, Tiltak)***

Prosjektet Salt SMART som er et av de nye prosjektene i 2007, har bakgrunn i følgende: Forringelse av vannkvaliteten og saltets miljøpåvirkning i vegenes nærrområde ved avrenning fra saltede veier har fått økende fokus de siste årene. Statens vegvesen har ansvar for å unngå miljøskader av egen virksomhet og forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforvaltningsforskriften) som gjennomfører EUs rammedirektiv for vann i norsk rett samt andre miljørelaterte forskrifter setter krav til oss. Vi skal ha kontroll over våre utslipp i de ulike vannforekomster slik at lover og forskrifter ikke brytes, og uten at vi belaster miljøet og vegens naboer mer enn høyst nødvendig.

I 2007 er det blitt arbeidet med planlegging og detaljering av delprosjekter som skal gjennomføres i prosjektperioden. Det ikke gjennomført feltforsøk i særlig omfang.

### ***Klima og transport***

Etatsprosjektet Klima og transport vil ha fokus på 7 delprosjekter:

- Klimaendringer og virkninger på transportsektoren i Norge
- Innsamling, lagring og bruk av data
- Sikring mot flom og erosjon
- Snø-, stein-, jord- og flomskred
- Bæreevne på svake veger
- Konsekvenser for vinterdrift
- Beredskap og sårbarhet

I 2007 er problemstillinger konsolidert og man har arbeidet med organisatoriske forhold knyttet til hvordan man så raskt som mulig kan implementere funn i prosjektet uten å måtte vente på at resultater blir innarbeidet i nye normaler og retningslinjer som er den vanligste og beste måten å implementere FoU-resultater på. Konsekvenser av endret klima skjer imidlertid så raskt at man må innføre spesielle tiltak for å ta hånd om virkningene på vegnettet.

### ***Høyriskogrupper i vegtrafikken***

Det har lenge vært kjent at noen grupper er mer ulykkesbelastet enn andre grupper i samfunnet. Ett av etatsprosjektene ser på denne problemstillingen og i 2007 identifiserte man hvilke grupper det er riktig å studere nærmere. Følgende prosjekter ble startet opp i 2007:

- Identifisering av undergrupper med særlig høy risiko
- Høyriskogrupper eksponering og risiko
- Ulykkesrisikoens utvikling hos ungdom
- Innvandreres ulykkesrisiko
- Eldres ulykkesutsatthet

Resultater fra delprosjektene vil tidligst foreligge i 2008 for noen av delprosjektene.

### ***Personvern og trafikk***

Statens vegvesens etatsprosjekt ”Personvern og trafikk” strekker seg over perioden 2007-2010. Målet med etatsprosjektet er å utvide kunnskapene om problemstillinger knyttet til personvern innenfor vegsektoren. Det vises i den sammenheng til at det i en del tilfeller kan oppstå konflikt mellom ønsket om å drive et effektivt trafikksikkerhetsarbeid eller trafikkavviklingsarbeid og ønsket om et effektivt personvern.

Det skal gjennomføres delprosjekter som spenner over et vidt spekter av temaer og undertemaer. Temaer som vil bli undersøkt er bl.a. anvendelse av personopplysningsloven og forskriften i transportsektoren, ulike gruppers aksept for tiltak i transportsektoren som har personvernimplikasjoner, behandling av personopplysninger ved bruk av ulike IKT-løsninger (knyttet til bl.a. risiko og sikkerhet), samt institusjonelle og prosessuelle forhold. Prosjektene vil samlet sett kunne belyse mange relevante problemstillinger.

### ***Oppfølging av vinterdriften i Region nord***

Prosjektet har pågått i vintersesongene 2005, 2006 og 2007, og har omfattet to deler:

- Registrering av standard (spesielt friksjon) på utvalgte strekninger, kombinert med oppfølging av tiltak med formål om å kartlegge avvik mellom beskrevet og virkelig standard, og virkning på standarden av spesielle tiltak.

- Intervjuundersøkelser hos trafikanter i tre utvalgte områder om deres oppfatning av standardutviklingen. Formål for intervjuene har vært å kartlegge avvik mellom publikums krav og beskrevet/virkelig standard.

Resultatene av intervjuundersøkelsene er ikke helt entydige, men indikerer en fallende tilfredshet med de fleste komponenter som følges opp gjennom perioden. Det er noe variasjon mellom områdene og tungbilførere er mest kritiske, men utviklingstrenden er ikke så tydelig som hos førere av lette kjøretøyer.

Registreringsundersøkelsene gjennomført i 2007 på to strekninger med ulike forhold og tiltak er blitt forsinket. Når rapporten fra undersøkelsene foreligger blir resultatene relatert til intervjuundersøkelsen i en samlet oppsummering.

## 6.8 Effektivisering av Statens vegvesen

### *Effektivisering og effektiviseringsgevinster*

Statens vegvesen har fulgt opp effektiviserings- og omstillingsarbeidet gjennom årlige delmål og statusrapporter som er omtalt i de årlige budsjettproposisjonene. Vegvesenet satte som mål at omstillingen skulle være gjennomført pr. 31.12.2005 med en effektiviseringsgevinst på 850 mill. 2006-kr for 2007. Av dette var det beregnet at 580 mill. kommer som en gevinst som følge av konkurranseutsettingen og 270 mill. kr fra forvaltningssiden. Konkurranseutsettingen har vært gjennomført som planlagt. Markedssituasjonen er under kontinuerlig endring og det er umulig å dokumentere om de faktiske gevinster er oppnådd. Generelt sett er konkurransen i omstillingsperioden blitt redusert med den følge at priser på de fleste kontraktstyper har økt. Med hensyn til gevinster på forvaltningssiden er forutsatte tiltak gjennomført, men endringer i oppgaver og oppgaveomfang har økt slik at den forutsatte nedbemanningen ikke er gjennomført fullt ut.

### *Effektivisering*

Det er viktig at de oppgaver Statens vegvesen utfører, gjøres på en mest mulig effektiv måte. Effektivitetsindikatorne som er utviklet skal blant annet brukes for å hente erfaring fra de mest effektive enhetene, slik at vegvesenet til enhver tid utnytter ressursene best mulig:

- Indikatoren Ø.2.1 "Effektivitet totalt" skal gi et bilde av i hvilken grad ressursene benyttes innenfor Statens vegvesens kjerneprosesser.
- Indikatoren Ø.2.2 "Generell støtte" skal gi et bilde av ressursene som benyttes til generelle støtteprosesser i forhold til omsetning.

Indikatorne gir grunnlag for å kunne måle utviklingen over tid. Indikatorne kan, gjennom de forskjeller som avdekkes, bidra til å sette i gang prosesser både mellom regionene og innen den enkelte region. Dette skal bidra til at Statens vegvesen over tid blir mer effektiv.

Året 2007 var andre gang effektivitetsindikatorne var i bruk. Selv om etaten nå kan sammenligne resultatene med 2006, er det imidlertid tidlig å si noe om utviklingen, ettersom sammenligningsgrunnlaget for begrenset.

En av årsakene til dette kan være at nye produktkoder ble innført i 2007.

Effektivitetsindikatorne beregnes på grunnlag av hva som registreres i regnskapet på de ulike



produktkodene. De nye produktkodene er bygget opp i samsvar med etatens hovedprosesskart. Dette medførte at flere produktkoder fikk et noe endret innhold fra tidligere slik at det ikke nødvendigvis er et "en til en" forhold mellom gamle og nye koder. På bakgrunn av dette er det på en del områder vanskelig å analysere forskjeller, samtidig som det også er mulighet for at enkelte kostnader havner på ulike kjerneprosesser i disse to årene.

#### Indikator Ø2.1 - "Effektivitet totalt"

Indikatoren Ø2.1 – "Effektivitet totalt" for etaten er vist i tabellen nedenfor:

Mill. kr

	A - Fagorgan	B - Myndighetsorgan	C - Veg- og vegtrafikkforvalter	D - Utøve ledelse og styring	E - Yte generell støtte	F - Yte kjerne relatert støtte	Ø.2.1 - Effektivitet totalt
2007	251	880	17 835	194	1 860	285	89 %
2006	437	915	15 837	181	1 800	131	89 %

Tabellen viser at 89 % av de totale utgiftene for etaten i 2007 ble brukt på kjerneprosessene. Dette er likt som i 2006 og dermed brukes like mye av tildelte midler på kjerneprosessene i 2007 som i 2006.

Resultatene av indikator Ø2.1 for regionene er vist i tabellen nedenfor:

	Ø.2.1 - Effektivitet totalt 2007	Ø.2.1 - Effektivitet totalt 2006
Region øst	93 %	94 %
Region sør	91 %	92 %
Region vest	92 %	93 %
Region midt	91 %	92 %
Region nord	92 %	93 %

Indikatoren Ø2.1 - "Effektivitet totalt" varierer fra 91-93% i 2007. Det ser ut til at samtlige regioner i 2007 brukte et prosentpoeng mindre på kjerneprosessene i 2007 enn året før. Likevel er det på nåværende tidspunkt ikke grunnlag for å trekke konklusjoner for at Statens vegvesen har blitt mindre effektive.

#### Indikator Ø2.2 "Generell støtte"

Indikatoren Ø2.2 – "Generell støtte" for etaten er vist i tabellen nedenfor:

Mill. kr

	A - Fagorgan	B - Myndighetsorgan	C - Veg- og vegtrafikkforvalter	D - Utøve ledelse og styring	E - Yte generell støtte	F - Yte kjerne relatert støtte	Ø.2.1 - Effektivitet totalt
2007	241	820	1 655	190	1 803	271	36 %
2006	367	790	1 425	181	1 717	124	37 %

Indikatoren Ø2.2 "Generell støtte" viser at kostnader knyttet til generelle støtteprosesser utgjorde 36 % i 2007. Dette er en nedgang på 1 prosentpoeng fra 2006.

Grunnlaget for beregningen av indikator Ø2.2 er noe annerledes enn for Ø2.1. Resultatene av indikatorene skal derfor ikke summere seg opp til 100 %.

Resultatene av indikator Ø.2.2 for regionene er vist i tabellen nedenfor:

	Ø.2.2 - Generell støtte 2007	Ø.2.2 - Generell støtte 2006
Region øst	28 %	27 %
Region sør	29 %	34 %
Region vest	30 %	31 %
Region midt	33 %	35 %
Region nord	33 %	34 %

Indikatoren Ø.2.2 "Generell støtte" varierer fra 28-33%. Sammenlignet med 2006 har indikatoren sunket for alle regionene unntatt Region øst. Støtteprosessene er viktige for at kjerneprosessene skal fungere optimalt. Det er følgelig ikke noe mål at ressursbruken knyttet til generell støtte skal være minst mulig, men ved å vurdere utviklingen over tid bør det kunne etableres et nivå som er ønskelig. Det er derfor for tidlig å si noe om hva ønsket nivå bør ligge på.

## 6.9 Salg og bortfeste av fast eiendom

Region	Fylke	Kommune	G/bnr	Salgspris (mill. 2007- kr)	Merknad
Region øst	Østfold	Rygge	66/12	0,04	Ryggeveien 115
Region sør	Vestfold	Tønsberg	152/125	2	Materiellnr: Gnr. 152 Bnr 125
	Vest-Agder	Kristiansand	40/625	25	Gikk inn i prosjektet E 18 Bjørndalsletta - Gatrnerløkka
			40/626		
			152/2001		
			152/2002		
Region vest	Hordaland	Os	Del av gnr. 54 bnr. 679	0,140	
	Hordaland	Odda	Del av gnr. 30 bnr. 135	0,002	
	Hordaland	Askøy	Del av gnr. 9 bnr. 105/116/ 192	0,0232	
	Rogaland	Suldal	Del av gnr. 128 bnr. 15	0,004	
	Rogaland	Suldal	Gnr. 103 bnr. 193	Overført uten vederlag	Etter eldre avtale overført til Suldal kommune
	Rogaland	Suldal	Gnr. 61 bnr. 5	Overført uten vederlag	Etter eldre avtale overført til Suldal kommune
Region midt					
Region nord	Finnmark	Nordkapp	9/1	0,120	Nordkappveien 65 i Honningsvåg
<b>SUM</b>				27,329	

## 6.10 Sikkerhet og beredskap

Statens vegvesen vektlegger samfunnssikkerhet innen hele virksomhetsområdet. Alle regionene skal delta i det overordnede arbeidet med å utvikle gode løsninger innen sikkerhet, beredskap og krisehåndtering. I 2007 fortsatte arbeidet med å videreutvikle etaten innen alle disse områdene.

Arbeidet med oppfølgingen av SAMROS 2005/2006 holdt fram i 2007. Arbeidet har hatt størst fokus på å utvikle planer for aktuelle omkjøringsveger for det viktigste vegnettet i regionene. Selve ROS-analysene er også startet opp, men arbeidet vil få økt fokus når det om kort tid tas i bruk et mer egnet analyseverktøy. Statens vegvesen deltar i tilsvarende analysearbeid satt i verk av fylkesmenn og fylkeskommuner.

Det ble i 2007 gjennomført øvelser av ulike slag, dels alene og dels sammen med andre etater og land. Dette avdekket et behov for å arbeide videre med å etablere gode øvelsesmønstre etaten sett under ett. Et tiltak er at organisasjonsnivåene etablerer System for krisehåndtering. Kompetanseutviklingen innenfor sikkerhet, beredskap og krisehåndtering ble videreutviklet og opplæring i regionene ble startet opp.

Videre er det arbeidet med implementeringen og oppfølgingen av ”Grunnsikring i Statens vegvesen”. Arbeidet krever kontinuitet og allerede iverksatte tiltak vil bli fulgt nærmere opp.

## 6.11 Oppfølging av arbeidsoppgaver gitt i tildelingsbrevet for 2007

I tildelingsbrevet for 2007 ble det av Samferdselsdepartementet gitt føringer for Statens vegvesens arbeid og noen konkrete arbeidsoppgaver for 2007. De føringer som er gitt er ivaretatt i vårt løpende arbeid. Nedenfor er gitt en status for de konkrete arbeidsoppgavene gitt i tildelingsbrevet.

Arbeidsoppgaver	Statusrapportering:
Gjøre en vurdering av standarden på de ulike riksvegferje-sambandene i forhold til de mål som er satt opp i NTP, og komme med forslag til tiltak. Dette må gjøres med sikte på evt. omtale ovenfor Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2008	Utført.
Følge opp forslag til prosedyrer for oppfølging av sikkerhetstilrådninger i rapporter fra Statens havarikommisjon for transport (SHT), og følge opp SHTs tilrådninger i VEI Rapport 01/2006.	Oppfølging skjer fortløpende ettersom saker kommer til oss. Seksjonen er ajour.
Videreføre arbeidet knyttet til å følge opp og forvalte Håndbok 206 Elektronisk billettering, og etablere en nasjonal plattform for interoperable billettsystemer.	Håndbok 206 Elektronisk billettering er ferdig revidert og utgitt.
Gjøre relevante tjenester tilgjengelige i næringslivsportalen Altinn (jf. <a href="http://www.altinn.no">www.altinn.no</a> ), og innbyggerportalen Minside ( <a href="http://norge.nol">norge.nol</a> ) etter lanseringen 18. desember 2006.	Oppgavene har blitt nedprioritert av avdelingsledelsen pga prioritering av Au2sys. Ikke ferdigstilt

Arbeidsoppgaver	Statusrapportering:
Legge fram tidligere etterspurte tall over relativ ulykkesrisiko sett i forhold til trafikkmengde (ÅDT)	Er oversendt SD.
Prosjektet "Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjonen i sikte" er avsluttet og blir nå evaluert. I den forbindelse bør det foretas en vurdering av på hvilken måte erfaringene og resultatene fra prosjektet skal innarbeides i Statens vegvesens arbeid for en tryggere trafikk.	Evaluering avsluttet iht plan
Beskrive hvordan oppfølgingen av arbeidet med "Fram-prosjektet" er tenkt organisert og evaluert. Det skal også gis en orientering til departementet om arbeidet med bedret framkommelighet for kollektivtransporten i Bergen.	Rapport om FRAM-prosjektene er gitt i årsrapport 2006 for Statens vegvesen.
Utrede hvordan en nasjonal reiseplanlegger for kollektivtransport kan etableres	<p>Seksjonen har deltatt i møter vedr. saken, har tilrettelagt for multimodal VISVEG, har utarbeidet et nasjonalt holdeplassregister så langt det er mulig og arbeidet med data for holdeplasser. Har bidratt i Multirit styringsgruppe og prosjektgruppe. Prosjektet ligger noe etter planlagt fremdrift, hovedsakelig pga andre forhold enn de styrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det har vært umulig å få data fra Oslo og Akershus. Saken er tatt opp med Samferdselsdepartementet.</li> <li>- Enkelte regioner ikke har levert og kvalitetssikret data ihht planene.</li> <li>- Det mer komplisert å lagre dataene enn forutsatt Vegnettet og NVDB-løsningene ikke er så intermodalt tilpasset til MultiRits behov som ønsket.</li> <li>- Det har vært og er motstand mot endringer og tilpasninger i datakatalogen, som kreves ut fra andre databehov enn funksjonskontrakter.</li> <li>- Endringsbehovet har ikke vært helt entydig beskrevet.</li> </ul>
Gjennomføre en evaluering av de tre prøveprosjektene for OPS, med tanke på en redegjørelse i budsjettproposisjonen for 2008	Vegdirektoratet har bidratt til gjennomføring av Samferdselsdepartementets evaluering av OPS-modellen. Rapport fra TØI/Dovre foreligger.
Sette av midler til delfinansiering av nasjonalt program for kartlegging og overvåking av biologisk mangfold.	Statens vegvesen overførte i alt 1,6 mill kroner til det nasjonale programmet for kartlegging og overvåking av biologisk mangfold i 2007. Midlene ble fordelt mellom truede arter (1,0 mill kroner), biologisk mangfold i ferskvann (0,3 mill kroner) og biologisk mangfold i kulturlandskapet (0,3 mill kroner).
Foreta en årlig revisjon av miljøledelsesarbeidet hvor det legges til rette for kontinuerlige forbedringer.	<p>Miljø inngår som en integrert del av Statens vegvesens system for balansert målstyring, på lik linje med områder som trafikksikkerhet og framkommelighet. Systemet følger prinsippene bak miljøstyring ved at det velges ut noen viktige områder som det ønskes å satses spesielt på i året som kommer. På miljøområdet er det for tiden valgt ut to områder: Miljøomdømme og Svevestøv. Innenfor disse områdene planlegges og gjennomføres det tiltak. Det blir kontrollert at tiltakene blir gjennomført, og effekten blir målt.</p> <p>Etaten har et system for kartlegging og rapportering av miljøforhold. Støy og luftforurensning beregnes årlig for hele riksvegnettet. Inngrep i natur- /kulturmiljø og konsekvenser mht støy og luftforurensning kartlegges og rapporteres for nye vegprosjekter. I tillegg kartlegges og</p>

Arbeidsoppgaver	Statusrapportering:
	<p>rapporteres landskapsmessige forbedringer langs eksisterende veg. Ut over dette rapporteres det på de fire områdene i Grønn stat, både for kontorbyggene til Statens vegvesen og for byggherrevirksomheten. Det arbeides kontinuerlig med å videreutvikle miljøkartleggingen. For tiden står forbedret kartlegging av støy og biologisk mangfold i fokus.</p> <p>Etatens miljøpolicy og /-mål er nedfelt i Statens vegvesen s visjon og hensikt, i Nasjonal transportplan, og i Statens vegvesen s håndbok om miljøstyring. Miljøtiltak inngår i NTP, etatens fireårige handlingsprogrammer, statsbudsjettet, resultatavtaler for ledelsen og lokale årsplaner. Det utarbeides i liten grad særskilte tiltaksplaner for miljø eller årsmeldinger for miljø.</p>
Utarbeide en oversikt til departementet over risikoelementer i mål og resultatstyringen i Statens vegvesen	I 2007 er det gjort tiltak for å heve kompetansen om risikostyring i Vegdirektoratet. Det er utarbeidet en grov tidsplan for implementering av risikostyring som en integrert del av mål- og resultatstyring. Det er startet en kartlegging av hva som foreligger av risikovurderinger i etaten.
Følge anbefalinger fra Regjeringen om bruk av IKT-standarder i offentlig forvaltning. Retningslinjer om dette vil bli samlet i en referansekatalog, som blir bygget opp på nettsiden til Fornyings- og administrasjonsdepartementet	IT-seksjonen har over flere år bygget opp og forvaltet standarder innefor IT-området. Det gjør at både IT-seksjonen og resten av etaten har handlingsmønstre for bruk av IT-standarder.
Vurdere bruk av utredning av konsekvenser av de internasjonale WAI-kriteriene for tilgjengelighet til nettsted, slik de framkommer i norge.no sine kvalitetskriterier for offentlig sektor	<p>IT-seksjonen er kjent med at det i kravspesifikasjoner for utvikling av nett-tjenester til Statens vegvesen tidvis blir stilt krav om at WAI-kriteriene skal oppfylles.</p> <p>Det er Informasjonsstab som er systemeier for og forvalter <a href="http://www.vegvesen.no">www.vegvesen.no</a> hvor hovedtyngden av Statens vegvesen sine nett-tjenester presenteres.</p>
Vurdere bruk av programvare basert på åpen kildekode. FAD har som siktemål å opprette et kompetansemiljø for åpen kildekode som skal fungere som en nøkkelressurs for offentlige virksomheter.	Vi har i Statens vegvesen sørget for at vi eier den kildekode som utvikles for etaten. Dette gjør at andre offentlige etater kan ta i bruk den kildekode som er utviklet etter avtale med oss. Etaten har foreløpig ikke innarbeidet bruk av åpen kildekode i sine plan- og strategidokumenter, og har så langt ikke hatt noen formell diskusjon av dette. Et kompetansemiljø for åpen kildekode vil kunne gi nyttig støtte til Statens vegvesen sitt arbeid med åpen kildekode fremover.
Sette mål og utarbeide planer for å øke rekrutteringen av personer med innvandrerbakgrunn i Statens vegvesen	<p>Pr.1.1.2008 er det rapportert om 146 medarbeidere med innvandrerbakgrunn. Dette utgjør 2,9 % av alle ansatte. Målsettingen for 2008 er en økning på 0,5 % medarbeidere med innvandrerbakgrunn, i antall vil dette utgjøre ca 25 nye medarbeidere.</p> <p>En oppfordring til personer med innvandrerbakgrunn om å søke stillinger er neppe tilstrekkelig, eller målrettet nok for å oppnå økt integrering. Foreløpig har vi <i>under vurdering</i> følgende to tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved kunngjøring av stillinger uttrykker vi at alle <i>kvalifiserte</i> søkere med innvandrerbakgrunn vil bli innkalt til intervju.</li> <li>• Etablering av et trainee-program for 25-30 ikke-vestlige innvandrere med relevant teknisk utdanning. Dette krever et nært samarbeid med NAV, og en fordeling av ansvar for f eks norskopplæring og deling av lønnskostnader. Det krever også en avklaring av tjenestemannslovens regler for tilsetning.</li> </ul>

## Større prosjekter som følges opp spesielt i 2007

Region/rute/fylke/prosjekt	Opprinnelig		Grunnlag		Økonomirapport pr. 31. mai 2007							
	Opprinnelig		St prp	Avtale	pr 31.5	Avvik						
	overslag		nr 1	2007	2007	oppr overslag		St prp nr 1		Avtale 2007		
	år	mill kr	mill kr	mill kr	mill kr	mill kr	%	mill kr	%	mill kr	%	
	(07-kr)	(07-kr)	(07-kr)	(07-kr)	(07-kr)		(07-kr)		(07-kr)			
<b>Region Øst</b>												
R1	E6 Svingensbogen - Åsgård	2004	2150	2150	2150	2295	145	6,7	145	6,7	145	6,7
R1	E6 Vinterbru - Assurtjern	2005	1235	1235	1235	1235						
R6	E18 Momarken - Sekkelsten	2004	482	482	482	482						
R6	E18 Sekkelsten - Krossby	2002	513	527	527	527	14	2,7				
R7	E18 Bjørvikaprojektet <sup>1)</sup>	2004	4317	4697	4697	4697	380	8,8				
R12	E16 Wøyen - Bjørum <sup>2)</sup>	2003	935	986	1106	1158	223	23,9	172	17,4	52	4,7
R15	Rv 2 Kløfta - Nybakk	2005	656	656	656	656						
R19	Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen <sup>3)</sup>	2007	2690	2690	2690	-	-	-	-	-	-	-
R20	Rv 4 Reinsvoll - Hunndalen	2003	379	461	461	461	82	21,6				
F1	Rv 808 Ny Kråkerøyforbindelse <sup>4)</sup>	2007	600	600	600	-	-	-	-	-	-	-
F5	Rv 255 Jørstad - Segalstad bru	2006	207	207	207	207						
			<b>14164</b>	<b>14691</b>	<b>14811</b>	<b>11718</b>	<b>-2446</b>	<b>-17,3</b>	<b>-2973</b>	<b>-20,2</b>	<b>-3093</b>	<b>-20,9</b>
<b>Region Sør</b>												
R7	E18 Høvik - Frydenhaug	2002	998	977	977	975	-23	-2,3	-2	-0,2	-2	-0,2
R7	E18 Frydenhaug - Eik	2004	688	688	688	687	-1	-0,1	-1	-0,1	-1	-0,1
R7	E18 Kopstad - Gulli	2002	1709	1452	1452	1452	-257	-15,0				
R7	E18 Langåker - Bommestad	2005	1291	1291	1291	1291						
F6	Rv 283 Kreftingsgate	2002	371	274	274	274	-97	-26,1				
F6	Rv 283 Øvre Sund bru	2004	316	316	316	386	70	22,2	70	22,2	70	22,2
F7	Rv 311 Ringveg vest Kjelle - Kilen	2002	1009	1067	1067	1067	58	5,7				
F7	Rv 306 Kirkebakken - Re grense	2004	314	314	314	314						
F8	Rv 36 Eklund - Sannidal	2006	161	161	161	179	18	11,2	18	11,2	18	11,2
F10	Rv 42 Aunevik - Bukkesteinen	2004	195	249	249	247	52	26,7	-2	-0,8	-2	-0,8
F10	Rv 465 Kjørrefjord - Ulland, str. Hanesund - Sande	2005	226	270	270	270	44	19,5				
			<b>7278</b>	<b>7059</b>	<b>7059</b>	<b>7142</b>	<b>-136</b>	<b>-1,9</b>	<b>83</b>	<b>1,2</b>	<b>83</b>	<b>1,2</b>
<b>Region Vest</b>												
R8	E39 Halhjem/Sandvikvåg ferjekaier	2005	251	250	251	256	5	2,0	6	2,4	5	2,0
R9	E39 Gammelseter - Nipetjørn	2004	244	244	244	229	-15	-6,1	-15	-6,1	-15	-6,1
R11	E134 Rullestadijuvet <sup>5)</sup>	2000	354	345	345	365	11	3,1	20	5,8	20	5,8
R12	E16 Borlaug - Voldum	2004	271	271	271	271						
F11	Rv 44 Stangeland - Skjæveland	2004	383	383	383	387	4	1,0	4	1,0	4	1,0
F11	Rv 519 Finnfast	2004	542	572	572	572	30	5,5				
F12	Rv 7 Hardangerbrua <sup>1)</sup>	2004	1918	1918	1918	1918						
F12	Rv 544 Halsnøysambandet	2004	377	377	377	385	8	2,1	8	2,1	8	2,1
F12	Rv 546 Austevollbrua	2004	342	342	351	348	6	1,8	6	1,8	-3	-0,9
F12	Kanalvegen/Kryss Fjøsangervegen	2004	159	157	157	163	4	2,5	6	3,8	6	3,8
F12	Rv 557 Ringveg vest	2004	1151	1151	1151	1151						
F12	Bybanen <sup>6)</sup>	2007	2200	2200	2200	-	-	-	-	-	-	-
F12	Rv 5 Hammarsgrovi - Stølsneset	2006	203	203	203	220	17	8,4	17	8,4	17	8,4
F14	Rv 55 Fatlaberget	2005	167	167	167	181	14	8,4	14	8,4	14	8,4
F14	Rv 55 Stedjeberget	2004	181	181	181	157	-24	-13,3	-24	-13,3	-24	-13,3
			<b>8743</b>	<b>8761</b>	<b>8771</b>	<b>6603</b>	<b>-2140</b>	<b>-24,5</b>	<b>-2158</b>	<b>-24,6</b>	<b>-2168</b>	<b>-24,7</b>
<b>Region Midt</b>												
R2	E6 Nordre avlastningsveg	2003	1112	1159	1159	1159	47	4,2				
R3	E6 Vist - Jevika - Selli	2002/05	947	921	921	950	3	0,3	29	3,1	29	3,1
F15	Rv 64 Atlanterhavsvegen	2005	661	661	661	661						
F15	Rv 62 Fresvika - Jordalsgrenda	2005	148	157	157	157	9	6,1				
F15	Rv 653 Eiksundsambandet	2002	928	913	913	885	-43	-4,6	-28	-3,1	-28	-3,1
F15	Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene <sup>7)</sup>											
F15	Rv 680 Imarsundprosjektet	2004	309	302	302	302	-7	-2,3				
F17	Rv 769 Spillum - Namdalsvegen	2002	188	202	202	202	14	7,4				
F17	Rv 769 Høknes - Orientkrysset	2003	88	99	99	99	11	12,5				
			<b>4381</b>	<b>4414</b>	<b>4414</b>	<b>4415</b>	<b>34</b>	<b>0,8</b>	<b>1</b>	<b>0,0</b>	<b>1</b>	<b>0,0</b>
<b>Region Nord</b>												
R3	E12 Umskaret	2003	281	249	249	252	-29	-10,3	3	1,2	3	1,2
R4	E10 Lofotens fastlandsforbindelse - videreføring	2001	1174	1174	1174	1174						
R4	E10 Fjøsdaalen	2004	109	109	109	119	10	9,2	10	9,2	10	9,2
R5	E6 Langnesbukta - Jansnes	2004	115	115	115	135	20	17,4	20	17,4	20	17,4
F18	Rv 808 Finneidfjord - Åsen	2004	122	122	122	122						
F18	Rv 17 Tverrlandet - Godøystraumen	2005	221	221	221	221						
F20	Rv 888 Smielvdalen - Hopseidet	2005	80	80	80	80						
			<b>2102</b>	<b>2070</b>	<b>2070</b>	<b>2103</b>	<b>1</b>	<b>0,0</b>	<b>33</b>	<b>1,6</b>	<b>33</b>	<b>1,6</b>
<b>Sum alle prosjekt</b>			<b>36668</b>	<b>36995</b>	<b>37125</b>	<b>31981</b>	<b>-4687</b>	<b>-12,8</b>	<b>-5014</b>	<b>-13,6</b>	<b>-5144</b>	<b>-13,9</b>

Region/rute/fylke/prosjekt	Årsrapport 2007							Start/åpning						
	ÅR		Avvik				Anleggstart			Trafikkåpning				
	2007		oppr overslag		St prp nr 1		Avtale 2007		oppr	Avtale	rev	oppr	Avtale	rev
	mill kr (07-kr)	mill kr (07-kr)	%	mill kr (07-kr)	%	mill kr (07-kr)	%	år/mnd	2007 år/mnd	år/mnd	år/mnd	2007 år/mnd	år/mnd	
<b>Region Øst</b>														
R1	E6 Svingensbogen - Åsgård	2300	150	7,0	150	7,0	150	7,0	0505	0505		0811	0811	
R1	E6 Vinterbru - Assurtjern	1235							0608	0609		0909	0910	
R6	E18 Momarken - Sekkelsten	518	36	7,5	36	7,5	36	7,5	0508	0508		0710	0710	0708
R6	E18 Sekkelsten - Krossby	539	26	5,1	12	2,3	12	2,3	0306	0306		0510	0510	
R7	E18 Bjørvikaprojektet <sup>1)</sup>	5042	725	16,8	345	7,3	345	7,3	0506	0506		1210	1211	
R12	E16 Wøyen - Bjørum <sup>2)</sup>	1236	301	32,2	250	25,4	130	11,8	0505	0505		0906	0810	0905
R15	Rv 2 Kløfta - Nybakk	656							0408	0408		0707	0710	
R19	Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen <sup>3)</sup>	2690							0502	xxxx		0912	xxxx	1306
R20	Rv 4 Reinsvoll - Hunndalen	461	82	21,6					0311	0311		0607	0607	
F1	Rv 808 Ny Kråkerøyforbindelse <sup>4)</sup>	600							0707	0707	0808	0908	0908	0911
F5	Rv 255 Jørstad - Segalstad bru	209	2	1,0	2	1,0	2	1,0	0704	0704	0706	0910	0910	
		<b>15486</b>	<b>1322</b>	<b>9,3</b>	<b>795</b>	<b>5,4</b>	<b>675</b>	<b>4,6</b>						
<b>Region Sør</b>														
R7	E18 Høvik - Frydenhaug	1020	22	2,2	43	4,4	43	4,4	0304	0305		0610	0612	0611
R7	E18 Frydenhaug - Eik	688							0604	0604		0905	0810	
R7	E18 Kopstad - Gulli	1452	-257	-15,0					0408	0408		0709	0709	0712
R7	E18 Langåker - Bomrestad	1291							0701	0701		0908	0908	
F6	Rv 283 Kreftingsgate	274	-97	-26,1					0309	0406		0610	0610	
F6	Rv 283 Øvre Sund bru	386	70	22,2	70	22,2	70	22,2	0608	0608		0910	0910	1006
F7	Rv 311 Ringveg vest Kjelle - Kilen	1067	58	5,7					0402	0404		0706	0710	0803
F7	Rv 306 Kirkebakken - Re grense	314							0709	0709	0801	0909	0909	0912
F8	Rv 36 Eklund - Sannidal	206	45	28,0	45	28,0	45	28,0	0703	0703		0810	0810	
F10	Rv 42 Aunevik - Bukkesteinen	247	52	26,7	-2	-0,8	-2	-0,8	0306	0501		0512	0611	
F10	Rv 465 Kjørrefjord - Ulland, str. Hanesund - Sande	319	93	41,2	49	18,1	49	18,1	0606	0609		0806	0811	0903
		<b>7264</b>	<b>-14</b>	<b>-0,2</b>	<b>205</b>	<b>2,9</b>	<b>205</b>	<b>2,9</b>						
<b>Region Vest</b>														
R8	E39 Halhjem/Sandvikvåg ferjekaier	282	31	12,4	32	12,8	31	12,4	0505	0510		0612	0612	
R9	E39 Gammelseter - Nipefjærn	229	-15	-6,1	-15	-6,1	-15	-6,1	0509	0509		0809	0809	
R11	E134 Rullestadijuvet <sup>5)</sup>	365	11	3,1	20	5,8	20	5,8	0305	0403		0512	0709	0606
R12	E16 Borlaug - Voldum	271							0601	0601		0810	0810	0807
F11	Rv 44 Stangeland - Skjæveland	443	60	15,7	60	15,7	60	15,7	0508	0508		0711	0712	
F11	Rv 519 Finnfast	572	30	5,5					0609	0609		0911	0911	
F12	Rv 7 Hardangerbrua <sup>1)</sup>	1978	60	3,1	60	3,1	60	3,1	0706	0706	0702	1107	1107	12xx
F12	Rv 544 Halsnøysambandet	400	23	6,1	23	6,1	23	6,1	0503	0505		0806	0802	0803
F12	Rv 546 Austevollbrua	351	9	2,6	9	2,6			0505	0505		0711	0711	
F12	Kanalvegen/Kryss Fjøsangervegen	172	13	8,2	15	9,6	15	9,6	0601	0605		0805	0812	0807
F12	Rv 557 Ringveg vest	1151							0605	0608		0910	1004	
F12	Bybanen <sup>6)</sup>	2200							06xx	05xx	0801	09xx	09xx	1008
F12	Rv 5 Hammarsgrovi - Stølsneset	220	17	8,4	17	8,4	17	8,4	07xx	07xx	0709	09xx	09xx	0911
F14	Rv 55 Fatlaberget	189	22	13,2	22	13,2	22	13,2	0611	0611		0810	0810	0812
F14	Rv 55 Stedjeberget	157	-24	-13,3	-24	-13,3	-24	-13,3	0504	0504		0706	0703	
		<b>8980</b>	<b>237</b>	<b>2,7</b>	<b>219</b>	<b>2,5</b>	<b>209</b>	<b>2,4</b>						
<b>Region Midt</b>														
R2	E6 Nordre avlastningsveg	1203	91	8,2	44	3,8	44	3,8	0409	0408		0907	0907	1003
R3	E6 Vist - Jevika - Selli	957	10	1,1	36	3,9	36	3,9	0203	0201		0709	0906	0907
F15	Rv 64 Atlanterhavsvegen	661							0607	0607		0812	0812	0903
F15	Rv 62 Fresvika - Jordalsgrenda	157	9	6,1					0511	0511		0708	0708	0712
F15	Rv 653 Eiksundsambandet	910	-18	-1,9	-3	-0,3	-3	-0,3	0302	0302		0710	0712	0802
F15	Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene <sup>7)</sup>													
F15	Rv 680 Imarsundprosjektet	302	-7	-2,3					0505	0506		0610	0701	
F17	Rv 769 Spillum - Namdalsvegen	209	21	11,2	7	3,5	7	3,5	0301	0308		0612	0810	0910
F17	Rv 769 Høknes - Orientkrysset	92	4	4,5	-7	-7,1	-7	-7,1	0210	0210/ 0502		0710	0710	0711
		<b>4491</b>	<b>110</b>	<b>2,5</b>	<b>77</b>	<b>1,7</b>	<b>77</b>	<b>1,7</b>						
<b>Region Nord</b>														
R3	E12 Umskaret	252	-29	-10,3	3	1,2	3	1,2	0404	0404		0610	0610	
R4	E10 Lofotens fastlandsforbindelse - videreføring	1160	-14	-1,2	-14	-1,2	-14	-1,2	0307	0307		0712	0712	
R4	E10 Fjøsdaalen	128	19	17,4	19	17,4	19	17,4	0509	0509		0711	0711	0802
R5	E6 Langnesbukta - Jansnes	135	20	17,4	20	17,4	20	17,4	0605	0605		0808	0810	0809
F18	Rv 808 Finneidfjord - Asen	130	8	6,6	8	6,6	8	6,6	0508	0508		0712	0712	
F18	Rv 17 Tverrlandet - Godøystraumen	221							0704	0704	0708	0909	0909	0911
F20	Rv 888 Smielvdalen - Hopseidet	75	-5	-6,3	-5	-6,3	-5	-6,3	0505	0505		0612	0708	
		<b>2101</b>	<b>-1</b>	<b>0,0</b>	<b>31</b>	<b>1,5</b>	<b>31</b>	<b>1,5</b>						
<b>Sum alle prosjekt</b>		<b>38322</b>	<b>1654</b>	<b>4,5</b>	<b>1327</b>	<b>3,6</b>	<b>1197</b>	<b>3,2</b>						

**MERKNAD:**

- 1) Omregnet med SSBs betongindeks fra 2004 til 2006 og med den ordinære budsjetindeksen fra 2006 til 2007.
- 2) Opprinnelig overslag er justert til 2003-kr, jf e-post av 23.03.2006 fra Vegdirektoratet til Region øst.
- 3) Opprinnelig kostnadsoverslag er endret i hht St prp nr 40 (2007-2008).
- 4) Opprinnelig kostnadsoverslag er endret i hht St prp nr ... (2007-2008).
- 5) Opprinnelig overslag er ekskl strekningen Vintertun - Vassvikvatn.
- 6) Opprinnelig kostnadsoverslag er endret i hht St prp nr 24 (2007-2008).
- 7) Revisjon av prosjektet pågår.