



**Statens vegvesen**

# ÅRSRAPPORT 2009

for

Statens vegvesen

Mars 2010

# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b><u>SAMMENDRAG</u></b>	<b>4</b>
<hr/>		
<b>2.</b>	<b><u>RAMMEBETINGELSER</u></b>	<b>5</b>
<hr/>		
2.1	PRISENDRING FRA 2008 TIL 2009	5
2.2	TRAFIKKUTVIKLING	5
2.2.1	UTVIKLINGEN I 2009	5
2.2.2	UTVIKLING I VEGTRAFIKK 1999-2009	6
2.2.3	UTVIKLING I BILSALG	6
2.2.4	UTVIKLING I KJØRETØYBESTANDEN	6
<b>3.</b>	<b><u>FOKUSOMRÅDE ØKONOMI</u></b>	<b>7</b>
<hr/>		
3.1	KAPITTELOVERSIKT	7
3.1.1	KAP. 1320 POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER MM.	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	9
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	10
3.1.8	KAP. 1301 FORSKNING OG UTVIKLING	10
3.1.9	KAP. 4320 STATENS VEGVESENS INNTEKTER	11
3.1.10	KAP. 4322 SVINESUNDFORBINDELSEN AS, JFR KAP 1322	12
3.1.11	KAP. 5624 RENTER AV SVINESUNDFORBINDELSEN AS	12
3.2	TILTAKSPAKKEN	12
3.2.1	POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER	12
3.2.2	POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER	13
3.2.3	POST 31 RASSIKRING	13
3.3	OPPFØLGING AV INVESTERINGSPROSJEKTER	14
3.4	FYLKESVEGER	16
3.4.1	TOTALE MIDLER TIL FYLKESVEGNETTET	16
3.4.2	STANDARDEN PÅ FYLKESVEGNETTET	16
3.5	EFFEKTIVISERING AV STATENS VEGVESEN	16
<b>4.</b>	<b><u>FOKUSOMRÅDE SAMFUNN</u></b>	<b>18</b>
<hr/>		
4.1	FRAMKOMMELIGHET	18
4.1.1	FORFALL I VEGKAPITALEN	18
4.1.2	RAS	18
4.1.3	VEGER ÅPNET FOR TRAFIKK	18
4.1.4	GÅENDE OG SYKLENDE	18
4.1.5	KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK	19
4.1.6	FERJEDRIFT	21
4.1.7	VEGDEKKENES TILSTAND	22
4.1.8	FUNKSJONSKONTRAKTER	23
4.1.9	TRAFIKANTTILFREDSHET MED FRAMKOMMELIGHET (SOMMERUNDERSØKELSEN)	23
4.1.10	SKILTFORNYINGSPROGRAM	24
4.2	TRAFIKKSIKKERHET	24
4.2.1	DREPTE ELLER HARDT SKADDE	24
4.2.2	OPPFØLGING AV TILRÅDINGER FRA STATENS HAVARIKOMMISJON FOR TRANSPORT (SHT)	25

4.2.3	ANTALL KM ULYKKESBELASTET RIKSVEG MED ULYKKESREDUSERENDE TILTAK	25
4.2.4	MIDTREKKVERK OG MERKET SPERREOMRÅDE	26
4.2.5	TILSYN SAMT UTEKONTROLL PÅ KJØRETØYOMRÅDET	26
4.2.6	KJØRETØYKONTROLLER	27
4.2.7	TRAFIKKSIKKERHETSTILSTAND FOR TRAFIKANT OG KJØRETØY	28
4.2.8	SIKKERHET OG BEREDSKAP	28
4.3	MILJØ	29
4.3.1	STØY OG LUFTFORURENSNING	29
4.3.2	DYRKET JORD SOM ER OMDISPONERT TIL UTBYGGING	30
4.3.3	VERN OG BRUK AV BIOLOGISK MANGFOLD OG KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	31
4.3.4	GRØNN STAT	31
4.4	UNIVERSELL UTFORMING	32
<b>5.</b>	<b><u>FOKUSOMRÅDE BRUKER</u></b>	<b>33</b>
5.1	PUBLIKUMSSERVICE	33
<b>6.</b>	<b><u>FOKUSOMRÅDE UTVIKLING</u></b>	<b>34</b>
6.1	FORSKNING OG UTVIKLING	34
6.1.1	GENERELT	34
6.1.2	ETATSPROGRAMMENE	34
<b>7.</b>	<b><u>FOKUSOMRÅDE MEDARBEIDER</u></b>	<b>36</b>
7.1	HELSE, MILJØ OG SIKKERHET	36
7.1.1	MEDARBEIDERTILFREDSHET	36
7.1.2	SYKEFRAVÆR I ETATEN	36
7.1.3	ARBEIDSULYKKER I ENTREPRISEDRIFTEN	36
7.2	LIKESTILLING	37
7.3	INTEGRERING OG INKLUDERING AV PERSONER MED INNVANDRERBAKGRUNN	38
<b>8.</b>	<b><u>ANNEN INFORMASJON</u></b>	<b>39</b>
8.1	BRUK AV FULLMAKT TIL Å INNGÅ LEIEAVTALER OG AVTALER OM KJØP AV TJENESTER	39

## 1. Sammendrag

I 2009 omkom 213 personer i vegtrafikkulykker. Det er en nedgang fra 2008 hvor 255 personer omkom. Antall omkomne har ikke vært så lavt siden 1955. Antall hardt skadde har også gått ned, fra 867 i 2008 til et foreløpig tall på 738 i 2009. Dette er det laveste tallet siden 1947.

Statens vegvesen omsatte på vegne av staten og fylkeskommunene (inklusive bompenger) om lag 31 mrd. kr i 2009. Dette var en økning på vel 5 mrd. kr eller om lag 20 prosent fra 2008. Tiltakspakken sto for en betydelig andel av denne økningen. I forhold til den disponible riksvegrammen hadde Statens vegvesen i 2009 totalt et mindreforbruk på 4,7 prosent (941 mill. kr). Mindreforbruket knytter seg hovedsakelig til investeringer.

Det ble åpnet 75 km firefelts veg for trafikk i 2009. Dette er 6 km mer enn forutsatt. Totalt ble det åpnet 82 km veg for trafikk på stamvegnettet og 75 km på det øvrige riksvegnettet.

Målet i 2009 var at det i alt skulle bygges 25 km midtrekkverk på to- og trefelts veger. Det ble bygget midtrekkverk på 20 km veg. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i framdrift på noen strekninger. I 2009 ble det etablert merket sperreområde/midtmarkering på 137 km riksveg, herav 131 km på stamvegnettet.

Det ble lagt om lag 2500 km asfalt i 2009. Med den økte innsatsen gjennom tiltakspakken i 2009 har den negative utviklingen i tilstanden for vegdekkene bedret seg når man ser på hele riksvegnettet under ett.

Undersøkelser viser at det i 2009 var i underkant av 90 prosent som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og i overkant av 90 prosent som brukte bilbelte utenfor tettbygd strøk. Sammenliknet med 2008 er det en forbedring innenfor tettbygd strøk og en reduksjon utenfor tettbygd strøk. Den langsiktige trenden for bilbeltebruk er imidlertid positiv, både innenfor og utenfor tettbygd strøk.

Kravene til kontroll av kjøre- og hviletid på veg er oppnådd. Fokuset på å nå kravene til kontroller har gått noe på bekostning av ventetider ved trafikkstasjonene. Det er gjennomført flere tungbilkontroller enn i 2008, men under målsettingen i handlingsprogrammet. Antall bilbeltekontroller ble gjennomført som forutsatt.

Statens vegvesen har i 2009 jobbet med å forbedre opplegg og rutiner for oppfølging av funksjonskontraktene innen drift og vedlikehold og vil videreføre dette arbeidet også i 2010.

## 2. Rammebetingelser

### 2.1 Prisendring fra 2008 til 2009

	Prisendring fra 2008 til 2009	
	Forventet	Faktisk *)
Anlegg	4,1 pst.	0,9 pst.
Vedlikehold	4,4 pst.	0,1 pst.

\*) Indeks fra SSB.

### 2.2 Trafikkutvikling

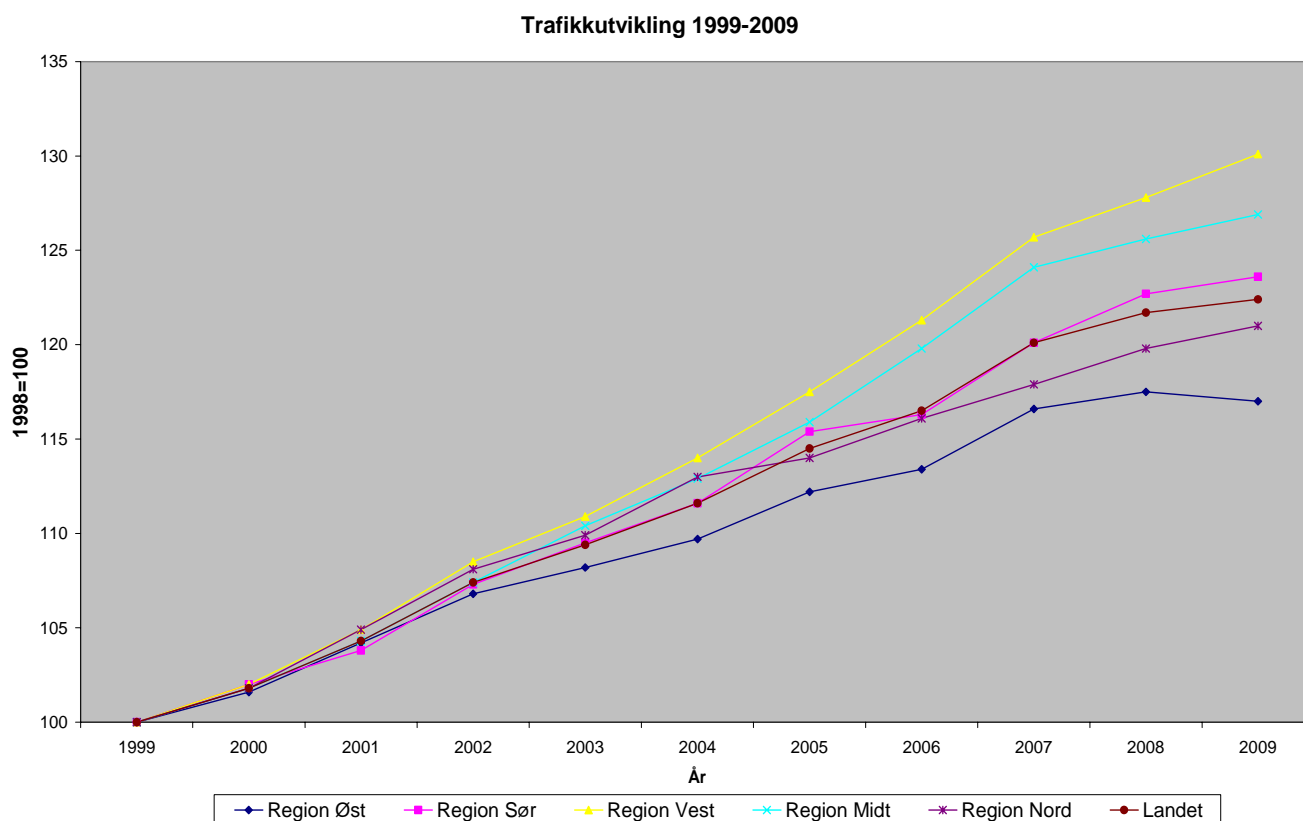
#### 2.2.1 Utviklingen i 2009

Landsdel	Forventet	Faktisk
Østlandet	1,5	-0,1
Sørlandet	1,8	1,0
Vestlandet	1,7	2,0
Trøndelag	1,4	0,7
Nord-Norge	0,5	1,0
Landet	1,4	0,5

Utviklingen totalt sett var lavere enn forventet i 2009. Virkningen av finanskrisen var klart merkbar og er den mest sannsynlige årsaksfaktor til nedgang i trafikken i begynnelsen av 2009. Dette gjaldt spesielt for næringstransporten. Etter sommerferien snudde utviklingen og den er i de siste månedene av 2009 klart høyere enn forventet.

## 2.2.2 Utvikling i vegtrafikk 1999-2009

Etterfølgende graf viser trafikkenes utvikling fordelt på regioner i perioden 1999-2009. For landet som helhet har den årlige gjennomsnittlige trafikkveksten vært på om lag 2,2 prosent. Region vest og region midt har hatt høyest vekst, mens veksten har vært lavest i region øst.



## 2.2.3 Utvikling i bilsalg

	2008	2009	Endring 2008-2009 (pst.)
Sum biler <sup>*)</sup>	183 562	154 760	- 16

<sup>\*)</sup> Førstegangsregistrerte biler, inkl. bruktimporterte

## 2.2.4 Utvikling i kjøretøybestanden

	2008	2009	Endring 2008-2009 (pst.)
Totalt ant. reg. biler pr. 31.12.09	2 743 867	2 789 664	1,7
Totalt ant kjøretøy pr. 31.12.09	4 386 923	4 488 918	2,3

### 3. Fokusområde økonomi

#### 3.1 Kapitteloversikt

##### *Utgifter*

Kap.	Post	Til disposisjon 2009 Mill. kr <sup>1)</sup>	Regnskap 2009	
			Mill. kr.	Pst. av disponibelt
Kap. 1320	post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	8 564,7	8 558,7	99,9 pst.
		380,1	336,5	88,5 pst.
	post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	8 205,1	7 535,4	91,8 pst.
	post 30 Riksveginvesteringer	534,2	403,8	75,6 pst.
	post 31 Rassikring	445,2	442,2	99,3 pst.
	post 35 Vegutbygging i Bjørvika	16,0	2,3	14,4 pst.
	post 60 Forsøk	1 730,8	1 656,2	95,7 pst.
	post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester			
Sum statlige midler		19 876,1	18 935,1	95,3 pst.
Annen finansiering <sup>2)</sup>		7 154,0	8 529,8	119,2 pst.
Totale utgifter		27 030,1	27 464,9	101,6 pst.

<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, 02 og 03.

<sup>2)</sup> Til disposisjon 2009 omfatter forutsatt ekstern finansiering til prosjekter/tiltak innenfor postene 29, 31, 35 og 60 i St.prp. nr. 1 (2008-2009).

##### *Inntekter*

Kap.	Post	Forutsatte inntekter 2009 Mill. kr	Regnskap 2009	
			Mill. kr.	Prosent av forutsatt
Kap. 4320	post 01	190,0	225,4	118,6 pst.
	post 02	270,7	295,8	109,3 pst.
	post 03	90,0	114,6	127,3 pst.
	post 15		1,5	-
	post 16		20,5	-
	post 17		0,1	-
	post 18		50,7	-
Totale inntekter		550,7	708,6	128,7 pst.

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

Post 23 viser et samlet mindreforbruk på 6 mill. fordelt med 83 mill kr. i merforbruk innenfor ordinær bevilgning og 89 mill. kr i mindreforbruk innenfor tiltakspakken. Mindreforbruket knyttet til tiltakspakken er omtalt under punkt 3.2.1.

Merforbruket knyttet til ordinær bevilgning skyldes økte kostnader på om lag 110 mill. kr for å gjennomføre årets asfaltarbeid slik som opprinnelig planlagt uten å måtte redusere innsatsen som følge av økt oljepris. Det er også økte kostnader til drift av vegnettet, blant annet som følge av høy prisøkning på funksjonskontrakter, mengdeavregning og merkostnader knyttet til ras.

Skiltfornying og trafikksikkerhetsarbeid innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har et samlet mindreforbruk på snaut 60 mill kr som skyldes omprioriteringer for å dekke inn økte kostnader til drift av vegnettet, men også kapasitetsmessige utfordringer.

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

Regnskapet for 2009 viser et forbruk på 336,5 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 43,6 mill. kr eller 11,5 prosent. Mindreforbruket er knyttet til prosjektene E39 Lyngdal – Flekkefjord og E18 Grimstad – Kristiansand og skyldes for sent mottatte fakturaer, lavere utbetaling av trafikksikkerhetsbonus enn budsjettet samt ennå ikke slutførte forhandlinger om oppgjør i forbindelse med endringer i anleggsfasen. Sent ankomne fakturaer vil bli belastet neste års budsjett. I tillegg kommer sluttoppgjør for endringer i anleggsfasen på prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand. Som følge av at Skatt Sør ennå ikke har avklart hvordan merverdiavgiften for prosjektet skal beregnes, gjenstår også sluttoppgjør for dette.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 135 mill. kr. Dette er som forutsatt i St.prp. nr. 1 (2008-2009).

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

Regnskapet for 2009 viser et forbruk på 7 535,4 mill. kr. Korrigert for at vegdirektøren har benyttet sin fullmakt til å omdisponere til sammen 234,3 mill. kr til post 30 fra andre poster, blir mindreforbruket 669,7 mill. kr eller 8,2 prosent. Mindreforbruket er fordelt med 82,7 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som fortsatt er riksveg i 2010 og 587 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som er omklassifisert til fylkesveg fra 1. januar 2010.

For den delen av riksvegnettet som er omklassifisert til fylkesveg, har de fleste fylker mindreforbruk. Mindreforbruket er knyttet til tiltak innenfor programområdene, spesielt gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. Årsaken til mindreforbruket i 2009 er i hovedsak at prosjekter er kommet i gang senere enn forutsatt, blant annet på grunn av mer tidkrevende planlegging enn forventet og/eller forsinkelser i forbindelse med prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag. De aller fleste tiltakene vil bli gjennomført i 2010.

Tre fylker har merforbruk knyttet til den delen av riksvegnettet som er omklassifisert til fylkesveg fra 1. januar 2010; Oppland (14 mill. kr), Telemark (6 mill. kr) og Møre og Romsdal (69 mill. kr). Merforbruket i Møre og Romsdal skyldes i all hovedsak kostnadsøkninger på prosjektet rv 64 Atlanterhavstunnelen.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 7 950 mill. kr. Dette er om lag 1 460 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2008-2009). En vesentlig del av merforbruket skyldes uttak av mindreforbruk fra tidligere år. Videre skyldes blant annet vedtak av nye om bompengelopplegg i løpet av 2009. I tillegg er det inngått avtaler om økt uttak av bompenger på enkelte prosjekter for å sikre rasjonell anleggsdrift. I løpet av året er det dessuten inngått en rekke nye avtaler om forskudd og tilskudd.



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

Regnskapet for 2009 viser et forbruk på 403,8 mill. kr. Korrigert for at vegdirektøren har benyttet sin fullmakt til å omdisponere 9,3 mill. kr fra post 31 til post 30, blir mindreforbruket 130,4 mill. kr eller 24,4 prosent. Mindreforbruket er fordelt med 66,2 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som fortsatt er riksveg og 64,1 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som er omklassifisert til fylkesveg fra 1. januar 2010.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket anleggsstart for en rekke prosjekter som følge av forsinkelser i arbeidet med utarbeidelse av reguleringsplaner, byggeplaner eller konkurransegrunnlag. De største enkeltavvikene er knyttet til prosjektene rv 13 Osberg i Rogaland og rv 889 Eiterfjorden og Bakfjorddalen på Havøysundvegen i Finnmark. Videre har enkelte prosjekter hatt noe redusert framdrift i forhold til det som ble lagt til grunn ved utarbeidelsen av budsjettet for 2009. Det regnes med at investeringer som var forutsatt i 2009, i all hovedsak vil skje i 2010.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd og bompenger utgjorde 119 mill. kr. Dette er 6 mill. kr mindre enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2008-2009).

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

Regnskapet viser et forbruk på 442,2 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 3,0 mill. kr eller 0,7 prosent.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger og inntekter fra salg av eiendommer utgjorde 330 mill. kr. Dette er om 80 mill. kr mindre enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2008-2009).

### **3.1.6 Kap. 1320 post 60 Forsøk**

Regnskapet viser et forbruk på 2,3 mill. kr. Korrigert for at vegdirektøren har benyttet sin fullmakt til å omdisponere 14,1 mill. kr fra post 60 til post 30, blir mindreforbruket 13,7 mill. kr eller 85,6 prosent. Mindreforbruket er fordelt med 2,5 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som fortsatt er riksveg og 11,2 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som er omklassifisert til fylkesveg fra 1. januar 2010.

Mindreforbruket er knyttet til forsøket med alternativ organisering av transportsystemet i Kristiansandsområdet. Midlene er forutsatt benyttet til kollektivtrafikktiltak. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i arbeidet med reguleringsplaner og grunnverv for bygging av et kollektivfelt i Kristiansand.

## Fylkeskommunale og kommunale bevilgninger til forsøket

### Storbyforsøket i Kristiansand

Mill. kr

	Sammenligningsgrunnlag (jf. St.prp. nr. 1 (2008-2009))			2009		
	Fylkes- kommunale midler	Kommunale midler	Sum	Regnskap	Ramme til nyinvestering i fylkes- vegnettet	Sum
Kristiansand	5,5	2,4	7,9		4,1	4,1

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

Post 72 viser en mindreutgift på 74,6 mill. kr. Mindreutgiften er i hovedsak knyttet til terskelansvar for drivoljepris i 2009, besparelser i forbindelse med selskapenes innmelding i NOx-fondet, samt oppgjør for tidligere års terskelansvar.

Statens vegvesen har i 2009 foretatt en gjennomgang av årsoppgjør fra tidligere år. Gjennomgangen viser at staten har hatt til gode midler hos enkelte selskap. Dette bidrar til mindreutgiften i 2009.

### 3.1.8 Kap. 1301 Forskning og utvikling

#### Post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet

Bevilgning i henhold til saldert budsjett for 2009	50 000 000
Overført fra forrige termin	0
St.prp.nr 37 (2008-2009)	50 000 000
St.prp.nr 67 (2008-2009)	0
St.prp. 50 S (2009-2010)	0
Sum bevilgning	100 000 000
Regnskap	8 463 643
<b>Mindreutgift</b>	<b>91 536 357</b>

Det er utbetalt 2,4 mill. kr. til ladepunkter i 2009. Det er gitt tilsagn for det resterende tilskuddsbeløpet på 47,6 mill kr. Utbetaling av tilskudd skjer etter ferdigstilling av ladepunktene.

Til drift av Transnova-prosjektet og eksterne prosjekter er det utbetalt 6,1 mill kr. For øvrig er det gitt tilsagn på 43 mill kr. Dette kommer til utbetaling i 2010. 9 prosjekter som er gitt tilsagn om støtte strekker seg over flere år. Det innebærer at det er gjort bindinger for 18,8 mill. kr i 2010 og 10,9 mill. kr i 2011.

### 3.1.9 Kap. 4320 Statens vegvesens inntekter

#### Post 01 Salgsinntekter

Regnskapet for 2009 viser en inntekt på 225,4 mill. kr. Dette medfører en merinntekt på 35,4 mill. kr. Inntekten på denne posten var i 2007 på 313,2 mill. kr og i 2008 277,4 mill. kr. Det har med andre ord vært en betydelig reduksjon i inntekten de siste årene.

Inntektstyper	Mill. kr 2007	Mill. kr 2008	Mill. kr 2009
Refusjon fra bistandsland	17	11	13
Øvrige refusjoner (kurs/konferanser, FoU prosjekter m.v)	16	22	8
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	60	44	53
Salg av kjennemerker (skilt)	40	35	13
Salg av fast eiendom	27	22	13
Salg fra Autosys/vegdatabank	27	21	28
Salg av bilde til førerkort	10	9	9
Refusjon av utlegg for Autopass/bompengebrikker	60	69	26
Strøm			5
Kommunikasjon i tunneler			14
Forlik med entreprenører			12
Innbetaling av lån fra Tungenes ferjeterminal AS til E39 Rennfast	17		
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, Salgsinntekter, Leieinntekter, Følgetransport m.v)	39	45	31
<b>Sum</b>	<b>313</b>	<b>278</b>	<b>225</b>

#### Post 02 Diverse gebyrer

Regnskapet for 2009 viser en inntekt på 295,8 mill. kr noe som gir en merinntekt på 25,1 mill. kr. Dette er en reduksjon i inntektene på 3,8 mill. kr i forhold til 2008.

Førerkort-/prøvegebyr har en økning fra 210,4 mill. kr i 2008 til 213,4 mill. kr i 2009.

Myndighetskontroller har imidlertid hatt en reduksjon fra 40,5 mill. kr i 2007, 33,8 mill. kr i 2008 og 24,2 mill. kr i 2009. Dette har blant annet sammenheng med den økonomiske situasjonen (finanskrisen) og lavere import av både nye og brukte kjøretøy. Omfanget av de gebyrbelagte oppgavene innenfor trafikant- og kjøretøyområdet varierer over tid og det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene. I den sammenheng kan det nevnes at godkjenningsgebyr for fartsskriververksteder (3,6 mill. kr) var ny for året i 2009.

#### Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Regnskapet for 2009 viser en refusjon på 114,6 mill. kr. Dette gir en merinntekt på 24,6 mill. kr. Det har vært en stor økning på denne posten fra 84,9 mill. kr i 2007, 99,5 mill. kr i 2008 og 114,6 mill. kr i 2009. Refusjonene dekker de faktiske utgifter som kjøretøyer har påført blant annet vegutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er meget vanskelig å anslå og vil sannsynligvis variere fra år til år.

### 3.1.10 Kap. 4322 Svinesundforbindelsen AS, jfr kap 1322

#### Post 90 Avdrag på lån

Bevilgning ihht. St.prp. nr. 1 (2008-2009)	25 000 000
Regnskap	24 142 398
<b>Mindreinntekt</b>	<b>857 602</b>

Nedbetaling av lån er 857 602 kr mindre enn budsjettert på grunn av dårlig likviditet i bompengeselskapet Svinesundforbindelsen AS.

### 3.1.11 Kap. 5624 Renter av Svinesundforbindelsen AS

#### Post 80 Renter

Bevilgning ihht. St.prp. nr. 1 (2008-2009)	40 000 000
Regnskap	36 142 877
<b>Mindreinntekt</b>	<b>3 857 123</b>

Innbetaling av renter er 3 857 123 kr mindre enn budsjettert på grunn av lavere rente på lånene enn forutsatt.

## 3.2 Tiltakspakken

### 3.2.1 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger

Tabellen under viser totalt forbruk av midler til vedlikeholdstiltak i tiltakspakken i mill. 2009 kr.

Tiltak	Bevilgning tiltakspakke	Regnskap	Avvik
Bro	80,0	37,2	42,8
Ferjekai vedlikehold	80,0	69,2	10,8
Vedlikehold tunnel	50,0	20,5	29,5
Dekkelegging	500,0	500,2	-0,2
Trafikksikkerhet drift og vedlikehold	100,0	93,6	6,4
<b>Sum Post 23</b>	<b>810,0</b>	<b>720,7</b>	<b>89,3</b>

Det vises til vedlegg 1 for detaljert prosjektlister.

Post 23 fikk tildelt totalt 810 mill. kr i tiltakspakka. Regnskapet viser 720,7 mill kr. Det er med andre ord et mindreforbruk på drøyt 89 mill. kr. Av konkrete prosjekter knyttet til øvrig riksveg som går over til fylkeskommunene i 2010 er det et samlet mindreforbruk på 40,7 mill. kr. Disse midlene foreslås overført til fylkeskommunene for ferdigstillelse av prosjektene.

### 3.2.2 Post 30 Riksveginvesteringer

Mill. kr

Tiltak	Oppr. tildeling 2009	Endring (mill kr)	Revidert tildeling 2009	Forbruk (mill kr)	Avvik (mill kr)	Avvik (pst)
Framskyndet anleggsstart	200,0		200,0	185,1	-14,9	-7,5
Utbedringstiltak	240,0	-4,5	235,5	132,1	-103,5	-43,9
Opprustning ferjekaier	100,0		100,0	49,8	-50,2	-50,2
Gang- og sykkelveger	490,0		490,0	345,4	-144,6	-29,5
Trafikksikkerhetstiltak	290,0	-10,7	279,3	210,6	-68,7	-24,6
Tunnelsikring	50,0		50,0	38,1	-11,9	-23,8
<b>Sum regionene</b>	<b>1 370,0</b>	<b>-15,2</b>	<b>1 354,8</b>	<b>961,1</b>	<b>-393,7</b>	<b>-29,1</b>
Nasjonale turistveger	60,0		60,0	60,0	0,0	0,0
<b>Sum post 30</b>	<b>1 430,0</b>	<b>-15,2</b>	<b>1 414,8</b>	<b>1 021,1</b>	<b>-393,7</b>	<b>-27,8</b>

Regnskapet viser et forbruk på 1 021 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 394 mill. kr eller 30,1 prosent. Mindreforbruket er fordelt med 248 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som fortsatt er riksveg og 146 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som er omklassifisert til fylkesveg fra 1. januar 2010. For prosjektet Nasjonale turistveger er forbruket lik tildelte midler. Det er imidlertid foretatt enkelte omdisponeringer mellom tiltakene.

Årsaken til mindreforbruket er i vesentlig grad senere oppstart som følge av manglende planavklaringer og/eller forsinkelser i forbindelse med prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag. Prosjektene vil i hovedsak bli gjennomført og midlene anvendt i 2010. I vedlegg 2 er avvik mellom tildelte midler og forbruk nærmere spesifisert.

### 3.2.3 Post 31 Rassikring

Mill. kr

Tiltak	Tildeling 2009	Forbruk (mill kr)	Avvik (mill kr)	Avvik (pst)
<b>Sum post 31</b>	<b>60,0</b>	<b>54,0</b>	<b>-6,0</b>	<b>-10,0</b>

Regnskapet viser et forbruk på 54 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 6 mill. kr eller 10,0 prosent. Forbruket er fordelt med et merforbruk på 3 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som fortsatt er riksveg og et mindreforbruk på 9 mill. kr knyttet til den delen av riksvegnettet som er omklassifisert til fylkesveg fra 1. januar 2010. I vedlegg 2 er avvik mellom tildelte midler og forbruk nærmere spesifisert.

Statens vegvesen har ikke foretatt beregninger av sysselsettingseffekten av tiltakspakken. Det forutsettes at effekten er om lag det samme som Regjeringen anslo i forbindelse med utarbeidelsen av tiltakspakken.

### 3.3 Oppfølging av investeringsprosjekter

#### *Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2008*

Prosjekt	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2008-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2008-kr)	Avvik i pst.
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2008	7 224	7 492	3,7

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2008, er det en kostnadsøkning på totalt 3,7 prosent i forhold til opprinnelige overslag. Tilsvarende tall for 2007 var en kostnadsreduksjon på 2,7 prosent.

#### *Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2008*

Av prosjektene som ble fulgt opp spesielt, ble 11 prosjekter åpnet for trafikk i 2008. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 243 mill. kr (3,6 prosent) i forhold til opprinnelige kostnadsoverslag. Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2007 var 9 prosjekter med en samlet kostnadsreduksjon på 134 mill. kr (2,3 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. 2009-kr)	Siste overslag (mill. 2009-kr)	Avvik i prosent
Region øst	E6 Svingenskogen – Åsgård	2 577	2 656	3,1
Region sør	Rv 311 Ringveg øst – Vest Kjelle –Kilen	1 209	1 245	3,0
	Rv 38 Eklund – Sannidal	189	250	32,3
Region vest	E39 Gammelseter – Nipetjørn	292	267	-8,6
	E16 Borlaug – Voldum	325	315	-3,1
	Rv 544 Halsnøysambandet	452	481	6,4
	Kanalvegen/Kryss Fjøsangervegen mm	191	235	23,0
	Rv 55 Fatlaberget	200	222	11,0
Region midt	Rv 653 Eiksundsambandet	1 112	1 096	-1,4
Region nord	E10 Fjøsdaalen	131	141	7,6
	E6 Langnesbukta - Jansnes	138	151	9,4

#### Rv 38 Eklund – Sannidal

Anleggsarbeidene startet i mars 2007, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2008. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte mengder i forhold til inngått kontrakt med hovedentreprenøren. Særlig gjaldt dette utgraving av jordmasser samt rensk og sikring av fjellskjæringer.

#### Kanalvegen og kryssene Fjøsangervegen/Minde alle og Kanalvegen/Minde alle

Anleggsarbeidene startet i juni 2005, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2008. Kostnadsøkningen skyldes vesentlig mer omfattende støytiltak enn det som var forutsatt i reguleringsplanen.

### Rv 55 Fatlaberget

Anleggsarbeidene startet i januar 2007, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2008. Kostnadsøkningen skyldes behov for nedspregning av ustabile fjellmasser ved det ene tunnelpåhugget samt mer vann- og frostsikring i tunnelen enn opprinnelig forutsatt.

### ***Endringer i kostnadsoverslag og framdrift for igangværende større prosjekter***

Vedlegg 3 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det oppgitt en forventet kostnadsøkning på 2 183 mill. kr (3,9 prosent) i forhold til opprinnelig overslag. I forhold til St.prp. nr. 1 (2008-2009) er kostnadsøkningen 1 097 mill. kr (1,9 prosent) etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2007 til 2008. Det er *ikke* tatt hensyn til nye prisindekser fra 2008 til 2009.

Flere av endringene i forhold til overslagene i St.prp. nr. 1 (2008-2009) er omtalt tidligere, jf. merknadsrubrikken i vedlegget. Statens vegvesen har kommentarer til følgende prosjekter:

- Rv 255 Jørstad – Segalstad bru (Oppland):  
Kostnadsoverslaget er økt med 78 mill. kr (22,8 prosent) i forhold til St.prp. nr. 1 (2008-2009) og 118 mill. kr (39,1 prosent) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Økningen skyldes vesentlig større kostnadsøkninger i forbindelse med flytting av dårlige masser enn tidligere forutsatt. I tillegg kommer kostnadsøkninger på den nye fylkesvegforbindelsen fra E6 til Storhove som følge av uforutsette utfordringer i bakken.
- E39 Vågsbotn – Hylkje (Hordaland):  
Da Prop. 1 S (2009-2010) ble lagt fram, var ikke tunnelstandarden avklart. Strekningen har en ÅDT på om lag 18 000 kjøretøy. Det må derfor bygges to løp og ikke ett, slik det er lagt til grunn i gjeldende kostnadsoverslag. Statens vegvesen har foreslått at Stortinget orienteres om dette i samleproposisjonen som Samferdselsdepartementet legger fram i mai 2010.
- Rv 519 Solasplitten (Rogaland):  
Kostnadsoverslaget er økt med 50 mill. 2010-kr (11,5 prosent) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Det innebærer at prosjektet må legges fram for Stortinget for ny vurdering før anleggsstart. Statens vegvesen har foreslått at Stortinget orienteres om kostnadsøkningen og årsakene til denne i samleproposisjonen som Samferdselsdepartementet legger fram i mai 2010.
- E6 Vist – Jevika – Selli (Nord-Trøndelag):  
I St.prp. nr. 72 (2008-2009) ble kostnadene som følge av raset i Løsberga anslått til 40-45 mill. kr. Kostnadsøkningen som følge av raset har imidlertid økt til 68 mill. kr. I tillegg er det regnet med en kostnadsøkning på om lag 55 mill. kr som følge av mengdeøkninger på en rekke prosesser.
- Rv 717 Sund – Bradden (Sør-Trøndelag):  
Nye beregninger i forbindelse med byggeplanleggingen viser at planlagte stabiliseringstiltak ikke er tilstrekkelige. Prosjektet kan derfor ikke gjennomføres som opprinnelig planlagt, og det er derfor knyttet usikkerhet til både kostnader og framdrift.

### 3.4 Fylkesveger

#### 3.4.1 Totale midler til fylkesvegnettet

	Mill.kr			
	Anlegg <sup>2)</sup>		Drift og vedlikehold	
	2008	2009	2008	2009
Sum <sup>1)</sup>	1 440	1 840	1 749	1 938

<sup>1)</sup> Bevilgningstall.

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

#### 3.4.2 Standarden på fylkesvegnettet

	Status 31.12.2009
Lengde på hele fylkesvegnettet	27215 km
Andel med fast dekke	83,6 pst.
Spordybde (90 pst. nivå) mm	19,7 mm
Jevnhet (IRI-verdien, 90 pst. nivå)	5,4 mm
Aksellast (pst.-andel av hele vegnettet tillatt for 10/10 tonn)	64,6 pst.
Forsterket (antall km fylkesveg som er forsterket)	245,9 km

### 3.5 Effektivisering av Statens vegvesen

Det er viktig at de oppgaver som Statens vegvesen utfører med egne ressurser, utføres på en effektiv måte. Det er også viktig at Statens vegvesen har en organisasjon som er mest mulig hensiktsmessig i forhold til endringer og utfordringer i samfunnet generelt, og i veg- og samferdselssektoren spesielt. For at Statens vegvesen på en tjenlig måte skal kunne ivareta og utføre sine oppgaver i årene framover har det foregått et arbeid med omorganisering av virksomheten. Dette ble fullført i 2009. Organisasjonsendringene trådte i kraft 1. januar 2010. Ny organisasjon skal ta hensyn til etatens ulike roller. Den nye organisasjonsstrukturen skal sørge for ryddige og korte styringslinjer, enhetene skal ha klare roller og ansvar, og den skal ha fokus på verdiskapning, kompetanse og tjenesteleveranser. Det vil i løpet av 2010 bli utført en evaluering av organisasjonsendringen.

Det er gjennomført flere mindre effektiviseringstiltak i 2009.

#### *Måleindikatorer for effektivisering - resultat for 2009*

I Statens vegvesen sitt målekort for 2009 inngikk to effektivitetsindikatorer for å måle effektivitet på et overordnet nivå. Ved å bruke resultatene av disse til å hente erfaring fra de mest effektive enhetene, kan indikatorene bidra til at Statens vegvesen utnytter ressursene bedre. Årlige målinger gjør det mulig å måle utviklingen over tid. Indikatorene 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 blir mer effektiv over tid.

Det har vært og er fortsatt en utfordring å bryte ned de overordnede indikatorene ned i detaljer på en slik måte at det blir mulig å analysere og bruke resultatene som tiltenkt. Ulike utfordringer og svakheter i indikatorene og regnskapsføring gjør dette vanskelig. I forbindelse



med videreutviklingen av dagens styringssystem har derfor effektivitetsindikatorerne blitt endret og videreutviklet. Endrede effektivitetsindikatorer implementeres fra 2010.

Effektivitetsindikatorerne for 2009 består av:

- 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.

Effektivitetsindikatorerne beregnes på grunnlag av hva som registreres i regnskapet på de ulike produktkodene. Produktkodene er bygget opp i samsvar med etatens hovedprosesskart.

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

Indikatoren Ø.2.1 – "Effektivitet totalt" for etaten er vist i tabellen nedenfor:

Mill. kr							
	A - Fagorgan	B - Myndighetsorgan	C - Veg- og vegtrafikk- forvalter	D - Utøve ledelse og styring	E - Yte generell støtte	F - Yte kjerne-relater t støtte	Ø.2.1 - Effektivite t totalt
2009	305	956	24 481	227	2 071	324	<b>91 pst.</b>
2008	282	927	19 610	216	1 916	265	<b>90 pst.</b>
2007	251	880	17 835	194	1 860	285	<b>89 pst.</b>
2006	437	915	15 837	181	1 800	131	<b>89 pst.</b>

Indikatoren Ø2.1 "Effektivitet totalt" fremkommer ved å beregne kjerneprosessenes ("fagorgan", "myndighetsorgan" og "veg og vegtrafikkforvalters") andel av totale kostnader.

Tabellen viser at 91 prosent av de totale utgiftene for etaten i 2009 ble brukt på kjerneprosessene. Dette er ett prosentpoeng mer enn i 2008 og to prosentpoeng mer enn i 2006 og 2007. Dermed brukes noe mer av tildelte midler på kjerneprosessene i 2009 enn tidligere. Sett over tid ligger resultatet på et stabilt høyt nivå.

#### Indikator Ø2.2 "Generell støtte"

Indikatoren Ø.2.2 – "Generell støtte" for etaten er vist i tabellen nedenfor:

Mill. kr							
	A - Fagorgan	B - Myndighetsorgan	C - Veg- og vegtrafikk- forvalter	D - Utøve ledelse og styring	E - Yte generell støtte	F - Yte kjerne-relater t støtte	Ø.2.1 - Effektivitet totalt
2009	290	942	1 792	226	2 055	314	<b>37 pst.</b>
2008	274	913	1 663	214	1 890	257	<b>36 pst.</b>
2007	241	820	1 655	190	1 803	271	<b>36 pst.</b>
2006	367	790	1 425	181	1 717	124	<b>37 pst.</b>

Indikatoren Ø2.2 "Generell støtte" fremkommer ved å beregne "generell støtte's" andel av totale kostnader.

Indikatoren Ø.2.2 "Generell støtte" viser at kostnader knyttet til generelle støtteprosesser utgjorde 37 prosent i 2009. Dette er ett prosentpoeng høyere enn i 2008.

Grunnlaget for beregningen av indikator Ø.2.2 er annerledes enn for Ø2.1. Resultatene av indikatorene skal derfor ikke summere seg opp til 100 pst.

Støtteprosessene er viktige for at kjerneprosessene skal fungere optimalt. Målet bør derfor være å finne nivået som gir en mest mulig effektiv utnyttelse av ressursbruken i Statens vegvesen. Det er derfor ikke noe mål at ressursbruken knyttet til generell støtte skal være minst mulig.

## 4. Fokusområde samfunn

### 4.1 Framkommelighet

#### 4.1.1 Forfall i vegkapitalen

Det er i 2009 gitt oppdrag fra Samferdselsdepartementet om at metodikken for beregning av vedlikeholdsetterslepet skal gjennomgås på nytt. Statens vegvesen har startet opp dette arbeidet. Basert på dagens metodikk for beregning av vedlikeholdsetterslepet er det beregnet en økning i vedlikeholdsetterslepet på om lag 250 mill. kr. i løpet av 2009. Totalt er vedlikeholdsetterslepet beregnet til om lag 18,6 mrd. for riksvegnettet ved utgangen av 2009.

#### 4.1.2 Ras

	Mål 2009	Resultat 2009	Avvik
Antall rasutsatte punkter som er utbedret	52	46	-6
Antall rasutsatte strekninger som er utbedret	18	12	-6

Målet for 2009 var utbedring av 52 rasutsatte punkter og 18 rasutsatte strekninger. Resultatet er 7 punkter og 6 strekninger mindre enn målet. Avviket skyldes forsinket oppstart/framdrift på enkelte prosjekter som var forutsatt slutført i 2009.

#### 4.1.3 Veger åpnet for trafikk

	Mål 2009	Resultat 2009	Avvik
Antall km firefelts veg som er åpnet for trafikk	69	75	+6
Antall km veg som er åpnet for trafikk på stamvegnettet	-	82	-
Antall km veg som er åpnet for trafikk på øvrig riksvegnett	-	75	-

Målet for 2009 var bygging av 69 km firefelts veg. Resultatet er 6 km mer enn målet. Avviket skyldes at prosjektet E16 Wøyen – Bjørnum ble åpnet for trafikk i 2009, mens det tidligere var forutsatt åpnet i 2008.

#### 4.1.4 Gående og syklende

	Mål 2009	Resultat 2009	Avvik
Antall km veg tilrettelagt for gående og syklende	123	96	-27
- herav antall km sammenhengende sykkelnett i de 6 storbyene	13	11	-2

Målet for 2009 var tilrettelegging av 123 km veg for gående og syklende. Resultatet er 27 km mindre enn målet. Avviket skyldes forsinket oppstart/framdrift på enkelte prosjekter, blant annet innenfor tiltakspakken som inneholdt mange gang- og sykkelvegprosjekter.

	<b>Resultat 2009</b>
Antall km gang- og sykkelveganlegg som er inspisert og forbedret i hht. håndbok 249:	
- km inspisert	240
- km forbedret	162

Det var et mål at om lag 800 km gang- og sykkelveganlegg skal inspiseres og eventuelt forbedres i perioden 2006-2009. Det legges vekt på trafikkssikkerhet og framkommelighet. Etter 4 år er det inspisert omlag 1 130 km, mens om lag 340 km er utbedret.

	<b>Resultat 2009</b>
Antall tettsteder hvor regionen har laget plan for hovednett for sykkel i samarbeid med kommunen	17

Det var et mål at minst halvparten av byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skulle ha vedtatte planer innen utgangen av 2009, noe som innebærer vedtatte planer for om lag 50 byer og tettsteder. Etter 4 år foreligger det vedtatte planer for 46 byer og tettsteder.

#### 4.1.5 Kollektivtrafikktiltak

##### *Gjennomførte tiltak for å bedre forholdene for kollektivtransporten i 2009*

Totalt ble det i 2009 benyttet 1 170,9 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.

Type tiltak	Til disposisjon i 2009			Forbruk pr. 31.12.2009		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Framkommelighet	120,3	1 724,9	1 845,2	34,1	1 341,2	1 375,3
Knutepunkt	8,5	231,1	239,6	122,3	116,4	238,7
Andre tiltak <sup>*)</sup>	69,5	806,7	876,2	65,2	624,4	689,6
Totalt	198,3	2 762,7	2 961,0	221,6	2 082,0	2 303,6

\*) Omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, lehus, tilskudd til ulike tiltak utenfor statens ansvarsområde mm.

Totalt forbruk utgjorde om lag 79 prosent av disponible midler mot 85 prosent i 2008. Forbrukt var lavest for framkommelighetstiltak (69 prosent). Oppfølgingsgraden er lavest i Osloområdet (47 prosent). De viktigste årsakene til mindreforbruket i Oslo var:

- Forsinket/manglende godkjenning av reguleringsplaner (rv 165 Slemmestadveien og Ring 1 Fredriks gate, Kolsåsbanen mfl.).
- Manglende byggherrekapasitet har fått følger for gjennomføring av diverse mindre tiltak.

Forbruket i 2009 fordeler seg på følgende tiltak i de seks storbyområdene:

Mill. 2009-kr

	Oslo	Kristian- sand	Sta- vanger	Bergen	Trond- heim	Tromsø	Sum
Framkommelighet	84,6	12,8	94,4	1 165,6	18,0	0	1 375,3
Knutepunkt	216,4	1,1	15,2	1,8	0	4,2	238,7
Andre tiltak *)	674,1	1,4	0	5,1	9,0	0	689,6
<b>Totalt</b>	<b>975,1</b>	<b>15,3</b>	<b>109,6</b>	<b>1 172,4</b>	<b>27,0</b>	<b>4,2</b>	<b>2 303,6</b>

\*) Omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, lehus, tilskudd til ulike tiltak utenfor statens ansvarsområde mm.

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

	Kollektivfelt, andre feltprioriteringer Km		Signalprioritering Antall		Andel kryss med signal- prioritering *) Pst.
	Status 31.12.2009	Bygget 2009	Status 31.12.2009	Bygget 2009	Status 31.12.2009
Oslo	89,7	3,7	128	5	95
Kristiansand	4,4	0,9	10	2	70
Stavanger	14,3	4,5	34	6	79
Bergen	17,0	1,5	13	0	11
Trondheim	22,3	0,6	0	0	0
Tromsø	1,0	0,0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>148,6</b>	<b>11,2</b>	<b>175</b>	<b>13</b>	<b>-</b>

\*) Kryss på stamrutenettet.

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

Statens vegvesen har i 2009 gjennomført en anbudsprosess for anskaffelse av utstyr til prosjektet "aktiv signalprioritering og sanntidsinformasjon". Prosjektet er et samarbeid med Sør Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og kollektivnæringen. Innføringen av signalprioritering vil skje i 2010 og 2011.

### ***Framkommelighet i de største byene***

Tilstanden for framkommelighet på stamlinjenettet i de seks storbyområdene har i de tre første årene i planperioden blitt registrert årlig. For 2009 er det kun registrert hastigheter i Oslo og Trondheim. Dette skyldes delvis svikt i datasystemene og delvis at omlegginger av stamlinjenettet ikke ville gitt meningsfulle målinger sammenlignet med tidligere år. Målingene forutsettes imidlertid tatt opp igjen fra høsten 2010.

Tallene i tabellen nedenfor viser gjennomsnittlig hastighet på sammenliknbart stamrutenett:

Byområde	Høst 2008 km/t	Høst 2009 km/t	Kommentar
Oslo	24,8	25,4	2008-tall er justert til nytt stamlinjenett fra 2009 etter åpning av Jernbanetorget. Satsing på framkommelighetstiltak gir resultater for alle driftsarter (2,4 pst), størst for bybussene (3,1 pst.)
Bergen	20,3	ikke målt	Nytt stamlinjenett forberedes fra åpning av bybanen i 2010.
Trondheim	22,4	21,9	Økning i indre by, nedgang utenfor bykjernen
Stavanger	24,0	ikke målt	
Kristiansand	26,7	ikke målt	
Tromsø	21,7	ikke målt	

I Oslo er reisetiden mellom holdeplassene redusert, mens oppholdstiden på holdeplassene øker på grunn av med langt flere reisende. Oslo hadde i 2009 en vekst i påstigende passasjerer på 5,3 prosent, mens biltrafikken i samme periode ble redusert med 2,9 prosent. I Oslo stod kollektivtrafikken for 42 prosent av alle motoriserte reiser, mot 41 prosent i 2008. I Trondheim skyldes den økte reisetiden framkommelighetsproblemer som følge av økende biltrafikk utenom bykjernen.

#### 4.1.6 Ferjedrift

For 2009 har Statens vegvesen registrert følgende måloppnåelse for riksvegferjedriften med basis i standard for ferjedrift beskrevet i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015:

	Åpningstid 2009	Frekvens 2009	Oversitting 2009
Måloppnåelse samtlige strekninger (prosent)	100,0	81,6	88,3
Stamvegstrekninger (antall)	11 av 11	10 av 11	9 av 11
Øvrige strekninger (antall)	92 av 92	74 av 92	82 av 92

Sambandet Svolvær-Skutvik, via Skrova ble fra og med 1.1.2009 omklassifisert til fylkesvegsamband. Sambandets tre strekninger er derfor tatt ut ved beregningen av måloppnåelse for 2009.

Alle strekningene hadde ved utgangen av 2009 en åpningstid som minst tilsvarer målet i Nasjonal transportplan. 81,6 prosent av strekningene hadde videre en frekvens som minst tilsvarer målet. Dette er en forbedring sammenlignet med situasjonen for 2008.

Tilsvarende var det 11,7 pst. av strekningene som hadde gjensitting ut over målene i Nasjonal transportplan.

Status konkurranseutsetting	Antall
Totalt antall konkurranseutsatte samband (lyst ut, undertegnet og startet opp)	73
Antall samband lyst ut på konkurranse i 2009	25

Ved utgangen av 2009 var totalt 73 ferjesamband i riksvegnettet lyst ut på konkurranse og kontrakt er inngått. Dette er en økning på 17 i forhold til 2008.

#### 4.1.7 Vegdekkenes tilstand

##### *Generelt*

Det er satt mål for vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. Generelt er det spordybde som utløser tiltak på veger med stor trafikk, mens manglende jevnhet vanligvis er det største problemet på det lavtrafikkerte vegnettet. Innsatsen til vedlikehold av vegdekker har i 2009 vært på om lag 1500 mill. kr. Med den økte innsatsen gjennom tiltakspakken i 2009 har dekkestandarden blitt noe bedre i 2009 sett i forhold til 2008 når man ser på hele riksvegnettet under ett.

Vegdekkene klassifiseres som svært dårlig dersom spordybde eller jevnhet ved måletidspunktet ligger over de utløsende kravene i vedlikeholdsstandarden. Dersom en strekning har en tilstand som tilsier at det sannsynligvis vil være behov for tiltak innen de nærmeste årene, betegnes tilstanden som dårlig. I 2009 er andelen av riksvegnettet hvor dekketilstanden klassifiseres som dårlig eller svært dårlig om lag 42 prosent (11 580 km). Dette er en liten økning på om lag 200 km i forhold til 2008, men omfanget av vegdekker som klassifiseres som svært dårlig ble redusert med om lag 180 km i forhold til 2008.

Tabellen under viser faktisk forbruk til asfalt og antall km 2009.

Region	Mål 2009 (mill. 2009-kr)	Faktisk forbruk asfalt i 2009(mill. 2009-kr)	Antall km asfalt i 2009	Antall km asfalt på gang- og sykkelveger i 2009	Faktisk forbruk asfalt (mill. 2009-kr) på gang- og sykkelveger i 2009
<b>Sum</b>	<b>1 400</b>	<b>1 510</b>	<b>2 570</b>	<b>100</b>	<b>24</b>

Prisutviklingen for asfaltkontraktene viser en reduksjon på om lag 6 prosent fra 2008 til 2009. Denne reduksjonen er basert på analyser av tilbudsprisene for inngåtte asfaltkontrakter inklusiv transportkostnader. I tillegg reguleres oppgjørene for asfalt i forhold til en evt. økning i oljeprisen gjennom leggesesongen basert på den offisielle prisindeksen for bitumen/tungolje. I 2009 var det en sterk økning i oljeprisen gjennom leggesesongen, noe som reduserer effekten av prisreduksjonen vist til over.

##### *Jevnhet*

Generelt sett er jevnheten dårligere enn måltallene for alle vegklasser på stamvegnettet. Utviklingen i forhold til 2008 er varierende, både mellom regionene og vegklassene. For øvrige riksveger er tilstanden innenfor måltallene for det lavtrafikkerte vegnettet. På øvrige riksveger med mer enn 5000 kjøretøy i døgnet er jevnheten dårligere enn måltallene. Utviklingen her er også varierende, men i større grad positiv i forhold til 2008.

Ujevne vegdekker gir både redusert framkommelighet og økte kjøretøykostnader for trafikantene. Det kan også være en indikasjon på dårlig bæreevne.

##### *Spor*

Sporutviklingen har i stor grad utviklet seg i positiv retning i 2009 i forhold til 2008, men utviklingen er varierende både mellom regionene og vegklassene. Spordybden er fremdeles

dårligere enn måltallene for hele riksvegnettet med unntak av deler av stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet med lav trafikk (mindre enn 1500 kjøretøy i døgnet).

Større trafikk og mer godstrafikk fører til økt slitasje og større deformasjoner i vegkonstruksjonen. Stor spordybde gir redusert framkommelighet og økt antall ulykker.

#### **4.1.8 Funksjonskontrakter**

Det er rapportert ulikt omfang av stikkprøvekontroller i funksjonskontrakter, også for vinterdriften. Kontrollomfanget har økt med mellom 3 og 18 prosent i forhold til 2008, herunder mest på vinter. Det har i 2009 vært jobbet med å forbedre opplegg og rutiner for kontrollaktivitetene. Fra 2010 vil alle kontroller bli gjennomført med det elektroniske systemet ELRAPP-kontroll som sikrer bedre sted og tidfesting av utførte kontroller og gir grunnlag for rapportering til overordnet nivå. Ny versjon av System for kontroll av funksjonskontrakter (SOPP) ble tatt i bruk høsten 2009, og vil ligge til grunn for rapportering fra og med 2010. Systemet skal sikre at leveranse er i henhold til bestilling før betaling foretas. Sum sanksjoner i 2009 er 6,7 mill. kr, dvs. 29 prosent høyere enn i 2008. Økningen skyldes hovedsakelig økt kontrollomfang.

Høsten 2009 ble det i gang satt i alt 27 nye funksjonskontrakter. Disse kontraktene som avløser kontrakter fra 2004/2005 hadde en prisstigning på om lag 44 prosent. Krav til kvalitetssystem iht. NS ISO 9001:2000 i funksjonskontraktene er videreført i de nye kontraktene. Byggeledere med ansvar for disse kontraktene har gjennomført to kurs for å kunne følge opp at kravene i kontrakten følges og at entreprenøren leverer den kvalitet som er beskrevet i kontrakten.

Rapport fra Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av vegnettet kom høsten 2009. Statens vegvesen skal i 2010 gjennomføre et program for å forbedre svakheter som er tatt opp i rapporten. Spesielt gjelder dette rapportering internt og til Samferdselsdepartementet. ELRAPP som ble innført i nye kontrakter fra 2007, vil være et viktig verktøy i dette arbeidet etter hvert som dette kommer i bruk for alle nye kontrakter. Innføringen av ELRAPP-kontroll vil også gi bedre oversikt og rapportering i forhold til at entreprenørene leverer den kvalitet som er beskrevet i kontraktene.

#### **4.1.9 Trafikanttilfredshet med framkommelighet (sommerundersøkelsen)**

Det ble også i 2009 gjennomført en undersøkelse for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med framkommeligheten. Resultatet for sommersesongen 2009 er 3,8 på en skala fra 1 til 6 hvor 6 er best. Dette er en svak økning fra 2008. Det beste resultatet gjelder skilting og oppmerking (veginformasjon) med karakteren 4,3. Vegdekkestanden og tilstanden for gang og sykkelvegene oppnår lavest resultat med karakteren 3,6.

#### 4.1.10 Skiltfornyingsprogram

	Antall mill. kr Antall km
Antall mill. kr bruk til skiltfornyingsprogram i 2009	45
Antall km veg der det er gjennomført skiltfornyning i 2009 (jf. kap. 6.3 i håndbok 046 Skiltfornyning)	660

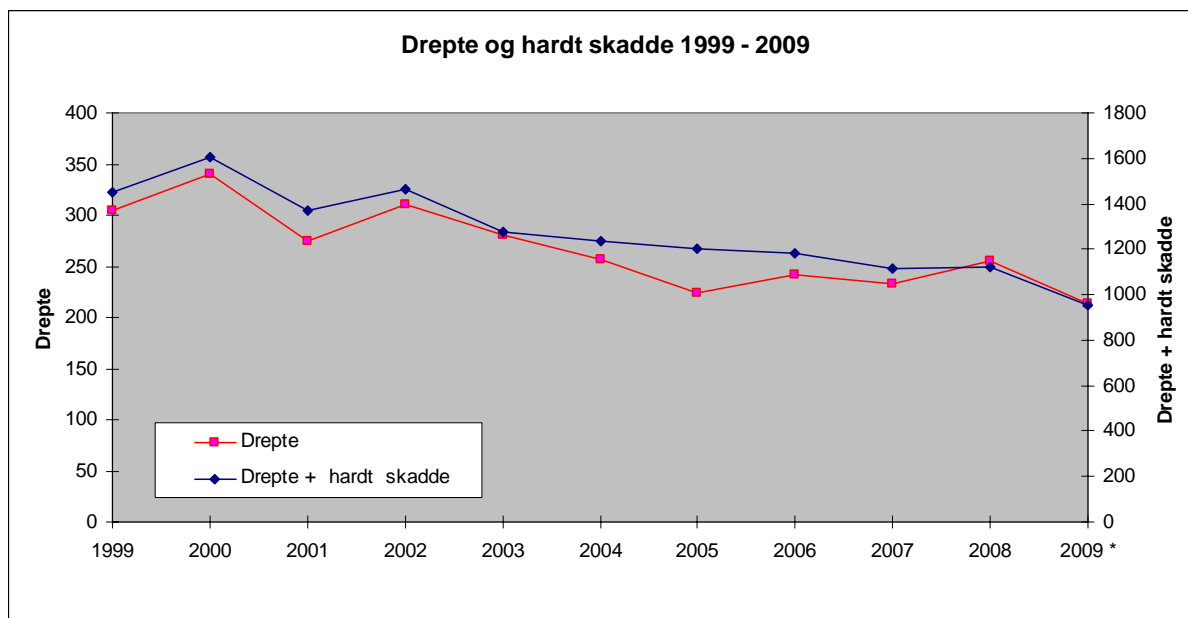
### 4.2 Trafikksikkerhet

#### 4.2.1 Drepte eller hardt skadde

I St.prp.nr 1 (2008-2009) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet å gi en virkning på om lag 55 færre drepte eller hardt skadde. Virkningen av tiltak innenfor tiltakspakken er her ikke medregnet. Beregnet resultat av tiltak gjennomført i 2009 viser en beregnet reduksjon på 47 drepte eller hardt skadde. Avviket skyldes i hovedsak at innsatsen til trafikksikkerhetsrettede tiltak innenfor trafikant- og kjøretøyområdet har vært lavere enn planlagt.

#### *Ulykkesutviklingen (figur)*

Figuren nedenfor viser den faktiske utviklingen de siste 10 årene når det gjelder antall drepte og antall drepte og hardt skadde samlet. I 2009 omkom 213 personer i vegtrafikkulykker, mens tallet i 2008 var 255 personer. Også antall hardt skadde i 2009 har gått ned, fra 867 i 2008 til et foreløpig tall på 738 i 2009. Vi må tilbake til 1955 for å finne et lavere antall omkomne i vegtrafikkulykker. Når det gjelder hardt skadde, må vi tilbake til 1947 for å finne et lavere antall.



\* Tall for drepte og hardt skadde i 2009 er foreløpige



#### 4.2.2 Oppfølging av tilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Statens havarikommisjon for transport har i 2009 avgitt 12 tilrådinger. Status for behandling og oppfølging av tilrådingene framgår av vedlegg 4. Følgende tilrådinger er vurdert og saken lukket:

- SHT tilrår at Statens vegvesen vurderer å sette krav til bruk av metode for friksjonsforbedringer på glatt veibane i kombinasjon med sterk vind.
- SHT tilrår at Statens vegvesen arbeider for bedring av bussdirektivet slik at alle passasjerer i buss gis mulighet til rask evakuering.
- SHT tilrår at Samferdselsdepartementet vurderer å kreve innført et system for sikkerhetsledelse for selskaper som gis offentlig godkjenning for persontransport på veg.
- SHT tilrår at Samferdselsdepartementet vurderer kriteriene for tildeling av løyver for godstransport med hensyn til sikkerhet.
- SHT tilrår at Lavprisindeksen ved UniBuss Ekspress AS etablerer et system for sikkerhetsledelse som inkluderer sikkerhetsgjennomgang av alle sine rutestrekninger mht valg og bruk av bussmateriell samt opplæring av sjåfører.

Følgende tilrådinger er fortsatt til vurdering:

- SHT tilrår at Statens vegvesen tilrettelegger for lett tilgjengelig og oppdatert trafikantinformasjon om vind- og føreforhold på E6 over Dovrefjell spesielt, og andre fjellover-ganger generelt.
- SHT tilrår at Statens vegvesen vurderer å fastsette grenser for vindstyrke relatert til friksjon i forhold til kjørestriksjoner eller stenging av E6 over Dovrefjell spesielt og fjelloverganger generelt.
- SHT tilrår at Statens vegvesen iverksetter tiltak for å sikre at friksjonsegenskapene til asfalterte veidekker ligger innfor fastsatte krav.
- SHT tilrår at Statens vegvesen vurderer flere parametere som har betydning for sikkerheten i forbindelse med oppfølging av ulykkesutsatte strekninger.
- SHT tilrår at Statens vegvesen og politiet følger opp tunge kjøretøyers hastighetsnivå ved kontroll på veg og i forbindelse med kjøre- og hviletidskontroll i bedrift
- SHT tilrår at Helsedirektoratet iverksetter tiltak som reduserer mulighetene for at yrkestransportførere spesielt, og bilførere generelt kan kjøre i trafikken med svekket helsetilstand.
- SHT tilrår at Stoa Transport AS innfører dokumenterbare systemer for oppfølging av kjøretøy og ansatte førere i firmaets virksomhet.

#### 4.2.3 Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreducerende tiltak

	Mål	Resultat 2009	Avvik
Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreducerende tiltak	822	774	-48

Statens vegvesen hadde som mål å gjennomføre tiltak på 822 km ulykkesbelastet riksveg i 2009. Det ble gjennomført tiltak på 774 km, dvs en måloppnåelse på 94 prosent.

Målet i handlingsprogramperioden 2006-2009 var å gjennomføre tiltak på om lag 2 200 km ulykkesbelastet riksveg. Det ble gjennomført tiltak på om lag 2 130 km riksveg i perioden, dvs en måloppnåelse på 97 prosent.

#### 4.2.4 Midtrekkverk og merket sperreområde

	Mål	Resultat 2009	Avvik
Antall km midtrekkverk som er bygd på to- og trefelts veger	25	20	-5

Målet i 2009 var at det i alt skulle bygges 25 km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger. Det ble i alt bygget midtrekkverk på 20 km veg. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i framdrift på noen strekninger.

Målet i handlingsprogramperioden 2006-2009 var å bygge midtrekkverk på i alt 52 km to- og trefelts veger. Det ble i perioden i alt bygget midtrekkverk på 60 km veg.

Merket sperreområde/midtmarkering er et relativt nytt tiltak der formålet er å skape større avstand mellom kjøreretningene. Dette kan være et egnet tiltak der det ikke er aktuelt å etablere midtrekkverk. Ved utgangen av 2008 var det etablert merket sperreområde/midtmarkering på om lag 160 km riksveg. I 2009 ble det etablert merket sperreområde/midtmarkering på 137 km riksveg, herav 131 km på stamvegnettet.

#### 4.2.5 Tilsyn samt utekontroll på kjøretøyområdet

Rapporteringstype	Antall kontroller/ tilsyn i 2008	Antall kontroller/ tilsyn i 2009
<b>Trafikant:</b>		
Tilsyn trafikkskoler/kursarrangører (ordinære og oppfølging)	794	804
<b>Kjøretøy:</b>		
Antall dekk og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vintersesongen	13 977	10 547
Antall vektkontroller	42 521	46 244
Antall kontroller av farlig gods	478	632
Antall kontroller av nyttekjøretøy (jf direktiv 2000/30)	16 304	19 360
Antall ulykkesundersøkelser (inkl bistand fra politiet)	592	543
Antall tilsyn med verksteder	654	578
Antall tilsyn med fartsskriververksteder	44	183
Antall tilsyn med kontrollorgan (PKK) (systemkontroller)	554	1 033
Antall tilsyn hos Autoregforhandlere	144	148
Antall stikkprøvekontroller av kjøretøy fra kontrollorgan (PKK)	681	1 379
Antall stikkprøvekontroller av reparerte kjøretøy (fra verksted)	22	23
Antall stikkprøvekontroller av kjøretøy fra fartsskriververksted	1	2

Etatens rolle som tilsynsorgan for virksomheter som driver trafikkopplæring, kjøretøyreparasjoner og kjøretøykontroller er begrunnet i hensynet til trafikksikkerheten samt å sikre nødvendig kvalitet på tjenestene. Tilsynsvirksomheten ivaretas av regionale tilsynsenheter ved regionvegkontorene.

Ved utgangen av 2009 var det registrert 840 trafikkskoler landet sett under ett. Det var videre registrert 3 488 godkjente kjøretøyverksteder og 2 242 kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll (de aller fleste også verksteder) og 1 488 Autoregforhandlere. I tillegg kommer kursarrangører for obligatorisk føreropplæring, kursarrangører for utrykning og læresteder for yrkessjåførutdanning.

Tilsynet med trafikkskoler/kursarrangører har omtrent samme omfang som i 2008. Tilsynet med kjøretøyverksteder viser en svak økning i forhold til 2008. Tilsynet med fartsskriververksteder er – som planlagt – blitt spesielt prioritert.

Tilsynet med kontrollorganer for periodisk kontroll er nesten fordoblet siden 2008. 2008 var imidlertid vesentlig lavere enn året før.

Omfanget av stikkprøvekontroller som grunnlag for tilsynet med kvaliteten i den periodiske kjøretøykontrollen har hatt en markant økning i 2009 sett i forhold til 2008; ca. 1 400 i 2009 mot ca. 700 i 2008.

Det har vært en dreining i retning av å prioritere henholdsvis innhold og metode i føreropplæringen og kvaliteten i gjennomføringen av periodisk kjøretøykontroll samt tilsyn med fartsskriververksteder.

Resultatene for 2009 viser samlet sett et ytterligere løft for tilsynsområdet. Dette gjelder både mengde, prioritering og kvalitet i saksbehandlingen.

#### 4.2.6 Kjøretøykontroller

	Utførte kontroller 2008	Utførte kontroller 2009	Differanse
Kjøre- og hviletid på veg	62 865	88 790	25 925
Kjøre- og hviletid i bedrift	97 840	159 533	61 693
Tungtransportkontroller	82 032	84 785	2 753
Bilbeltekontroller	534 222	726 358	192 136

For 2009 har Statens vegvesen nådd kravene for kontroll av kjøre- og hviletid på veg. Når det gjelder tungtransportkontroller, er resultatet en god del under målsetningen som ble gitt for handlingsprogramperioden 2006-2009. Sett i forhold til innsatsen i 2008 har antall tungtransportkontroller likevel økt med om lag 3,4 pst.

#### *Periodiske kjøretøykontroller*

	Kontroller Totalt 2009		Herav					
			Lette kjøretøy 2009		Mellomtunge kjøretøy 2009		Tunge kjøretøy 2009	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
Statens vegvesen	11 348	0,1	1 222	0,1	65	0,2	61	0,1
NAF	99 028	8,8	98 055	9,7	973	2,3	-	-
Verksteder	1 022 605	91,1	91 3623	90,2	40 866	89,1	68 106	99,1
<b>Sum</b>	<b>1 122 981</b>	<b>100</b>	<b>1 011 290</b>	<b>100</b>	<b>41 914</b>	<b>100</b>	<b>68 167</b>	<b>100</b>

Statens vegvesen avvirket tilbudet om periodisk kontroll i egen regi juli 2009. Fordelingen av antall kontroller mellom NAF og verkstedene viser en mindre økning i favør verkstedene. Verkstedene hadde en markedsandel i 2008 på 90,2 prosent NAF gir ikke tilbud om kontroll av tunge kjøretøy.

#### 4.2.7 Trafikksikkerhetstilstand for trafikant og kjøretøy

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2009 var 89,2 prosent som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 92,6 prosent som brukte bilbelte utenfor tettbygd strøk. Resultatene omfatter kun lette kjøretøyer og gjelder både førere og passasjerer. Sammenliknet med 2008 viser resultatene for 2009 en forbedring innenfor tettbygd strøk (fra 88,4 prosent) og en reduksjon utenfor tettbygd strøk (fra 93,5 prosent). Den langsiktige trenden for bilbeltebruk er imidlertid positiv, både innenfor og utenfor tettbygd strøk. Ved utarbeidelse av handlingsprogrammet for 2006-2009 ble det satt som mål at minst 90 prosent skal bruke bilbelte innenfor tettbygd strøk og at minst 94 prosent skal bruke bilbelte utenfor tettbygd strøk innen 2010.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser videre at 82,6 prosent av alle tunge kjøretøyer hadde godkjente bremses i 2009. Dette er en videreføring av en positiv trend de siste årene - fra 72,0 prosent i 2006, 74,6 prosent i 2007 og 79,7 prosent i 2008. Ved utarbeidelse av handlingsprogrammet for 2006-2009 ble det satt som mål at minst 85 prosent av alle tunge kjøretøyer skal ha godkjente bremses i 2010.

I 2009 overholdt 92 prosent kjøre- og hviletidsbestemmelsene med hensyn til døgnhvile og 93 prosent med hensyn til lengste daglige kjøretid. I begge tilfeller er dette en tilbakegang med 2 prosentpoeng sammenliknet med resultatet for 2008. Målene for 2010 er at minst 94 prosent skal overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene med hensyn til døgnhvile og at minst 96 prosent skal overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene med hensyn til lengste daglige kjøretid.

#### 4.2.8 Sikkerhet og beredskap

Statens vegvesen har kartlagt omkjøringsruter, stengingslenker og sårbare punkter på vegnettet i 2009. Det har videre blitt gjennomført risiko og sårbarhetsanalyser (ROS) knyttet til oppfølging av SAMROS prosjektet. Statens vegvesen har også igangsatt en revisjon og oppdatering av etatens system for krisehåndtering. På bestilling fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Statens vegvesen kontinuitetsplaner og kartlegging av samfunnskritiske funksjoner.

Høsten 2009 har Statens vegvesen fokusert på øvelser i krisestaber, med entreprenører på funksjonskontrakter for drift og vedlikehold, og vært deltakere ved øvelser i regi av andre (NVE, politi og forsvar).

Det har vært flere hendelser i etaten som har medført etablering av krisestab. Kvikkleireraset i Namsos er et eksempel på dette.

Statens vegvesen samarbeidet høsten 2009 med fylkeskommunene for å finne løsninger i forhold til fylkesvegnettet og ivaretagelse av beredskap og krisehåndtering. Dette vil skje i bilaterale avtaler mellom den enkelte fylkeskommune og Statens vegvesen, som en del av styringssystemet for fylkesvegnettet.

Statens vegvesen har også i 2009 stilt sin Bruberedskap til disposisjon blant annet for påkjørte og kollapsede bruer og bruer med redusert bæreevne.

Statens vegvesen har arbeidet med implementering av nytt beredskaps- og krisestøtteverktøy, skrevet høringsuttalelser, handlingsplan, strategiplan, retningslinjer/håndbok, deltatt på kurs/seminarer og drevet undervisningsvirksomhet.

## 4.3 Miljø

### 4.3.1 Støy og luftforurensning

#### *Forurensningslovens krav – luft*

Det var i 2009 overskridelser av grenseverdien for svevestøv ( $PM_{10}$ ) i Trondheim og Tromsø. I den forbindelse ble det iverksatt ekstra feiing og salting i Tromsø. Også i Trondheim saltes det ved høye forurensningsnivåer. Det gjennomføres en revisjon av tiltaksutredningen i samarbeid mellom Tromsø kommune og Statens vegvesen, for å komme fram til effektive støvreduserende tiltak. I Oslo har miljøfartsgrense på 60 km/t på rv 150 Store Ringvei, E18 Drammensveien og rv 4 Trondheimsveien i Oslo god effekt. Videre er det gjennomført salting av veger for å dempe støvet. Piggdekkavgiften i Trondheim, Bergen og Oslo har også gitt redusert svevestøv. Tellingene viser at piggfriandelen i 2009 var 84 prosent i Oslo, 70 prosent i Drammen, 86 prosent i Bergen, 80 prosent i Trondheim, 47 prosent i Lillehammer, 53 prosent i Hamar, 35 prosent i Ålesund, 72 prosent i Stavanger, 65 prosent i Kristiansand, 72 prosent i Fredrikstad/Sarpsborg, 50 prosent i Porsgrunn/Skien og 18 prosent i Tromsø.

#### *Nasjonale mål – luft*

*Endring i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av  $NO_2$  (1 times midlingstid) grunnet vegtrafikk langs riksvegnettet i forhold til nasjonalt mål for 2010.*

	Status 1.1.2009	Status 1.1.2010	Resultat 2009
Status og endring i antall personer som er eksponert for timemiddelkonsentrasjoner av nitrogendioksid ( $NO_2$ ) over $150 \mu g/m^3$ mer enn 8 timer pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	6 400	5 000	-1 400

Reduksjonen skyldes dels utskifting av kjøretøyparken og dels oppdateringer av datagrunnlaget.

*Endring i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av  $PM_{10}$  (1 døgns midlingstid) grunnet vegtrafikk langs riksvegnettet i forhold til nasjonale mål for hhv. 2005 og 2010.*

	Status 1.1.2009	Status 1.1.2010	Resultat 2009
Status og endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv ( $PM_{10}$ ) over $50 \mu g/m^3$ mer enn 7 dager pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	12 700	10 000	-2 700

Reduksjonen skyldes dels redusert piggdekkbruk og utskifting av kjøretøyparken og dels oppdatering av datagrunnlaget. Reelle piggfriandeler og miljøfartsgrenser i Oslo inngår i beregningene, men effekten av støvdemping med salt kan ikke beregnes.

## Nasjonale mål – støy

### Endring i SPI fra vegtrafikk på riksvegnettet

	Status 1.1.2009	Status 1.1.2010	Resultat 2009
Status og endring i SPI fra vegtrafikk, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	156 000	160 000	4 000

Økningen skyldes trolig trafikkvekst. Utviklingen av kilderettete støytiltak er ikke kommet langt nok til at slike tiltak kan gjennomføres i stort omfang. Effekten av støytiltak på boliger oppveies av trafikkveksten.

### Innendørs støy

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

	Status 1.1.2009	Status 1.1.2010	Resultat 2009
Status og endring i antall personer utsatt for mer enn 40 dBA innendørs støy fra vegtrafikken, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	8 600	9 400	800

Økningen skyldes dels forbedringer i datamaterialet og dels at virkingen av gjennomførte tiltak på boliger i henhold til kravene i forurensningsforskriften oppveies av trafikkveksten.

Det gjøres stadig tiltak på boliger langs riksveg med et innendørs støynivå over grenseverdien, det vil si over 42 dBA. Det er gjort forbedringer i datamaterialet og foretatt ny kartlegging. Dette har sammen med trafikkvekst medført at det framkommer nye boliger med støy over grenseverdien. Det er derfor fortsatt en del (om lag 650) boliger hvor det gjenstår støytiltak.

### 4.3.2 Dyrket jord som er omdisponert til utbygging

	Forutsatt 2009	Resultat 2009	Avvik
Antall dekar dyrket A-jord som er omdisponert til utbygging	800	1 150	350

De vegprosjektene som har medført størst inngrep i dyrket jord er rv 306 Kirkebakken – Re grense (179,5 dekar) og E18 Langåker – Bommestad (610 dekar) i Vestfold og E6 Vist – Jevika – Selli (80 dekar) i Nord-Trøndelag.

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

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

		Resultat 2009
Inngrep og/eller nærføring til formelt vernede eller formelt foreslått vernede områder	Nasjonalpark/landskapsvernområde (nærføring 0-1 km) - daa	0
	Naturresevater (nærføring 0-250 m) - daa	3
	Kulturminner (nærføring over 55 dBA) - antall	5
	Kulturmiljø (nærføring over 55 dBA) - daa	3
Inngrep i og/eller nærføring til kulturlandskap som er gitt nasjonal verdi (nærføring over 55 dBA) - daa		1
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		2
Inngrep i strandsone (0-10 m fra strandkant) eller utfylling i vann, sjø eller hovedelv - km		5
Inngrep i elvedelta - daa		0

#### ***Kulturminneåret***

Statens vegvesen har til sammen gjennomført 30 ulike arrangementer landet rundt i forbindelse med kulturminneåret 2009. Arrangementene har vært knyttet til objekter i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner.

### 4.3.4 Grønn stat

Grønn stat i kontorbedriften	Resultat 2009	Kommentar
Andel restavfall (vekt-pst.)	30-70	Tallene er ikke fullstendige.
Andel miljøsertifiserte leverandører (pst.)	50	Tallet gjelder kun ett tjenestested.

Grønn stat i byggherrevirksomheten	Resultat 2009	Kommentar
Andel restavfall (vekt-pst.) *)	10-70	Tallene er ikke fullstendige.
Miljøkrav i kontrakter		Følger Håndbok 066. Eksempler på krav: - sedimenteringsdammer etablert før anleggsstart - revegetering - tiltak i ørretbekker - spesielle støykrav, tidsbegrensninger - anleggsveger støvbindes - forbud mot løse dieseltanker - restriksjoner mot salting ved sårbare natur- og drikkevannskilder - krav til tiltak mot uønskete arter og smittestoffer - spesiell håndtering av bl.a. floghavre, pærebrann og lakseparasitter- alle eksisterende masser i anlegget blir gjenbrukt innenfor reguleringsplanens grenser - krav om gjenbruk av gammel asfalt som øvre bærelag - angitt enkelte "botområder" der vegetasjon og markoverflate er særlig sårbar for inngrep og skade
Saltforbruk (tonn)	190 000	

Statens vegvesen har sertifisert tre kontorer som Miljøfyrtårn; Tromsø, Bodø og Mosjøen. Det innebærer at kontorstedene oppfyller nasjonale bransjekrav for kontorvirksomhet (arbeidsmiljø, energi, avfall, vannforbruk, transport) og forplikter seg til forbedring. Etter tre år skal disse resertifiseres.

#### 4.4 Universell utforming

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

Mill. 2009-kr

Til disposisjon 2009	Utbetalt 2009	Avvik
56	7,34	48,6

Det er svært få søkere som klarer å fullføre prosjektene innenfor søknadsåret. Søkerne oppgir stort sett samme forklaringer til manglende fremdrift:

- Tilsagn om tilskudd kommer først langt ut i 2. kvartal. Nødvendig anbudsprosess kan ikke gjennomføres før tilsagn blir gitt. Med anbudsprosess sommer/høst er det ikke klart til bygging før det er høst/vinter. Vanskelige byggeforhold vinterstid gjør at byggeprosessen ofte må utsettes til våren.
- I BRA-prosessen er det ofte ønskelig med bred involvering og samarbeid mellom flere parter. Erfaringsmessig har bred involvering også ført til at prosessen tar lenger tid.
- Universell utforming er et relativt nytt fagfelt. Blant søkerne er det få personer som har kunnskap innen fagfeltet.
- Mange av søkerne har erfart at det har vært mer arbeid med prosjektene enn forventet. Dette har også gått på bekostning av forventet fremdrift.



Fra 2011 skal budsjettprosessen for BRA-programmet gå parallelt med den øvrige budsjettprosessen i staten. Dette innebærer at tilgjengelige midler vil være avklart ved inngangen av året og at tilskudd dermed kan gis langt tidligere enn før. Dette vil medføre at det blir mulig å igangsette/gjennomføre flere prosjekter i løpet av året.

## 5. Fokusområde bruker

### 5.1 Publikumsservice

	Prosent dager over krav	Gj.snitt ventetid (virkedager)
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy (Næring)	17	9,5
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy (Andre)	8	7,5
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	21	18,3

I 2009 ble det innført ny måleindikator for vente-/ bestillingstid, med overgang til antall virkedager hvor maksimumskravet er overskredet. Den nye måleindikatoren ble aktiv fra 1.5.2009, og resultatene er derfor summen av prestasjonene for perioden mai til desember.

Oversikt over måloppnåelse knyttet til vente-/bestillingstid trafikant- og kjøretøytjenester:

Tjenestetypen	Førerkl. B	Teknisk kjøretøykontroll lette	Teknisk kjøretøykontroll tunge
Mål maks ventetid (juni, juli og aug.)	20 dager (30)	15 dager (20)	10 dager (15)
Landet	79 pst.	92 pst.	83 pst.

Hovedårsaken til manglende måloppnåelse skyldes blant annet knapphet på personalressurser og behov for opplæring innen kjøretøyområdet.

#### *Myndighetskontroller*

Gjennomsnittlig ventetid har gått ned fra 2008. Dette skyldes i hovedsak at pågangen har vært mindre på grunn av en noe lavere omsetning av kjøretøy i 2009.

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

Når det gjelder gjennomsnittlig ventetid ved bestilling av time for praktisk prøve er det også store lokale variasjoner. Det er generelt stor etterspørsel gjennom hele året. Årsaken til at man ikke har klart å holde akseptable bestillingstider skyldes spesielt mangel på sensorer. Det har også vært en økning i antall førerprøver fra 2008 til 2009 med ca. 5 prosent. For å få ned ventetidene er det bl.a. tatt i bruk kvelder og helger.

## 6. Fokusområde utvikling

### 6.1 Forskning og utvikling

#### 6.1.1 Generelt

I 2009 ble det satt av 70 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester hvorav 45 mill kr er nyttet i henhold til ti etatsprogrammer. Ca 4 mill kr er benyttet til utviklingsarbeid i regionene mens et tilsvarende beløp er benyttet til forskningssamarbeid internasjonalt. Resterende midler er brukt til mindre FoU-prosjekter.

Internasjonalt FoU-samarbeid har resultert i to FoU-program med henholdsvis fire og fem prosjekter. Tema for FoU-programmene er vegeiers utfordringer med hensyn til å takle konsekvenser av klimautfordringene (fire prosjekter) og trafiksikkerhet knyttet til selvforklarende og ”tilgivende” vegutforming (fem prosjekter). Mer enn ti land deltar i hvert av programmene.

I det nordiske forskningssamarbeidet, NordFoU, har det i 2009 vært aktivitet i fem prosjekter. For å styrke oppfølgingen og øke prosjektgrunnlaget for samarbeid i Norden, er det på prøvebasis engasjert en generalsekretær som lønnes av alle de fem nordiske land.

I FEHRL (Forum of European Highway Research Laboratories) samarbeidet har Norge tatt initiativ til et prosjekt som skal kartlegge hvordan de enkelte land tar i bruk resultater og kunnskaper fra forskningsprosjekter som er gjennomført i FEHLR regi. Prosjektet vil avsluttes og rapporteres på i 2010. Norge har hatt visepresidenten i FEHRL i 2009 og ledervervet i Research Coordinators.

#### 6.1.2 Etatsprogrammene

##### *Miljøvennlige vegdekker*

Etatsprogrammet er avsluttet i 2008, men det er en målsetting å følge opp forsøksstrekningene med ulike målinger knyttet til støy og støv. I 2009 er det gjennomført målinger på 21 asfaltdekker på åtte delstrekninger. Data er ikke analysert i 2009, men vil bli behandlet sammen med data fra målinger i 2010.

Resultatene tyder på at redusert støyeffekt er signifikant det første året som vegdekkene legges, men at effekten avtas raskt.

##### *Næringslivets transport*

Næringslivets transport har slutført og rapportert fem delprosjekter i 2009. Prosjektene omhandler *Miljøvennlig transport i distriktene. Forutsetninger, muligheter og barrierer for samtransport, Produksjons- og konsumstruktur - trender og utviklingstrekk, Delrapport i Logistikk i Norge prosjektet, Ferskfisktransporter fra Norge til kontinentet. Transportstrømmer og flaskehals ved bruk av intermodale transportopplegg og Alnabruterminalens influensområde*. Etatsprogrammet har et nært samarbeid med Forskningsrådet (NFR) og to av prosjektene nevnt ovenfor er samfinansiert med NFR.

Programmet har gjennomført flere formidlingskonferanser både i egenregi og i samarbeid med andre i 2009.

**Salt SMART (Styring/Strategi, Miljøvirkninger, Alternativer, Redusert saltbruk, Tiltakt):** Etatsprogrammet har aktivitet på en rekke deloppgaver og noen er rapportert i 2009. Det er gjort en undersøkelse på levetid av salttiltak relatert til ulike spredemetoder.

Det er også gjennomført en masteroppgave ved NTNU med direkte tilknytning til programmet. Tema for masteroppgaven er *Utprøving av alternative kjemikalier for vinterdrift av veier*.

### **Klima og transport**

Etatsprogrammet *Klima og transport* har koblet seg til arbeidet med kartleggingen av vegnettets sårbarhet i forhold til hendelser som kan føre til stengning av vegen (SAMROS-prosjektet) og bidrar med synspunkter som gjelder sårbarhet i forhold til værrelaterte hendelser. Web-portalen *Føre var* er videreutviklet i tilknytning til portalen SeNorge.no i samarbeid med Jernbaneverket, NVE og met.no. Planlagte pilotprosjekter på erosjon og drenering: for eksempel Middøla bru i Telemark og kartlegging av stikkrenner langs prosjektets prøvestrekning, E136 Ålesund – Dombås er gjennomført.

Det har kommet en første versjon av modell for skredrisiko. Modellen er nå under utprøving på kjente skredstrekninger knyttet til tidligere skredhendelser.

Prosjektet utgir årlige notater med anbefalinger til klimatilpasningstiltak slik at resultater fra etatsprogrammet kan implementeres kontinuerlig og ikke avvente et fullt gjennomført program.

### **Høyriskogrupper i vegtrafikken**

Fire av fem delprosjekter som har tatt sikte på å forbedre kunnskapsgrunnlaget når det gjelder de definerte høyriskogruppene sikkerhet og risiko er sluttført i 2009. Ett delprosjekt videreføres til 2010. Disse delprosjektene er:

- Identifisering av undergrupper med særlig høy risiko
- Høyriskogrupper eksponering og risiko
- Ulykkesrisikoens utvikling hos ungdom (går fram til juli 2010)
- Innvandreres ulykkesrisiko
- Eldres ulykkesutsatthet

I 2009 er det startet fem prosjektene som tar sikte på å få fram forslag til tiltak som kan gjennomføres i Norge for å forbedre sikkerheten for høyriskogruppene. Disse prosjektene er:

- Trafikksikkerhet blant MC-førere
- Trafikksikkerhet blant eldre førere
- Eneulykker og trafikksikkerhet
- Trafikksikkerhet blant innvandrere
- Aktiv og passiv risiko

### **Moderne vegtunneler**

Moderne vegtunneler er midtveis i programperioden og har to år igjen. I 2009 har programmet hatt hovedfokus på arbeidet med utvikling av tunnelstrategi, forvaltningssystem for tunneler og dokumentasjonssystem for geologisk kartlegging (*NovaPoint geologi og sikring*) er utviklet og tatt i bruk. Man har også påbegynt et forsøk med forsiktig sprenging (kontur-kvalitet). 60 elever har gjennomført tunnelskolen som er utviklet som en del av etatsprogrammet.

### **ITS på veg mot 2020**

En vesentlig del av etatsprogrammet ITS på veg mot 2020 foregår i tilknytning til fullskala forsøkslaboratorium på E6 i Trondheim. *Test site Norway* er også i ferd med å bli et internasjonalt begrep som kan få betydning for FoU-samarbeid både i Norden og ikke minst gjennom EU. Helheten i forsøksstrekningen begynner nå å komme til syne. Følgende er på plass og klart til bruk:

- Elektronisk kant- og midtlinje
- Registrering og varsling av kø
- Trafikkinformasjon
- Modellert vegnett i kjøresimulator
- Trådløs kommunikasjon

Atferdsstudier og kunnskapsinnhenting er fullført i en stor atferdsstudie i simulator og en workshop omkring effekter av ITS. Det har blitt holdt presentasjoner i ca 20 ulike fora og gjennomført en egen formidlingskonferanse. Etatsprogrammet har deltatt med egen stand på ITS verdenskonferanse i Stockholm.

## **7. Fokusområde medarbeider**

### **7.1 Helse, miljø og sikkerhet**

#### **7.1.1 Medarbeidertilfredshet**

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen som ble foretatt i 2009 viser at medarbeiderne i Statens vegvesen stort sett er tilfredse. Resultatet ble 4,6 på en skala fra 1 til 6 hvor 6 er best. Dette er også en liten økning fra forrige undersøkelse i 2007.

#### **7.1.2 Sykefravær i etaten**

<b>Resultat 2006</b>	<b>Resultat 2007</b>	<b>Resultat 2008</b>	<b>Resultat 2009</b>
5,7	5,1	5,2	5,0

#### **7.1.3 Arbeidsulykker i entreprisedriften**

	<b>Antall arbeidsulykker med fravær</b>	<b>Ulykkesfrekvens (H-verdi)</b>	<b>Nestenulykkesfrekvens (N-verdi)</b>
<b>2009</b>	78	6,8	1 180

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

I entreprisedriften ble det registrert 78 arbeidsulykker med fravær i 2009. H-verdien er beregnet til 6,8. Tilsvarende tall for 2008 var 6,3.

Det ble registrert en dødsulykke i entreprisedriften i 2009. Ulykken skjedde i forbindelse med maskinell nedpigging av stein i forbindelse med arbeid tilknyttet Hardangerbrua.

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

Det ble registrert 13 530 nestenylykker i entreprisedriften i 2009. N-verdien er beregnet til 1 180, noe som innebærer at målet for N-verdi på 1 000 ble innfridd.

## 7.2 Likestilling

*Tabellen viser antall tilsatte fordelt på stillingskategorier og kjønn i 2009*

Kategori/betegnelse	Kvinne	Mann	Sum pr. kategori
Ledelse - etat		1	1
Ledelse – nivå 1	6	7	13
Ledelse – nivå 2	33	98	131
Ledelse – nivå 3	57	144	201
<b>Sum</b>	<b>96</b>	<b>250</b>	<b>346</b>
			27,7 pst. kvinner
Ledelse – nivå 4	10	29	39
Merkantile saksbehandlere	1262	579	1841
Tekniske saksbehandlere	632	2555	3187
Andre stillinger	80	85	165
<b>Sum tilsatte</b>	<b>2080</b>	<b>3498</b>	<b>5578</b>
			37,3 pst. kvinner

*Tabellen viser antall nytilsetninger i 2009*

	Totalt
Ledelse - nivå 1 - 3	15
Merkantile saksbehandlere	193
Tekniske saksbehandlere	436
<b>Sum alle utdanningstyper</b>	<b>644</b>

Antall hele stillinger har økt fra 4 853 i 2008 til 5 273 i 2009, dvs. en økning på 420. Økningen har skjedd på områder hvor det har vært behov for å styrke innsatsen. Dette er innen planlegging, byggherrefunksjonen og trafikant- og kjøretøyområdet. Veksten har vært størst innen byggherrefunksjonen. For administrative støtteprosesser og ledelse har det i 2009 vært en liten reduksjon i antall hele stillinger fra året før.

*Tabellen viser gjennomsnittlig lønnstrinn for kvinne og mann innen 4 stillingsgrupper fordelt på Statens vegvesen totalt, Vegdirektoratet og de 5 regionene pr 31.12.2009*

	Totalt	
	K	M
T. saksb. *	61,2	63,3
T.saksb. **	53,2	54,9
M.saksb. ***	58,1	61,5
M.saksb. ****	44,5	48,6

- \* Tekn.saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning
- \*\* Tekn.saksbehandlere u/høyere akademisk utdanning
- \*\*\* Merk.saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning
- \*\*\*\* Merk.saksbehandlere u/høyere akademisk utdanning

### Kommentarer til overstående resultater

I gruppen kvinner i lederstilling ser vi en svak stigning på 1 prosentpoeng i løpet av 2009. Dette er allikevel ikke ubetydelig når vi ser at økningen er på 9 stillinger fra 87 til 96, av et totalt antall på 346 lederstillinger.

I likestillingsarbeidet har vegvesenet et særlig fokus på kvinner i lederstilling og målet er å oppnå 50 prosent innen 2015.

Av nytilsettinger i 2009 ble det tilsatt 212 kvinner av 644 stillinger. På tross av aktiv søking er det problemer med å få kvalifiserte kvinner til tekniske stillinger.

Totalt sett er lønnsrelasjonen mellom kvinner og menn i etaten på 88,9 prosent.

### Likestillingstiltak i 2009

- Seminar på 2 dager for 65 kvinner. Disse kvinnene var håndplukket som fremtidens lederkandidater.
- Doktoravhandling ved NTNU for Statens vegvesen. *Kjønnsbalanse eller likestilte prosesser? Forståelser av likestilling i Statens vegvesen* ble fullført i 2009.
- Videreføring av likestillingstiltaket *Utdanningsstøtte til kvinner*. Dette er et tiltak der etaten fokuserer på dyktige kvinner som har lang erfaringskompetanse, men som mangler høyere utdanning. 12 kvinner fikk slik støtte for totalt ca kr 700 000.
- For fjerde år på rad er det tatt opp ca. 30 kandidater til etatens rekrutteringsprogram for tekniske stillinger. Her søkes det nyutdannet ungdom med teknisk utdanning som tilbys et opplæringsløp i etaten på 2 år. Ved opptak til dette populære tiltaket er det fokus på kvinneperspektivet, og ved opptaket til kull 4 i 2009 var kvinneandelen på 40 prosent.

## **7.3 Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn**

I 2009 satte Statens vegvesen i verk både interne og eksterne tiltak for å fremme likestilling og hindre diskriminering i etaten. De interne tiltakene handlet om å lederforankre, å få fram fakta, samt å sette mangfold på dagsorden. Det er også knyttet kontakter med eksterne aktører på mangfoldsområdet, både for å skape møteplasser, øke etatens kompetanse og for å forbedre etatens mangfoldsprofilering.

Utfyllende rapportering i henhold til aktivitets- og rapporteringsplikten følger i vedlegg 5.

## 8. Annen informasjon

### 8.1 Bruk av fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester

Statens vegvesens virksomhet tilsier at vi på en rekke områder inngår avtaler som pådrar Staten forpliktelser for fremtidige budsjettår, og således faller inn under nevnte fullmakt. Forpliktelsene i form av bundne avtaler per 31.12.09 fordeler seg slik:

	Verdi 2010	Restverdi utover 2010
Tjenestekontrakter	0,2 mrd	0,2 mrd
Varekontrakter	0,2 mrd	0,1 mrd
Leiekontrakter bygg	0,8 mrd	2,3 mrd

Statens vegvesen bruker den delegerte fullmakten etter forutsetningene.

## Vedlegg

- Vedlegg 1: Tiltakspakka – post 23
- Vedlegg 2: Tiltakspakka – post 30 og 31
- Vedlegg 3: Oversikt over større prosjekter som følges opp spesielt
- Vedlegg 4: Oppfølging av tilrådinger fra Statens havarikommisjon
- Vedlegg 5: Utfyllende rapportering i henhold til å fremme likestilling og hindre diskriminering