



Statens vegvesen



# Årsmelding 2005



## Innhold

<b>1.</b>	<b>Samlet vurdering</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Rammebetingelser</b>	<b>5</b>
1.1	Prisendring fra 2004 til 2005	5
2.2	Trafikkutvikling	5
2.2.1	Utviklingen i 2005	5
2.2.2	Utvikling i vegtrafikk 1996-2005	5
2.2.3	Utvikling i bilsalg	7
<b>3.</b>	<b>Regnskap 2005</b>	<b>7</b>
3.1	Kapitteloversikt	7
3.1.1	Kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger	8
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 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	10
3.1.6	Kap. 1320 post 35 Vegutbygging i Bjørvika	10
3.1.7	Kap. 1320 post 60 Forsøk	11
3.1.8	Kap. 1320 post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	12
3.1.9	Kap. 1322 Svinesundforbindelsen AS – post 91 Lån	12
3.1.10	Kap. 4320 Statens vegvesens inntekter	12
<b>4.</b>	<b>Mål og resultater</b>	<b>14</b>
4.1	Trafikksikkerhet	14
4.1.1	Kjøretøykontroll	14
2.2.2	Ventetid	15
4.1.3	Trafikksikkerhetstilstand for trafikant og kjøretøy	15
4.4.4	Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreducerende tiltak	16
4.2	Drift og vedlikehold	16
4.2.1	Dekkestandard og tillatt aksellast for riksveger	16
2.2.2	Trafikanttilfredshet med fremkommelighet (sommerundersøkelsen)	17
4.3	Ferjedrift	17
4.4	Investeringer	19
4.4.1	Fysiske mål	19
2.2.2	Oppfølging av investeringsprosjekter	19
2.2.3	Kollektivtrafikktiltak	21
4.4.4	Annen styringsinformasjon	24

<b>5.</b>	<b>Effektmål</b>	<b>24</b>
5.1	Transportkostnader	24
5.2	Drepte eller skadde	24
5.3	Miljø	26
5.3.1	Vern og bruk av biologisk mangfold og kulturminner og kulturmiljø	26
2.2.2	Luftforurensning og støy	26
<b>6.</b>	<b>Fylkesveger</b>	<b>28</b>
6.1	Totale midler til fylkesvegnettet	29
6.2	Standarden på fylkesvegnettet	29
<b>7.</b>	<b>Annen informasjon</b>	<b>30</b>
7.1	Helse, miljø og sikkerhet	30
7.1.1	Sykefravær internt i etaten	30
7.1.2	Arbeidsulykker i entreprisedriften	30
7.2	Likestilling	31
7.3	Forskning og utvikling	32
7.4.2	Kostnader ved omstillingen i Statens vegvesen	36
7.4.3	Salg og bortfeste av fast eiendom	37
7.5	Sikkerhet og beredskap	37
7.6	Oppfølging av diverse arbeidsoppgaver gitt i tildelingsbrevet for 2005	38

## 1. Samlet vurdering

Statens vegvesen har i 2005 et totalt mindreforbruk på 0,6 pst. (83 mill. kr) i forhold til disponibel ramme inklusive overførte midler fra 2004, samt merinntekter og refusjoner under kap. 4320 Statens vegvesens inntekter. Det er forutsatt at mindreinntekten på 15,9 mill. kr knyttet til kap. 4320 post 02 Diverse gebyrer strykes, som tidligere år. Til sammenligning var mindreforbruket i 2004 4,7 pst. (614 mill. kr).

Mindreforbruket er knyttet investeringspostene. Det lave mindreforbruket skyldes at Statens vegvesen har gjennomført en rekke tiltak. Blant annet har vi på grunn av behovet for midler til utbedring av vegdekkene valgt å benytte fullmakten til å overskride bevilgningen på post 23 mot tilsvarende reduksjon på post 30. Det er lagt ned betydelige ressurser for å forsere planlegging og utarbeidelse av anbudgrunnlag.

Når disponible midler og forbruk balanserer slik det har gjort for 2005, er sannsynligheten for overskridelse like stor som om det skal bli et mindreforbruk. Slik budsjettssystemet er i dag, tillates ikke overskridelser. Det brukes derfor betydelige ressurser på å sikre seg mot overskridelser av budsjettet.

Merinntekten på kap. 4320 post 01 Salgsinntekter er på 244 mill. kr i 2005. Dette er 103 mill. kr mer enn i 2004. Økningen skyldes i hovedsak at Vegdirektoratet overfor regionene har strammet inn kravet til bruttoføring i henhold til Bevilgningsreglementets § 4. Dette gjelder i stor grad innbetalinger til Statens vegvesen som etter Vegdirektoratets syn ikke kan sees på som salgsinntekter.

Når det gjelder mål og virkninger er Statens vegvesen generelt sett fornøyd med oppnådde resultater i 2005. Vi er minst fornøyd med måloppnåelsen knyttet til trafiksikkerhet, hvor det i 2005 ble gjennomført tiltak med en samlet beregnet virkning på vel 120 færre drepte eller skadde. Dette tilsvarer et resultat på om lag 70 pst. i forhold til målsettingen på om lag 170 færre drepte eller skadde. Avviket i forhold til målsettingen er i all hovedsak et resultat av at aktivitetsnivået innenfor trafikant og kjøretøyområdene har vært lavere enn forutsatt. Dette gjelder både innenfor kontrollvirksomheten, jf. pkt. 4.1.1 Kjøretøykontroll og de øvrige trafiksikkerhetsrettede tiltaksområder.

## 2. Rammebetingelser

### 2.1 Prisendring fra 2004 til 2005

	Prisendring fra 2004 til 2005	
	Forventet	Faktisk *)
Anlegg	1,8 pst.	4,0 pst.
Vedlikehold	3,4 pst.	4,3 pst.

\*) Indeks fra SSB.

Den gjennomsnittlige prisendring fra 2004 til 2005 har vært 4,0 pst. for riks- og fylkesveganlegg og 4,3 pst. for riks- og fylkesvegvedlikehold. Prisstigningen for riks- og fylkesveganlegg er 2,2 prosentpoeng høyere enn hva som var forventet, mens den er 0,9 prosentpoeng høyere for riks- og fylkesvegvedlikehold.

## 2.2 Trafikkutvikling

### 2.2.1 Utviklingen i 2005

#### Trafikken totalt

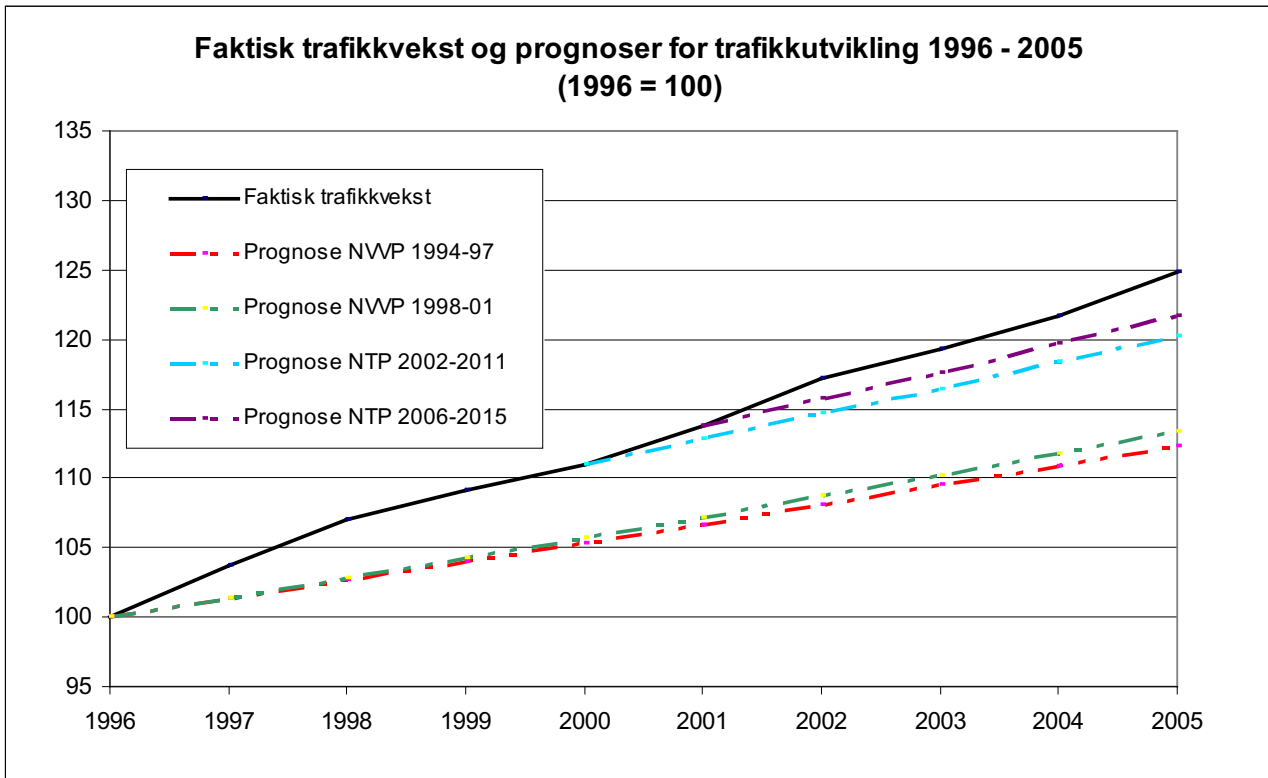
Landsdel	Forventet	Faktisk
Østlandet	1,6	2,7
Sørlandet	2,3	2,8
Vestlandet	2,0	3,2
Trøndelag	1,5	2,7
Nord-Norge	1,4	1,0
Landet	1,7	2,6

I 2005 økte vegtrafikken med 2,6 pst. på landsbasis. Veksten ligger fortsatt godt over de prognosene som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2002-2005 og handlingsprogrammet for perioden. Veksten var høy i høy i alle regioner med unntak av i Nord-Norge. Trafikkarbeidet på vegnettet i 2005 var på om lag 38 800 mill. kjørte kilometer mot om lag 37 700 mill. kjørte kilometer i 2004.

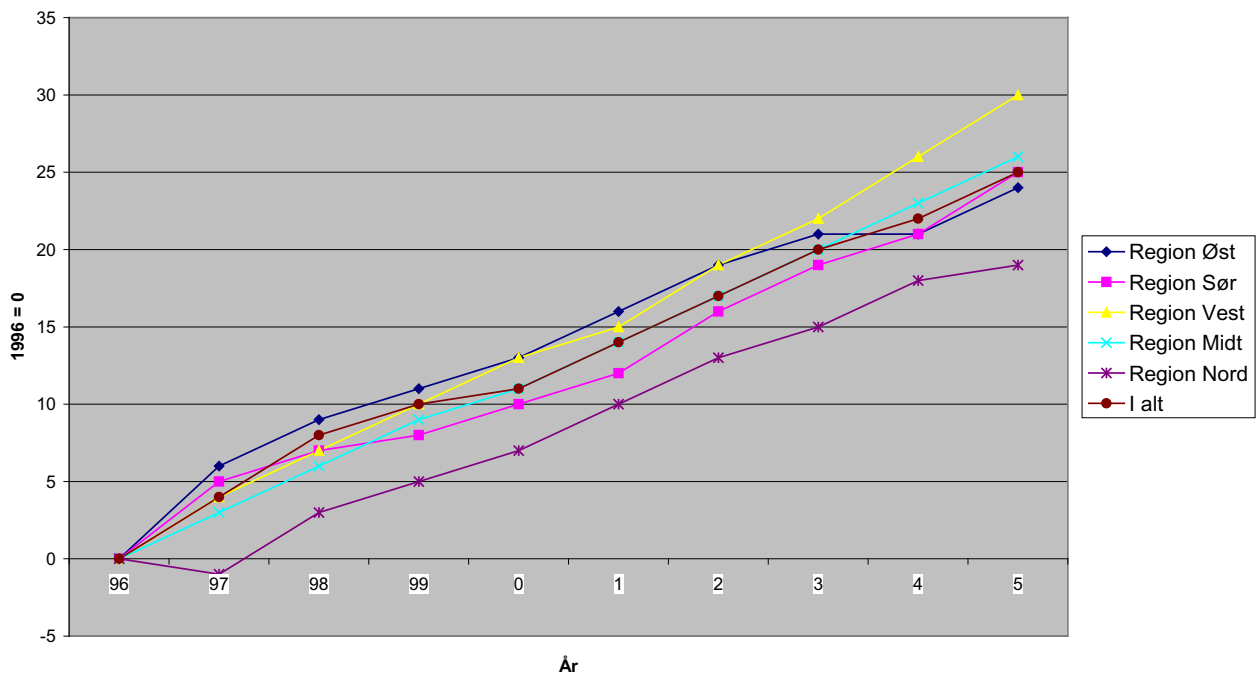
### 2.2.2 Utvikling i vegtrafikk 1996-2005

Etterfølgende graf viser trafikkens utvikling fordelt på regioner i perioden 1996-2005.

For landet som helhet har den årlige trafikkveksten vært på om lag 2,5 pst. Veksten har vært klart høyere enn de prognoser som er utarbeidet i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan og Nasjonal transportplan. Vestlandet har hatt høyest vekst, mens veksten har vært klart lavest i Nord-Norge.



### Trafikkutvikling 1996-2005 fordelt på regioner



### 2.2.3 Utvikling i bilsalg

	2004	2005	Endring 2004-2005 (pst.)
Sum biler <sup>*)</sup>	185 774	186 641	0,5

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

## 3. Regnskap 2005

### 3.1 Kapitteloversikt

#### Utgifter

Kap.	Post	Til disposisjon	Regnskap 2005	
		2005 Mill. kr <sup>1)</sup>	Mill. kr.	Pst. av disponibelt
Kap. 1320	post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 217,0	6 241,6	100,4
	post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	100,0	190,0	190,0
	post 30 Riksveginvesteringer	5 361,4	5 209,6	97,2
	post 31 Rassikring	330,5	309,9	93,8
	post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	75,3	74,7	99,2
	post 35 Vegutbygging i Bjørvika	30,7	21,5	70,0
	post 60 Forsøk	507,4	492,2	97,0
	post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	1 232,0	1 232,0	100,0
	Sum statlige midler	13 854,3	13 771,5	99,4
	Annen finansiering <sup>2)</sup>	3 270,0	3 784,3	115,7
	<b>Totale utgifter</b>	<b>17 124,3</b>	<b>17 555,8</b>	<b>102,5</b>

<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 2005 omfatter forutsatt ekstern finansiering til prosjekter/tiltak innenfor postene 20, 35 og 60 i St.prp. nr. 1 (2004-2005). Uttak av mindreforbruk for tidligere år kommer i tillegg.

## Inntekter

Kap.	Post	Forutsatte inntekter 2005 Mill. kr	Regnskap 2005	
			Mill. kr.	Prosent av forutsatt
Kap. 4320				
	post 01	18,2	262,4	1 441,8
	post 02	350,0	334,1	95,5
	post 04	11,1	5,7	51,4
	post 15 <sup>1)</sup>	0,6	0,6	100,0
	post 16 <sup>1)</sup>	15,0	15,0	100,0
	post 17 <sup>1)</sup>	0,2	0,2	100,0
	post 18 <sup>1)</sup>	43,3	43,3	100,0
Totale inntekter		438,4	661,3	150,8

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

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

Merforbruket på post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. ble på totalt 45,7 mill. kr. I tabelloversikten (pkt. 3.1) og i det etterfølgende er det imidlertid forutsatt at mindreinntektene på 15,9 mill. kr knyttet til kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer strykes, som tidligere år. Merforbruket for posten vil derved utgjøre 24,6 mill. kr eller 0,4 pst. av disponibelt beløp.

Prognosene på investeringsiden har i løpet av 2005 vist at det ville ligge an til en mindreutgift ved utgangen av året. På grunn av behovet for midler til utbedring av vegdekker valgte Statens vegvesen å benytte seg av fullmakten hvor investeringsmidler kan nyttes under post 23, ved at merutgiften på post 23 motregnes mot mindreutgiften på post 30 Riksveginvesteringer.

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

Regnskapet viser et forbruk på 190 mill. kr, dvs. et merforbruk på 90 mill. kr i forhold til disponible midler.

Merforbruket er i all hovedsak knyttet til prosjektet E39 Klett – Bårdshaug, der det er påløpt til sammen 69,9 mill. kr i merverdiavgift. Ifølge fylkesskattekontoret i Sør-Trøndelag skal all merverdiavgift som er påløpt i byggeperioden faktureres når vegen åpnes for trafikk. Dette var ikke forutsatt ved utarbeidelse av budsjettet for 2005. Prosjektet E39 Klett – Bårdshaug ble åpnet for trafikk i juni 2005. Resterende merforbruk på 20,1 mill. kr skyldes at anlegget ble åpnet for trafikk om lag to måneder tidligere enn forutsatt, og det medførte større utbetaling til OPS-selskapet.

### 3.1.3 Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer

Regnskapet viser et forbruk på 5 209,6 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 152 mill. kr av disponible midler.

Statens vegvesen har gjennomført en rekke tiltak for å redusere mindreforbruket. Det er blant annet foretatt midlertidige omdisponeringer innen post 30 og mellom poster. Tiltak for å få økt kapasitet med hensyn til å utarbeide konkurransegrunnlag er også ett av flere viktige tiltak. Kvaliteten på prognosene tidlig på året har blitt bedre, slik at tiltak har blitt iverksatt tidsnok. Det er også åpnet for å utbetale forskudd ved inngåelse av kontrakter.



## Annen finansiering

Midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 3 320 mill. kr. Dette er om lag 550 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2004-2005). Avviket skyldes blant annet vedtak om utbygging og finansiering av rv. 546 Austevollbrua (sambandet Huftarøy – Hundvåkøy) i Hordaland, jf. St.prp. nr. 30 (2004-2005). I tillegg er det inngått nye avtaler om forskudd og tilskudd, blant annet om forskottering av inntil 50 mill. kr til forberedende arbeid i tilknytning til prosjektet E18 Langåker – Bommestad i Vestfold, jf. St.prp. nr. 64 (2004-2005). Videre har det vært uttak av mindreforbruk fra tidligere år i samtlige regioner.

### 3.1.4 Kap. 1320 post 31 Rassikring

Fylke	Overført fra 2004 Mill. kr	Bevilget 2005 Mill. kr	Til disposisjon 2005 Mill. kr	Regnskap 2005	
				Mill. kr	Prosent av disponibelt
Oppland		3,0	3,0	3,0	100,0
Buskerud	-0,2	2,0	1,8	2,5	138,9
Vestfold				0,8	-
Aust-Agder	-2,1	1,0	-1,1	2,8	-
Vest-Agder	37,1	24,4	61,5	63,1	102,6
Rogaland	12,4	5,0	17,4	31,1	178,7
Hordaland	0,6	76,0	76,6	67,0	87,5
Sogn og Fjordane		16,0	16,0	11,8	73,8
Møre og Romsdal	3,8	37,0	40,8	27,5	67,4
Nord-Trøndelag		5,7	5,7	1,7	29,8
Nordland	14,0	38,7	52,8	32,0	60,6
Troms	4,7	48,9	53,6	62,2	116,0
Finnmark		2,5	2,5	4,4	176,0
Sum post 31	70,3	260,2	330,5	309,9	93,7

Regnskapet viser et forbruk på 309,9 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 20,6 mill. kr av disponible midler.

Mindreforbruket er i all hovedsak knyttet til prosjektene rv. 62 Fresvika – Jordalsgrenda i Møre og Romsdal og prosjektet E10 Fjøsdaalen i Nordland. Prosjektene ble tildelt midler i forbindelse med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett. Dette var for sent til å kunne omsette midlene fullt ut i 2005.

## 3.1.5 Kap. 1320 post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Fylke	Overført fra 2004 Mill. kr	Bevilget 2005 Mill. kr	Til disposisjon 2005 Mill. kr	Regnskap 2005	
				Mill. kr	Prosent av disponibelt
Hedmark	0,9		0,9	0,3	33,3
Buskerud	1,0		1,0	1,0	100,0
Sør-Trøndelag	1,2		1,2	1,2	100,0
Nordland	23,5	46,1	69,6	69,6	100,0
Troms	0,4		0,4	0,4	100,0
Finnmark	2,2		2,2	2,2	100,0
Sum post 33	29,2	46,1	75,3	74,7	99,2

Regnskapet viser et forbruk på 74,7 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 0,6 mill. kr av disponible midler.

Mindreforbruket er knyttet til prosjektet Nybrua på fv. 556 i Stange kommune i Hedmark der det ikke har vært behov for så omfattende tiltak som forutsatt.

## 3.1.6 Kap. 1320 post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Fylke	Til disposisjon 2005 Mill. kr.	Regnskap 2005	
		Mill. kr.	Prosent av disponibelt
Oslo	30,7	21,5	70,0

Regnskapet viser et forbruk på 21,5 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 9,2 mill. kr av disponible midler.

Mindreforbruket skyldes forsinket anleggsstart, hovedsakelig som følge av utviklingen av nye tildelingskriterier i konkurransegrunnlaget, praktisering av disse kriteriene og behandling av klage fra en av tilbyderne.

**Annen finansiering**

Midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 270 mill. kr. Dette er om lag 60 mill. kr mindre enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2004-2005). Avviket skyldes forsinket anleggsstart.

## 3.1.7 Kap. 1320 post 60 Forsøk

Fylke	Overført fra 2004 Mill. kr	Bevilget 2005 Mill. kr	Til disposisjon 2005 Mill. kr	Regnskap 2005	
				Mill. kr	Prosent av disponibelt
Buskerud	4,6	15,0	19,6	27,5	140,3
Vestfold	27,4	70,0	97,4	95,0	97,5
Telemark	12,2	68,0	80,2	82,2	102,5
Aust-Agder	2,5	4,0	6,5	3,6	55,4
Vest-Agder	5,6	30,0	35,6	18,8	52,8
Rogaland	6,0	81,0	87,0	76,8	88,3
Hordaland	19,9	105,0	124,9	140,5	112,5
Sogn og Fjordane	6,6	9,0	15,6	11,4	73,1
Sør-Trøndelag	2,6	38,0	40,6	36,4	89,7
Sum post 60	87,4	420,0	507,4	492,2	97,0

Regnskapet viser et forbruk på 492,2 mill. kr, dvs. et mindreforbuk på 15,2 mill. kr av disponible midler.

Deler av mindreforbruket skyldes manglende innsendelse av fakturaer i henhold til forutsatte frister. I tillegg er anleggsstart blitt forsinket for enkelte mindre prosjekter, blant annet gjennomføring av støytbedringer.

**Annen finansiering**

Midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 190 mill. kr. Dette er om lag 70 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2004-2005). Avviket skyldes i hovedsak meruttak av bompenter innenfor Bergensprogrammet.

**Fylkeskommunale og kommunale bevilgninger til forsøkene**
**Storbyforsøkene**

Mill.

kr

	Sammenligningsgrunnlag (jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005))			2005		
	Fylkeskommunale midler	Kommunale midler	Sum	Regnskap	Ramme til nyinvestering i fylkesvegnettet	Sum
Kristiansand	9,2	11,5	20,7	14,0	0,0	14,0
Bergen	55,8	185,0	240,8	1)	1)	1)
Trondheim	63,2	59,0	122,2	125,2	3,5	128,7

1) Regnskapstall for forsøket i Bergen foreligger ikke, og må derfor ettersendes.

## Fylkesforsøkene

I forsøket i Vestlandsrådet inngår ikke fylkeskommunale midler. Regnskapstall for forsøket i BTV foreligger ikke, og må derfor ettersendes.

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

Regnskapet viser et forbruk på 1 232,0 mill. kr, som er i henhold til bevilgning.

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

	Tillatt rekvirert Mill. kr	Rekvirert pr. 31.12.05 Mill. kr
Rekvirert beløp fra bompengeselskapet	183,6	149,0

For 2005 er det stilt til disposisjon en total låneramme på 289 mill. kr som følge av en låneramme for 2005 på 214 mill. kr og overført rest av lånerammen for 2004 på 75 mill. kr. Korrigert for usikkerhetsavsetninger m.m. er tillatt rekvirert beløp i 2005 183,6 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i all hovedsak at deler av prosjektkostnadene først påløper i 2006. Sluttoppgjør forventes å foreligge tidligst i mars 2006. I tillegg er det ventet en kostnadsbesparelse i forhold til kostnadsrammen for prosjektet.

### 3.1.10 Kap. 4320 Statens vegvesens inntekter

#### Post 01 Salgsinntekter

Regnskapet for 2005 viser en inntekt på 262,4 mill. kr i 2005, mot 158,6 mill. kr i 2004. Den store økningen på posten skyldes i hovedsak at Vegdirektoratet overfor regionene har strammet inn kravet til bruttoføring i henhold til Bevilgningsreglementets § 4. Dette gjelder i stor grad innbetalinger til Statens vegvesen som etter Vegdirektoratets syn ikke kan sees på som inntekter i egentlig forstand:

#### Type:

Erstatninger for skade på veginnretninger  
Leieinntekter  
Refusjon fra bistandsland  
Salg fra Autosys/vegdatabank  
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter  
Salg av fast eiendom  
Øvrige inntekter

#### Beløp:

om lag 50,0 mill. kr  
om lag 5,0 mill. kr  
om lag 6,5 mill. kr  
om lag 44,5 mill. kr  
om lag 100,0 mill. kr  
om lag 18,0 mill. kr  
om lag 38,0 mill. kr

#### Post 02 Diverse gebyrer

Mindreinntektene er redusert fra 40,8 mill. kr i 2004 til 15,9 mill. kr i 2005. Som påpekt tidligere, sist i forbindelse med forklaringen til statsregnskapet for 2004, skyldes mindreinntektene at det de senere år har vært et til dels stort misforhold mellom inntektskravet for post 02 og den reduserte etterspørsel etter de tjenester som inntektsføres posten. De gebyrjusteringer som er gjort har langt fra kompensert den reduserte etterspørselen, slik at det ikke har vært mulig å nå det budsjetterte inntektskravet.

Den reduserte etterspørselen gjelder i særlig grad dagprøvekjennermerker. I tillegg har det vært en vedvarende reduksjon av Statens vegvesens andel av de periodiske kjøretøykontrollene, som i 2005 kun utgjorde 3,9 pst. av totalt utførte kontroller. Til sammenligning var andelen

7 pst. i 2004. De reduserte inntekten medfører imidlertid ikke tilsvarende reduserte kostnader. Statens vegvesen har liten påvirkning både på fastleggelsen av inntektskravet og på etterspørselen etter disse tjenester. Det vil derfor være urimelig dersom mindreinntektene under post 02 forutsettes dekket av andre bevilgningsposter. Det er med bakgrunn i dette forutsatt at mindreinntektene på 15,9 mill. kr ettergis slik tilfellet var både i 2003 og 2004.

#### **Post 04 Tilgodehavende fra fylkeskommunen**

Mindreinntekten i 2005 på 5,4 mill. kr skyldes at enkelte fylkeskommuner nekter å betale krav fra Statens vegvesen som relaterer seg til underskudd på post 24, Statens vegvesen Produksjon i 2002. Statens vegvesen har i brev til Samferdselsdepartementet av 28. november 2005 gitt en juridisk redegjørelse for og anbefaling av nødvendige tiltak for å innkreve tilgodehavende hos fylkeskommunene.

## 4. Mål og resultater

### 4.1 Trafikksikkerhet

#### 4.1.1 Kjøretøykontroll

	Plantall 2005 jf. handlingsprogram 2002-2005	Resultat 2005	Avvik pst.
Kjøre- og hviletid på veg	129 250	133 756	3,4
Kjøre- og hviletid i bedrift	117 500	84 127	-28,4
Tungtransportkontroller	292 100	221 938	-24,0
Bilbeltekontroller	871 700	734 324	-15,8

Resultatene må ses på bakgrunn av at deler av kjøretøykontrollen skulle finansieres ved effektiviseringsgevinster innen trafikant- og kjøretøyområdet. Disse tiltakene er forsinket og har derfor ikke gitt den forventede effekt i perioden. For å redusere de lange ventetidene for førerprøven og gjennomføring av myndighetskontroller til et akseptabelt nivå, ble det besluttet å redusere målkravene for tungtransportkontroller og kjøre- og hviletidskontroller i bedrift, jf. pkt. 4.1.2 Ventetid. Omprioriteringen for å redusere ventetiden på myndighetskontroller ble gjort for at næringsdrivende skulle få nye kjøretøy godkjent og raskere i drift. Som følge av situasjonen som ble avdekket på enkelte av våre trafikkstasjoner i 2005, ble rutinene for kontroll av kjøretøy endret. Rutinene ble endret slik at to kontrollører skulle godkjenne det enkelte kjøretøy, mot en tidligere. Dette medfører større resursbruk enn forutsatt, og omprioriteringer som har gått ut over annen kontrollvirksomhet.

#### Periodiske kjøretøykontroller

	Kontroller totalt		Herav					
			Lette kjøretøy		Mellomtunge kjøretøy		Tunge kjøretøy	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
Statens vegvesen	41 492	3,9	36 472	3,8	2 282	4,9	2 762	4,6
NAF	91 871	8,5	90 893	9,4	1 094	2,4	0	-
Verksteder	943 386	87,6	844 576	86,9	42 863	92,7	57 046	95,4
Sum	1 076 749	100	970 915	100	46 176	100	59 658	100

Statens vegvesens andel av de periodiske kontrollene av lette, mellomtunge og tunge kjøretøy er i forhold til 2004 redusert med hhv. 3,2, 3,2 og 1,6 prosentpoeng. Dette er en vesentlig sterkere nedgang enn tidligere år. Andelen totalt for alle kjøretøygrupper var i 2005 3,9 pst. mot 7 pst. i 2004.

## 2.2.2 Ventetid

	Mål 2005 jf. handlingsprogram-perioden 2002-2005	Resultat 2005	Avvik 2005
Antall virkedager ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroller	15	10 - 12	0
Antall virkedager ventetid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	15	15 - 25	-

### Myndighetskontroller

Ventetiden for myndighetskontroller ligger ved de fleste trafikkstasjoner godt innefor den veiledende målsettingen på 15 virkedager. For enkelte trafikkstasjoner er det imidlertid sesongmessige variasjoner som medfører lengre ventetider enn ønskelig.

Ventetiden ved bestillinger av time for førerprøven

Ventetiden for bestilling av førerprøven klasse B ligger over den veiledende målsettingen på 15 virkedager. Det er til dels store variasjoner mellom trafikkstasjoner.

I forbindelse med halvårsrapporten 2005 ble det rapportert at det ikke ville være realistisk å oppnå målet for ventetid i 2005 på grunn av ny føreropplæring, nye regler og overgangsordning i 2005. Regionene har rapportert om økt etterspørsel etter førerprøver, særlig mot slutten av året, på grunn av overgangsordningen.

Statens vegvesen satte inn tiltak for å møte økt etterspørsel etter førerprøver. Et tiltak for å øke prøvekapasiteten var å redusere målkravene på tungbilkontroller og kjøre- og hviletidskontroller, jf. pkt. 4.1.1 Kjøretøykontroll. For å imøtekomme elever som fikk problemer med å fullføre førerprøven/erhverve førerkort innenfor overgangsordningen på grunn av for liten prøvekapasitet, ble det gitt dispensasjon slik at de kunne avlegge prøve etter nyttår.

### Tilfredshet med tjenestene ved trafikkstasjonene

Statens vegvesen gjennomførte spørreundersøkelsen Tilfredshet med tjenestene for andre gang i 2005. Undersøkelsen er delt i 5 tema: service, ventetid, kvalitet, informasjon og etatstjenester. Undersøkelsen ble gjennomført i mars måned slik at de lange ventetidene særlig på slutten av året som følge av ny føreropplæring, kan har medført at resultatet for denne delen av undersøkelsen gir et noe for positivt bilde når det gjelder ventetider.

Resultatene viser høy tilfredshet for alle tema både i 2004 og 2005, hvor Statens vegvesen har satt seg som mål at en score på 4 er "ønsket" resultat og 3,5 er "godt nok" resultat. Høyest mulige tilfredshet er satt til 6,0. Kundetilfredshet totalt for alle tema samlet på etatsnivå viser for 2005 en score på 4,7. Dette er det samme som i 2004. For de ulike tema på etatsnivå viser service en score på 4,9, ventetid 4,4, kvalitet 5,0, informasjon 4,9 og etatstjenester 4,5 i 2005. Det er ikke endringer av betydning fra 2004 til 2005.

### 4.1.3 Trafikksikkerhetstilstand for trafikant og kjøretøy

Statens vegvesen har utarbeidet en indikator for å måle trafikksikkerhetstilstanden for trafikanter og kjøretøy basert på resultatene fra tilstandsundersøkelser knyttet til bilbeltebruk, overholdelse av krav til kjøre- og hviletid, sikkerhetstilstand for tunge kjøretøyer og mengde øvelseskjøring.

Indikatoren ble tatt i bruk høsten 2005. Det er foretatt sammenligninger med tilstandsundersøkelser på tilsvarende områder i

perioden 2001-2004, og trenden bygger på en sammenligning med gjennomsnittet fra denne perioden.

Hovedbildet viser at det er en forbedring i trafikksikkerhetstilstanden i tre av regionene, mens to av regionene har en nedgang. Det gjøres oppmerksom på at undersøkelsen har svakheter som gjør at det kan være noe usikkerhet knyttet til resultatene. Det arbeides for å forbedre kvaliteten på brukerundersøkelsen.

Det gjennomføres flere ulike tiltak for å forbedre resultatene.

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

Statens vegvesen hadde som mål å utføre ulykkesreducerende tiltak på om lag 480 km ulykkesbelastet riksveg. Resultatet ble 470 km, dvs. en måloppnåelse på 98 pst.

## 4.2 Drift og vedlikehold

### 4.2.1 Dekkestandard og tillatt aksellast for riksveger

	Krav til min. standard Håndbok 111 *)	Resultat 2002	Resultat 2003	Resultat 2004	Resultat 2005
Jevnhet, stamveger (IRI-verdi, mm/m)					
• 0-1500 ÅDT	3,5	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>	<b>3,8</b>	<b>3,7</b>
• 1501-5000 ÅDT	3,0	2,8	2,8	2,8	2,9
• >5000 ÅDT	2,5	2,3	2,3	2,3	2,3
Jevnhet, øvrig riksveg (IRI-verdi, mm/m)					
• 0-300 ÅDT	6,0	5,6	5,7	5,8	5,8
• 301-1500 ÅDT	5,0	4,7	4,8	4,9	4,9
• 1501-5000 ÅDT	4,0	<b>3,6</b>	3,7	3,8	<b>3,8</b>
• >5000 ÅDT	3,0	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>	<b>3,8</b>	<b>3,7</b>
Spordybde, stamveger (mm)					
• 0-1500 ÅDT	17,5	16,3	15,9	17,0	<b>18,0</b>
• 1501-5000 ÅDT	17,0	<b>17,4</b>	<b>17,9</b>	<b>18,0</b>	<b>18,8</b>
• >5000 ÅDT	16,5	<b>17,1</b>	<b>18,1</b>	<b>18,2</b>	<b>18,1</b>
Spordybde, øvrige riksveger (mm)					
• 0-300 ÅDT	18,5	16,8	16,8	16,3	16,7
• 301-1500 ÅDT	18,0	17,0	16,9	16,7	17,1
• 1501-5000 ÅDT	17,5	<b>18,1</b>	<b>18,4</b>	<b>18,7</b>	18,9
• >5000 ÅDT	17,0	<b>19,0</b>	<b>19,4</b>	<b>19,2</b>	19,3
<b>10 t aksellast, andel av hele riksvegnettet (pst)</b>		95,4	96,0	95,9	95,9



## Vegdekkene generelt

Det er satt mål om vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. På veger med stor trafikk, mer en 1 500 kjøretøy i døgnet, er det vanligvis spordannelse som utløser et vedlikeholdstiltak, mens ujevnheter er hovedårsaken på veger med liten trafikk. Innsatsen til vedlikehold av vegdekker har i 2005 vært på om lag 720 mill. kr, inklusive omprioritering fra post 30 på 70 mill. kr, mens det burde ha vært på om lag 850 mill. kr for ikke å forringe kvaliteten ytterligere.

### Jevnhet

Vegdekkenes tilstandsutvikling får vi en god indikasjon på gjennom å analysere utviklingen på den del av vegnettet som ligger i kategorien "dårlig" og "svært dårlig". En svært dårlig tilstand betyr at standardkravene for spor og eller jevnhet er dårligere enn angitte krav ved måletidspunktet. Dårlig tilstand innebærer at en strekning er moden for tiltak om ett til to år, avhengig av trafikkmengde.

### Spor

Utviklingen i perioden 2002 til 2005 viser at det "dårlige" vegnett har økt med 18 pst. mens det "svært" dårlige vegnett har økt med 22 pst.. Det blir stadig flere veger hvor sporslitasjen er større enn de standardkrav som er satt, jf. tabellen over. For stamvegnettet er den gjennomsnittlige spordybde i 2005 større enn anbefalt for alle trafikklasser.

### Tillatt aksellast

Andelen av riksvegnettet som er tillatt for 10 tonn aksellast er på 95,9 pst., og er det samme som i 2004.

## 2.2.2 Trafikanttilfredshet med fremkommelighet (sommerundersøkelsen)

Statens vegvesen gjennomførte i 2005 en undersøkelse for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med fremkommeligheten. Trafikantene er mest misfornøyd med dekkestandarden, spesielt forholdene på gang- og sykkelvegene. I tillegg er køproblemer og mangel på forbikjøringsmuligheter forhold som trafikantene er lite fornøyd med. Yrkesbilistene er mindre fornøyd enn vanlige trafikanter.

Det vil blant annet bli iverksatt tiltak på følgende områder:

Økt fokus på drifting av gang- og sykkelveger. Det skal i 2006 være ekstra oppfølging og fokus på renhold og tilsyn med gang- og sykkelveger og fotgjengerunderganger

Gjennomføre dekkefornyelser på gang- og sykkelveger.

Utrede mulige tiltak med sikte på å redusere kødannelse gjennom forbedret drift, trafikkstyring og informasjon.

Utrede mulighetene for å etablere forbikjøringsfelt på utvalgte deler av stamvegnettet.

Bedre siktforhold gjennom rydding av skog

## 4.3 Ferjedrift

Driften av ferjesambandene utføres av 19 ferjeselskaper etter avtale med Statens vegvesen. Ved utgangen av 2005 var det 95 riksvegerferjesamband hvor staten kjøper ferjetjenester, hvorav 12 var klassifisert som stamvegsamband og 83 var klassifisert som øvrig riksvegsamband.

Standarden i riksvegerferjedriften måles gjennom tre måleparametere som er åpningstid, frekvens og oversitting.

	Handlingsprogram 2002-2005 - Servicemål totalt
Sum måloppnåelse (pst.)	64 pst.
Stamvegsamband (antall)	12
Andre samband (antall)	83

**Servicemålene spesifiseres slik:**

	Åpningstid	Frekvens	Oversitting
Måloppnåelse (pst.)	64 pst.	66 pst.	84 pst.
Stamvegsamband (antall)	11	10	7
Andre samband (antall)	50	53	73

	Status konkurranseutsetting
Antall konkurranseutsatte samband (totalt)	13
Antall samband lyst ut på konkurranse i 2005	3

2 stamvegsamband oppnådde målsetningen for åpningstid i 2005, slik at 11 av 12 stamvegsamband tilfredsstiller målsetningen. Samtidig økte trafikken så mye at 5 nye samband ikke tilfredsstiller målsetningen om oversitting. Gjennom frigjøring av ferjer i forbindelse med anbudskonkurranser forventes det at antall samband med oversitting vil bli redusert i 2006.

Statens vegvesen lyste ut 3 samband på anbudskonkurranse i 2005, mot forutsatt 10-15. Dette skyldes blant annet behov for EØS-rettslige avklaringer rundt kjøp av ferjetjenester, og regjeringskifte. Statens vegvesen legger til grunn at arbeidet med full konkurranseutsetting fortsetter.

## 4.4 Investeringer

### 4.4.1 Fysiske mål

	Mål 2005	Resultat 2005
Antall km riksveg med belastning i problemnivå 2 og 3 for landskap, helhetsvurdering som er utbedret	7,3	6,7
Antall km gang- og sykkelveg som er bygget	43,0	65,2
Antall rasutsatte strekninger som er utbedret	7	25
Antall rasutsatte punkt som er utbedret	11	29

#### Utbedring av problemsoner

Målet for 2005 var utbedring av 7,3 km problemsoner langs eksisterende veg med landskapsmessige problemer. Dette gir et avvik på 0,6 km. Avviket er i all hovedsak knyttet til prosjektet E18 Brokelandsheia-Vinterkjær i Aust-Agder, som ble åpnet for trafikk i 2004. Virkningen inngikk derfor i rapporteringen for 2004.

#### Bygging av gang- og sykkelveger

Målet for 2005 var bygging av 43 km gang- og sykkelveger. Dette gir et avvik på 22,2 km. Avviket skyldes blant annet utbygging av flere strekninger enn forutsatt bl.a. i samarbeid med Trondheim kommune. I tillegg var bygging av gang- og sykkelveger som del av strekningsvise prosjekter uteglemt i målet for 2005.

#### Rasutsatte strekninger og rasutsatte punkt

Målet for 2005 var utbedring av 7 rasutsatte strekninger og 11 rasutsatte punkt. Dette gir et avvik på 14 strekninger og 18 punkt. Avviket skyldes at en rekke prosjekter som var forutsatt gjennomført i 2004 først ble gjennomført i 2005.

### 2.2.2 Oppfølging av investeringsprosjekter

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2005

Prosjekt	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. kr)	Faktisk kostnad (mill. kr)	Avvik i pst.
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2005	4 860	4 520	- 7,0

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 10 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2005, er det en kostnadsreduksjon på 7 pst. i forhold til opprinnelig overslag. Tilsvarende tall for 2004 var en kostnadsreduksjon på 1,5 pst.

Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2005

For de 46 prosjektene som følges opp spesielt, ble 8 prosjekter åpnet for trafikk i 2005. Samlet for disse 8 prosjektene ble det en kostnadsbesparelse på 423 mill. kr (- 11,8 pst.) i forhold til opprinnelig overslag. Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2004 var 12 prosjekter med en samlet kostnadsbesparelse på 44 mill. kr (- 1,3 pst.).

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

Region	Prosjekt	Opprinnelig overslag (mill. kr)	Siste overslag (mill. kr)	Avvik i pst.
Østfold	E6 Ny Svinesundsforbindelse	783	745	- 4,9
Østfold	E18 Sekkelsten – Krosby	474	464	- 2,1
Akershus	E6 Åsgård – Halmstad	576	385	- 33,2
Hordaland	E39 Moberg – Svevatjørn	248	215	- 13,3
Sør-Trøndelag	E6 Skjerdingsstad – Jaktøyen	665	550	- 17,3
Nordland	E6 Osen – Korgen	466	469	+ 0,6
Troms	E6 Bånes – Birtavarre	288	265	- 8,0
Finnmark	Rv 888 Torskefjorddalen – Reinoksevatn	92	76	- 17,4

#### E6 Åsgård – Halmstad

Anleggsarbeidene startet i januar 2004. Kostnadsbesparelsene skyldes i hovedsak at entreprenørkontraktene lå vesentlig lavere enn antatt da prosjektet ble tatt opp til bevilgning. Dessuten har uforutsette kostnader blitt vesentlig lavere enn lagt til grunn i overslaget.

#### E39 Moberg – Svevatjørn

Anleggsarbeidene startet i juni 2003. Kostnadsbesparelsene skyldes i hovedsak at entreprenørkontraktene lå vesentlig lavere enn antatt da prosjektet ble tatt opp til bevilgning.

#### E6 Skjerdingsstad – Jaktøyen

Anleggsarbeidene startet i november 2001. Kostnadsbesparelsene skyldes i hovedsak at entreprenørkontraktene lå vesentlig lavere enn antatt da prosjektet ble tatt opp til bevilgning. Dessuten har uforutsette kostnader blitt vesentlig lavere enn lagt til grunn i overslaget. Prosjektet er eksternt kvalitetssikret. Som det går fram av St.prp. nr. 60 (2001-2002), var det enighet mellom konsulenten og Statens vegvesen om styringsrammen. Konsulenten gikk imidlertid inn for en høyere kostnadsramme enn det Samferdselsdepartementet la til grunn, etter tilråding fra Statens vegvesen.

#### Rv 888 Torskefjorddalen – Reinoksevatn

Anleggsarbeidene på denne parsellen startet i juni 2003. Kostnadsbesparelsene skyldes blant annet at det er valgt noen enklere løsninger enn opprinnelig planlagt, for eksempel mekanisk stabilisert bærelag i stedet for bitumenstabilisert. Parsellene på helårsvegen til Nordkynn var prisberegnet som om de skulle utføres uavhengig av hverandre. Der er derfor også oppnådd besparelser som følge av koordinerings- og samdriftsfordeler ved at de anleggsmessig er sett mer under ett.

Endringer i kostnadsoverslag for igangværende større prosjekter

Opprinnelig kostnadsoverslag for de 46 prosjektene som i 2005 inngikk i den spesielle oppfølgingen av store prosjekter var totalt 28 324 mill. kr. Det er registrert en kostnadsøkning på 1 453 mill. kr (5,5 pst) i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005). I forhold til opprinnelig overslag er det en kostnadsreduksjon på 236 mill. kr (-0,8 pst). Vedlagte oversikt viser status for de 46 prosjektene som følges opp spesielt.

### 2.2.3 Kollektivtrafikktiltak

Gjennomførte tiltak for bedre kollektivtransport i 2005

Totalt ble det i 2005 benyttet 503,9 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.

Mill. kr

Type tiltak	Til disposisjon i 2005			Forbruk pr. 31.12.2005		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Framkommelighet	70,2	100,8	171,0	19,4	107,3	126,7
Knutepunkt	54,4	48,6	103,0	55,4	47,7	103,1
Andre tiltak	108,8	241,9	350,7	129,1	145,1	274,2
Totalt	233,4	391,3	624,8	203,8	300,1	503,9

Totalt forbruk utgjorde 81 pst. av disponible midler, og var lavest for framkommelighetstiltak med 74 pst. Forbruket innenfor de tre tiltaksgruppene fordeler seg som følger mellom storbyområdene:

	Oslo	Kristiansand	Stavanger	Bergen	Trondheim	Tromsø	Sum
Framkommelighet	77,0	9,1	14,2	19,7	6,7	0	126,7
Knutepunkt	83,8	0,7	5,3	7	6,3	0	103,1
Andre tiltak	256,1	3,4	0,7	13,5	0,2	0,3	274,2
Totalt	416,9	13,1	20,2	40,2	13,2	0,3	503,9

Hovedårsaken til mindreforbruket er manglende planvedtak og framdrift på Kolsåsbanen og Lysaker knutepunkt i Akershus. Statens vegvesen yter kun tilskudd til disse prosjektene som styres av henholdsvis Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket.

Gjennomførte tiltak for å bedre framkommeligheten på stamlinjenettet i de seks storbyområdene er vist i tabellen nedenfor.

	Kollektivfelt, andre feltprioriteringer Km		Signalprioritering Antall		Andel kryss med signalprioritering Pst.
	Status 31/12-2005	Bygget 2005	Status 31/12-2005	Bygget 2005	Status 31/12-2005
Oslo <sup>1)</sup>	59,3	1,3	33	23	30
Kristiansand	3,2	1,0	8	0	70
Stavanger	9,8	0,4	7	1	18
Bergen	17,2 <sup>2)</sup>	0	18	0	14
Trondheim	16,6	0,5	38	7	54
Tromsø	0	0	0	0	0
Total	106,1	3,2	104	31	-

<sup>1)</sup> I tillegg kommer 13 km kollektivfelt og 47 kryss med aktiv signalprioritering på stamlinjer på kommunale veger.

<sup>2)</sup> Økningen i forhold til status 31.12.2004 skyldes at tallet har vært feil registrert fram til og med 2004.

### Framkommelighet i de største byene

Tilstanden for framkommelighet på stamlinjenettet i de seks storbyområdene blir registrert årlig. I hver by er et utvalg av de tyngste linjene for buss (i Oslo også trikk) definert som stamlinjer. Samlet stamlinjelengde er 500 km. Tilstanden høsten 2005, sammenlignet med høsten 2004, framgår av tabellen under. Oppgitte tall er gjennomsnittlig hastighet for den retning som har lavest fart i rusket (som regel retning sentrum i ettermiddagsrusket).

Byområde	Høst 2004	Høst 2005	Kommentar
Oslo	22,1	23,6	4 trikkelinjer, 3 bybusslinjer og 7 regionbusser
Bergen	20,8	20,2	5 bybusslinjer
Trondheim	24,2	22,6	4 bybusslinjer
Stavanger	27,0	26,7	2 regionale busslinjer
Kristiansand	27,8	26,5	2 regionale busslinjer
Tromsø	20,0	19,1	2 bybusslinjer

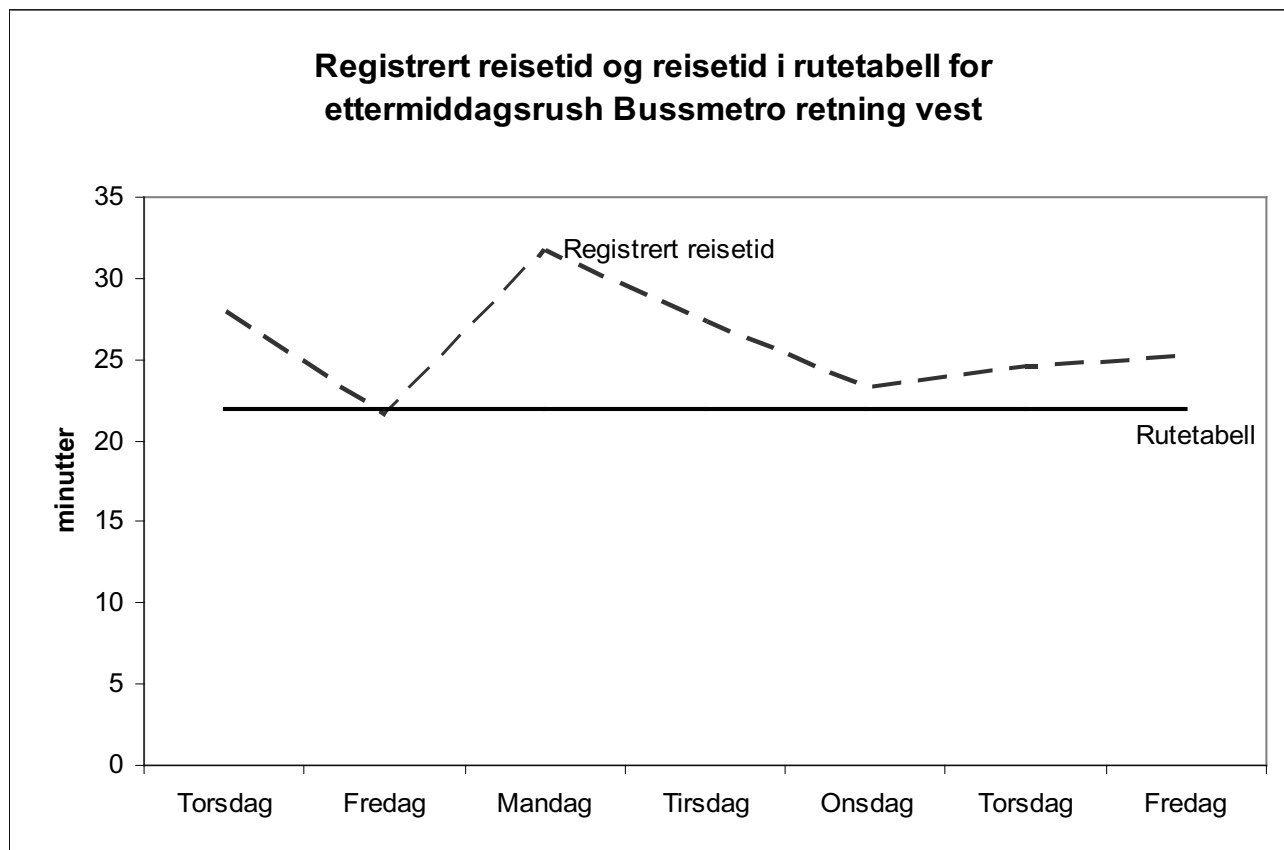
Registreringene baserer seg i hovedsak på manuelle registreringer. Selv om det er gjennomført et visst antall registreringer pr. rute i de ulike rushperiodene over flere dager, er manuelle registreringer noe sårbare og kan gi vesentlige variasjoner. Sammenligning av manuelle og automatiserte registreringer fra Kristiansand viser relativt store avvik. I utgangspunktet bør man derfor være noe forsiktig med å dra for klare konklusjoner på bakgrunn av resultatene fra 2004 til 2005. Det er behov for registreringer og data over flere år før det er mulig å se tendenser og utviklingstrekk.

Det datamaterialet som er samlet inn antyder følgende trend:

Farten i rushtid går noe ned samlet for alle byområdene unntatt Oslo.

Oslo har en økning i farten i rushtid, og denne økningen har kommet primært på de stamlinjene som inngår i FREM2005.

En hovedforklaring er at reduksjonen i fart skyldes trafikale forsinkelser, både på strekning og i kryss, forhold knyttet til en passasjervekst, billettering og oppholdstid. Registreringene viser videre at redusert framkommelighet ikke lenger er et Oslofenomen, men også en utfordring i byer som Kristiansand, jf. figuren under (registreringer fra august 2005).



Registreringene viser at en stamlinje har store variasjoner i punktlighet. På det meste varierer tidsbruken på en rute som skal være 22 minutter, fra å være i rute til å være 10 minutter forsinket. Dette er en variasjon i reisetiden på 0 til 45 pst.

Med unntak av Oslo er det ikke gjennomført noen samlet satsing for økt framkommelighet på stamlinjenettet i de største byene. I Bergen er en innsats basert på FREM2005-arbeidet i Oslo satt i gang.

Det er en vesentlig utfordring i alle de større byområdene at uten særskilte tiltak for økt prioritering av buss, vil farten gradvis gå ned. Selv om deler av fartsreduksjonen er knyttet til billettering, viser erfaringene fra Oslo at gjennomføring av tiltak linjevis gir en effekt på farten. Satsing på trafikal prioritering er videre viktig for å få forsert tiltak for mer effektiv billettering. Det har også vist seg at det er enklere å få gjennomført tiltak som før har vært vanskelig å få ulike myndigheter til å gjennomføre (kommune og politi), for eksempel parkeringstiltak og trafikkreguleringer, når slike tiltak er en del av en større og helhetlig tiltakspakke.

Som følge av forsøksordningen har det blant annet i Trondheim og Bergen blitt mindre fokus på framkommelighet i forhold til driftstiltak som økt frekvens og lavere takster. Statens vegvesen er av den oppfatning at det er enklere å få prioritert framkommelighet i forsøksområdene hvis det gjennomføres en samlet tiltaksplanlegging slik som FREM2005. Erfaringene fra Oslo er at tiltakspakker må gjennomføres linjevis for å få økt fart. Et FREM2005-arbeid, slik det er koordinert og gjennomført av Statens vegvesen i Oslo-området, bør gjennomføres på stamlinjenettet i alle storbyområdene.

Statens vegvesen Region øst står i en særstilling kompetansemessig innen kollektivtransport. Den kompetansen som regionen har opparbeidet seg gjennom innsatsen i Oslo-området, vil i 2006 bli overført til de andre storbyene, i første rekke Bergen og Trondheim.

#### 4.4.4 Annen styringsinformasjon

	Resultat 2005
Antall km riksveg som ble åpnet for trafikk <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stamveger</li> <li>• Øvrige riksveger</li> </ul>	93,1 36,6
Antall km. midtrekkverk som er bygd på to- og trefeltsveger <ul style="list-style-type: none"> <li>• På eksisterende vegnett</li> <li>• Som del av byggingen av nye vegstrekninger</li> </ul>	27,1 0,3

## 5. Effektmål

### 5.1 Transportkostnader

	Mål 2005	Beregnet resultat 2005
Endring i samfunnets transportkostnader totalt <sup>1)</sup>	-3 000	- 3 310
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene <sup>1)</sup>	-1 560	-1 560
Endring i bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet <sup>1)</sup>	-1 700	- 1 500

<sup>1)</sup> Beregnede virkninger av Statens vegvesens aktivitet.

### 5.2 Drepte eller skadde

	Mål 2005	Beregnet resultat 2005
Beregnet endring i antall drepte eller skadde	170	121,2

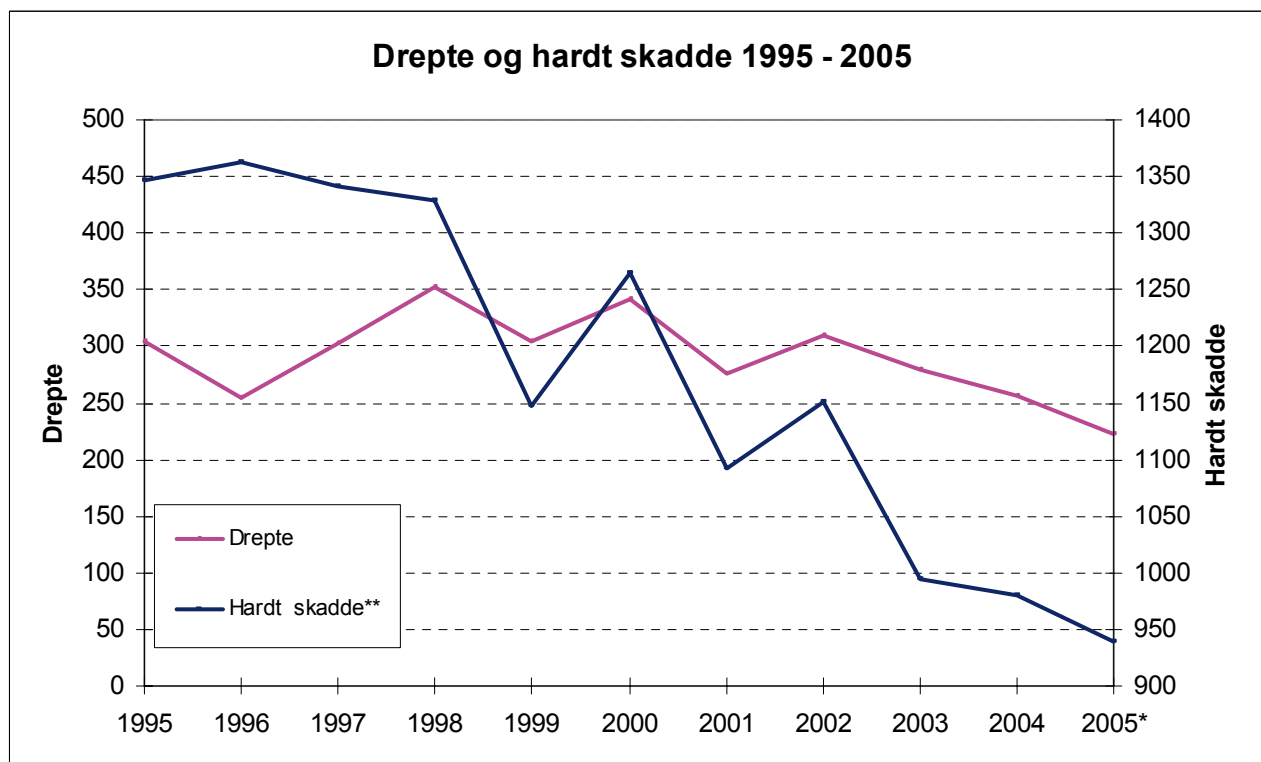
I St. prp. nr. 1 (2004- 2005) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2005 beregnet å gi en virkning på om lag 170 færre drepte eller skadde. Det er i 2005 gjennomført tiltak med en samlet beregnet virkning på vel 120 færre drepte eller skadde. Dette tilsvarer et resultat på om lag 70 pst. i forhold til målsettingen.

Avviket i forhold til målsettingen er i all hovedsak et resultat av at aktivitetsnivået innenfor trafikant og kjøretøyområdene har vært lavere enn forutsatt. Dette gjelder både innenfor kontrollvirksomheten, jf. pkt. 4.1.1 Kjøretøykontroll i tillegg til de øvrige trafikksikkerhetsrettede tiltaksområdene.



Det ble i handlingsprogrammet for perioden 2002- 2005 lagt til grunn at det skulle gjennomføres tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde med en samlet beregnet virkning på 940 færre drepte eller skadde. Det er i handlingsprogramperioden gjennomført tiltak med en samlet beregnet virkning på om lag 830 færre drepte eller skadde. Dette tilsvarer en måloppnåelse i perioden på i underkant av 90 pst.

### Ulykkesutviklingen



\* Tall for 2005 er foreløpige

\*\* Hardt skadde omfatter meget alvorlig og alvorlig skadde

Foreløpige tall for 2005 viser en nedgang fra 2004 til 2005 i antall drepte eller skadde. Antall drepte i vegtrafikken viser en jevn nedgang siden 2002. Tallet på drepte i 2005 er det laveste siden 1955. Også når det gjelder antall hardt skadde har det vært en klar nedgang siden 2002.

## 5.3 Miljø

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

Inngrep og/eller nærføring i verdifulle natur- og kulturmiljøer

		Resultat 2005
Inngrep og/eller nærføring til formelt verne- eller formelt foreslått verne- eller område	Nasjonalpark/landscapsvernområde (nærføring 0-1 km) - daa	0
	Naturrestervater nærføring 0-250 m) – daa	18
	Kulturminner (nærføring over 55 dBA) – antall	80
	Kulturmiljø (nærføring over 55 dBA) – daa	2,6
Inngrep og/eller nærføring til kulturlandskap som er gitt nasjonal verdi (nærføring over 55 dBA) – daa		4
Inngrep i og/eller nærføring til inngrepsfrie områder (1 km til større tekniske inngrep) - daa		0
Inngrep i vassdragsbelte langs verne- eller vassdrag (inntil 100 m fra hovedelv, sideelv, større bekk eller vann) - km		5,2
Inngrep i strandsone (0-10 m fra strandkant) eller utfylling i vann, sjø eller hovedelv - km		4,5

Vegbygging førte i 2005 til inngrep i naturrestervater, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, verne- eller vassdrag og strandsoner. Inngrepene i kulturmiljø var 9 daa mindre enn antatt, noe som skyldes at prosjektet E18 Brokelandsheia – Vinterkjær i Aust-Agder ble åpnet for trafikk i 2004 og virkningene inngikk i rapporteringen for 2004. Inngrepene i kulturminner skyldes utbyggingen av E6 i Østfold der 40 steinalderlokalteter er direkte berørt av utbyggingen og vegen ligger nær inntil ytterligere 40 registrerte kulturminner.

### 2.2.2 Luftforurensning og støy

#### Innfri Forurensningslovens krav – luft

Forskrift til forurensningsloven om begrensning av forurensning, kapittel 7, har en grenseverdi for svevestøv ( $PM_{10}$ ) på  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  som ikke skal overskrides mer enn 35 døgn pr. år fra 1.1.2005. Statens vegvesen gjennomfører måling av luftkvalitet i til sammen 11 byer, og måleresultatene offentliggjøres på Internett. Statens vegvesen har i samarbeid med kommunene gjennomført tiltaksutredninger og igangsatt tiltak i byene Oslo, Drammen, Trondheim og Tromsø. Igangsatte tiltak på riksveg er økt renhold, delvis kombinert med spredning av  $MgCl_2$ -løsning og redusert fartsgrense på rv. 4 i Oslo. Øvrige tiltak som er under planlegging/vurdering er blant annet tiltak for økt piggfribruk og redusert fart. Det vurderes også å gjennomføre tiltaksutredninger i Grenland og Lillehammer. Her er det igangsatt renholdstiltak.

I 2005 var piggfriandelen i Oslo 76 pst., i Drammen 71 pst., i Lillehammer 37 pst., i Grenland 43 pst., i Stavanger og Bergen 70 pst., i Ålesund 34 pst., i Trondheim 62 pst. og i Tromsø 7 pst.

Foreløpige vurderinger viser at det kan være muligheter for overskridelse av årsmiddel-grenseverdien for  $NO_2$ , som gjelder fra 2010, i Oslo, Bergen og Trondheim.

### Innfri Forurensningslovens krav – støy

Endring i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for innendørs støy grunnet vegtrafikk på riksvegnettet i forhold til grenseverdien i forskrift til forurensningsloven om begrenning av forurensning.

	Status 1.1.2005	Status 1.1.2006	Mål 2005	Resultat 2005
Status og endring i antall personer utsatt for mer enn 42 dBA innendørs støy fra vegtrafikken, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	1 350	700	569	650

Statens vegvesen har gjennomført fasadetiltak og støyskjermingstiltak for om lag 3 000 boliger i henhold til grenseverdien på 42 dBA innendørs støynivå i forurensningsforskriften. Statens vegvesen gjennomfører en evaluering av tiltakene som vil gi nøyaktig antall boliger og kostnader ved tiltakene. I 2005 ble antall personer utsatt for mer enn 42 dBA redusert med om lag 650. Pr. 1.1.2006 gjenstår det i følge Statens vegvesens beregninger om lag 700 personer bosatt langs riksvegnettet som har et innendørs støynivå over 42 dBA. Årsakene er dels at tiltak er forsinket, dels at beboerne har takket nei til tiltak og dels at grenseverdien først har blitt overskredet etter 1.1.2005. Av disse bor 120 personer langs bybanetraseen i Bergen, der trafikken etter planen skal halveres. Statens vegvesen er i dialog med fylkesmannen om disse sakene.

### 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 1.1.2005	Status 1.1.2006	Mål 2005	Resultat 2005
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	14 350	9 700	- 1 800	- 4 600

Antall personer bosatt langs riksvegnettet som er utsatt for overskridelser av nasjonalt mål for NO<sub>2</sub> er om lag 9 700 pr. 1.1.2006. Antallet ble redusert med om lag 4 600 personer i 2005. Reduksjonen skyldes hovedsakelig økt andel biler med katalysator. En del av den beregnede reduksjonen skyldes også kvalitetssikring og forbedring av datagrunnlaget. Resten av avviket skyldes i hovedsak at målet bare omfatter effekter av investeringstiltak.

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 1.1.2005	Status 1.1.2006	Mål 2005	Resultat 2005
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	26 500	16 000	- 1 800	- 10 500

Antall personer bosatt langs riksvegnettet som er utsatt for overskridelser av nasjonalt mål for PM<sub>10</sub> for 2005 pr. 1.1.2006 er om lag 16 000. Antallet ble redusert med om lag 10 500 personer i 2005. Reduksjonen skyldes hovedsakelig økt piggfriandel. Effekten av økt renhold og redusert fartsgrense på rv 4 i Oslo framkommer ikke av beregningene, slik at problemomfanget i virkeligheten er noe lavere enn beregnet. En del av den beregnede reduksjonen skyldes også kvalitetssikring og forbedring av datagrunnlaget. Resten av

avviket skyldes i hovedsak at målet bare omfatter effekter av investeringstiltak.

### Nasjonale mål – støy

Endring i antall personer svært plaget av støy (PSP) fra vegtrafikk på riksvegnettet

	Status 1.1.2005	Status 1.1.2006	Mål 2005	Resultat 2005
Status og endring i antall personer svært plaget av støy fra vegtrafikk, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	82 600	81 300	- 700	- 1 300

Antall personer bosatt langs riksvegnettet som er svært plaget av vegtrafikkstøy er om lag 81 000 pr. 1.1. 2006. Tallet ble redusert med om lag 1 300 personer i 2005, som er noe mer enn forutsatt. Reduksjonen skyldes hovedsakelig tiltak etter forurensningsloven, og at det i VSTØY er forutsatt en utvikling mot mindre støyende biler. Trafikkveksten virker i motsatt retning.

### 5.3.3 Grønn stat

Grønn stat skal være innført i statlige etater i løpet av 2005. Statens vegvesen har i 2005 organisert arbeidet med Grønn stat i etaten og opprettet et system for rapportering fra og med 2006. Det er gjennomført en kartlegging og utarbeidet en plan for tiltak i Vegdirektoratet. Det vil bli rapportert årlig på etatsnivå i forhold til de fire områdene/indikatorne som inngår i Miljøverndepartementets opplegg for Grønn stat; energibruk, transport, avfallsgjenvinning og innkjøp. Det gjennomføres kartlegging og tiltak innenfor de samme områdene i regionene. Grønn stat omfatter også entreprenørvirksomheten. Krav til salting og avfallsbehandling vil bli innarbeidet i kontrakter når det er utarbeidet mål og policy for disse områdene.

## 6. Fylkesveger

### 6.1 Totale midler til fylkesvegnettet

Mill.kr

	Anlegg <sup>1)</sup>		Drift og vedlikehold	
	2004	2005	2004	2005
Sum	848	815	1 396	1 367

<sup>1)</sup> Inkl. også kommunale tilskudd og forskudd.

### 6.2 Standarden på fylkesvegnettet

	Status pr. 1.1.2005	Status Pr. 1.1.2006
Spordybde (90 pst. nivå) mm	17,7	18,2
Jevnhet (IRI-verdien, 90 pst. nivå)	6,7	6,6
Aksellast (pst.-andel av hele vegnettet tillatt for 10/10 tonn)	53,8	54,8

## 7. Annen informasjon

### 7.1 Helse, miljø og sikkerhet

#### 7.1.1 Sykefravær internt i etaten

	Resultat 2002	Resultat 2003	Resultat 2004	Resultat 2005
Egne	6,2	6,2	5,4	5,1

Det totale sykefraværet for etaten var 5,1 pst. i 2005. Fra 2003 til 2004 har det vært en reduksjon i sykefraværet på 13 pst., fra 2004 til 2005 er reduksjonen 5 pst. Totalt sett har Statens vegvesen hatt en reduksjon i sykefraværet på 18 pst. fra 2003 til 2005. Dette har skjedd i en periode hvor Statens vegvesen har vært i en stor omstilling.

Statens vegvesen ligger lavt i sykefravær innen offentlig sektor og innen NHO-området.

Etaten er tilfreds med den positive utviklingen i sykefraværet, og fortsetter arbeidet innen dette området etter intensjonene i avtalen om Inkluderende arbeidsliv.

#### 7.1.2 Arbeidsulykker i entreprisedriften

	Antall arbeidsulykker med fravær	Ulykkesfrekvens (H-verdi)	Nestenulykkesfrekvens (N-verdi)
2005	83	8,5	728

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

I entreprisedriften ble det registrert 83 arbeidsulykker med fravær i 2005. H-verdien er beregnet til 8,5 mot 7,0 i 2004. Økningen i H-verdi indikerer at antall arbeidsulykker har økt, uten at den sier noe om utviklingen i alvorlighetsgraden av arbeidsulykkene.

Det ble registrert en dødsulykke i entreprisedriften i fjor. Den omkomne jobbet i et rasutsatt område med uttransport av trevirke da vedkommende ble truffet av en steinblokk.

En region merker som ut med mye bedre resultater enn de andre. Det settes i gang tiltak for at de andre regioner skal kunne se på erfaringene fra denne regionen. To regioner merker seg spesielt ut med dårlige resultater, og skal i løpet av våren 2006 analysere sine resultater og komme med forslag til tiltak.

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

Det ble registrert i overkant av 7 000 nestenulykker i entreprisedriften i 2005. N-verdien er beregnet til 728. Antall registrerte nestenulykker er økt i forhold til 2004, da det bare ble registrert rundt 4 000 nestenulykker.

Statens vegvesen har fokus på registrering av nestenulykker, og har kontraktfestede mål for dette i kontraktene mellom vegdirektøren og regionvegsjefene.

## 7.2 Likestilling

For å få større fokus på likestilling er det i mål- og resultatledelsessystemet for Statens vegvesen tatt inn en likestillingsindikator.

Den omfatter:

Andelen kvinner i lederstilling og andelen tilsatte kvinner i året i lederstillinger

Andelen kvinnelige merkantile og tekniske saksbehandlere - status og tilsatte i året

Lønnsrelasjonen mellom kvinner og menn i 4 ulike stillingskategorier

Tabellen viser antall tilsatte fordelt på stillingskategorier og kjønn:

**Tabellen viser antall tilsatte fordelt på stillingskategorier og kjønn:**

Kategori/betegnelse	Kvinne	Mann	Sum pr. kategori	
Ledelse - etat	0	2	2	
Ledelse – nivå 1	4	9	13	
Ledelse – nivå 2	29	86	115	
Ledelse – nivå 3	45	142	187	
<b>Sum</b>	<b>78</b>	<b>239</b>	<b>317</b>	<b>24,6 pst. kvinner</b>
Ledelse – nivå	4	13	17	
Merkantile saksbehandlere	1041	401	1442	
Tekniske saksbehandlere	476	2222	2698	
Andre stillinger	171	90	261	
<b>Sum tilsatte</b>	<b>1770</b>	<b>2965</b>	<b>4735</b>	<b>37,4 pst. kvinner</b>

**Tabellen viser antall nytilsetninger i 2005:**

	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 2 og 3	35	7	4	3	6	1	3	1	2	2			6
Merkantile saksbehandlere	55	4	4	3	5	1	1	3	2	2	1	16	13
Tekniske saksbehandlere	220	22	32	11	8	24	33	18	22	6	23	6	15
Sum alle utdanningstyper	214	20	30	13	4	14	26	23	15	29	14	10	10

Statens vegvesen har totalt om lag 50 pst. andel av nytilsetninger med kvinner i disse stillingskategoriene.

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

	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. *	53,8	57,7	53,3	56,9	54,2	56,8	52,8	57,5	52,5	57,0	52,9	56,4	56,9	60,6
T.saksb. **	44,0	47,4	48,7	49,2	45,5	47,9	44,6	47,9	41,8	46,7	42,3	46,5	50,9	54,4
M.saksb. ***	53,0	55,7	51,3	54,2	56,4	55,3	51,4	55,0	47,5	55,3	55,5	56,1	53,2	56,5
M.saksb. ****	38,1	43,5	38,8	45,4	37,7	41,9	38,2	42,4	37,2	42,7	37,0	42,9	41,5	48,9

\* Tekn.saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning

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

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

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

Statens vegvesen analyserer dette bildet videre bl.a. ut fra alderssammensetningen innen hver gruppe. For ledergruppene er gjennomsnittlig lønnstrinn for kvinner lik gjennomsnittlig lønnstrinn for menn.

### Gjennomførte tiltak 2005

Statens vegvesens handlingsplan for likestilling for 2006-2009 er utarbeidet

Utarbeidet forslag til formuleringer og endringer i stillingsannonser for å gjøre etaten mer attraktiv for unge kvinner og menn

Temadag om likestilling avholdt i Vegdirektoratet med deltakere fra regionale likestillingsutvalg, ledere og andre

Tildeling av utdanningsstøtte for kvinner som gjennomfører kompetansegivende utdanning innenfor fagområder som er etterspurt

I lønnsforhandlingene for 2005 fikk regionene tilgang til statistisk materiale som viste lønnsforskjeller mellom kjønn. Regionene ble oppfordret til å se på dette materiale og ta hensyn til dette i forhandlingene

Som en del av en større medarbeiderundersøkelse stilte man spørsmål om likestilling

Rapport om fjernarbeid i Statens vegvesen omhandler likestillingsmessige effekter

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

Kjønnfordelingen i Statens vegvesen skal gjenspeile samfunnet vi skal betjene og målsettingen er 50 pst. 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

## 7.3 Forskning og utvikling

I 2005 har Statens vegvesen vedtatt en ny strategiplan for forskning og utvikling i de neste 10 årene. Planen inneholder retningslinjer for organisering av FoU-virksomheten og forslag til nye etatsprosjekter for de neste 4 årene. Planen vil bli revidert hvert fjerde år parallelt med revisjonen av Nasjonal transportplan.

I 2005 brukte etaten 80 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester. Av dette ble vel 10 pst. fordelt til regionene. Det er gjennomført mange prosjekter innenfor ulike fagområder. Den største innsatsen har også i 2005 vært knyttet til de fem etatsprosjektene samt prosjektet



“Miljøvennlige vegdekker”. Etatsprosjektene er avsluttet i 2005.

### **Miljøvennlige vegdekker**

Statens vegvesen gikk i 2005 til innkjøp av en avansert støymåler (CPX-trailer). CPX-traileren har mikrofoner plassert nært inntil begge hjulene og måler støyen som genereres i kontakten mellom hjul og vegdekke samtidig i begge hjulspor. Støymåleren er benyttet i prosjektet “Miljøvennlige vegdekker” for å måle støy på eksisterende dekker og nylagte forsøksdekker. Totalt blir 19 forsøksdekker fulgt opp med måling av støy, spor, jevnhet og tekstur. I første fase av prosjektet har man fokusert mest på hvilken støyreduksjon som er mulig å oppnå gjennom moderate endringer av de mest brukte asfalttypene for høytrafikkerte veger, dvs. skjelettasfalt (Ska) og asfaltbetong (Ab). Man vet at den grove og steinrike dekkeoverflaten i disse dekkene gir mye støy. En finere overflatetekstur er mulig å oppnå gjennom redusert maksimal steinstørrelse, og dette testes nå ut på 13 forsøksfelt som ble lagt sommeren 2005.

### **Vinterdrift**

Innenfor vinterdriftsforskningen har utviklingen av fastsandsmetoden fortsatt, hvor varmt vann blandes med sand under utstrøing. Forsøk med ulike befuktningmetoder for salt som kan gi betydelige miljøgevinster knyttet til saltbruk, er videreført. I forbindelse med en PhD-oppgave om effekt av salting, er det utarbeidet fasediagram som viser frysepunkt på ulike saltblandinger. Dette gir viktige kunnskaper om saltets temperaturbruksområder.

### **Etatsprosjektet “Gjenbruk”**

Prosjektet har jobbet med et utvalg tema innen nasjonale overordnede miljømål om avfallsreduksjon, gjenbruk og kontrollert bruk av kjemikalier. I den graden det har latt seg gjøre er resultatene fra “Gjenbruksprosjektet” inkludert i Vegvesenets håndbøker for å forkorte veien mellom nye erfaringer og implementering i praksis.

Erfaringer fra fullskalaforsøk med bruk av gjenbruksbetong (E6 Melhus, E6 Klemetsrud, samt tidligere utlagte strekninger) og bruk av gjenbruksasfalt er veldig gode. For begge disse materialene byr imidlertid markedet på noen utfordringer. Tilgang til gjenbruksbetong ville vært bedre om myndighetene gikk inn for strammere styring av avfallsstrømmen. For gjenbruksasfalt har eierskiftet av asfaltlagre ved utskilling av entreprenørvirksomheten fra Statens vegvesen bidratt til en midlertidig nedgang i gjenbruksprosenten. Klarere formulerte krav til gjenbruk kan være løsning for begge materialene.

“Gjenbruksprosjektet” har utredet muligheter for teknisk gjenbruk av bildekk og bruk av skumglass basert på glassavfall. Skumglass er utprøvd både som lett fyllmasse og som isolasjonsmateriale (sist med feltforsøk med skumglass, Leca og EPS satt i gang høsten 2005). Ny, revidert håndbok 211 “Avfallshåndtering og gjenbruk” kommer til å inneholde bl.a. prosedyrer for vurdering av egne tunge rivemasse med tanke på gjenbruk. Det er også formulert renhetskrav (grenseverdier for innhold av miljøfarlige stoffer) for gjenbruksmaterialer i vegbygging.

### **Etatsprosjektet “Transport i by”**

Etatsprosjektet Transport i by har hatt som hovedformål å bidra til økt kunnskap om helse- og miljøkvalitetene i byområdene, og begrense veksten i transport med privatbil. Det har vært et mål å gi Statens vegvesen økt mulighet for å bidra til trivelige og levedyktige bysamfunn, økt kompetanse på bytransport og byplanlegging, inklusive gang- og sykkeltrafikk, bedre beslutningsgrunnlag for tiltak i byområder og bedre grunnlag for vegnormaler i by. Gjennom prosjektet har man kommet relativt langt i å nå disse målsettingene.

Det er gjort mange viktig funn i prosjektet. Her nevnes noen eksempler:

Vi vet om ulike teknikker som kollektivtransporten kan ta i bruk for å øke sine inntekter ved å utnytte markedets betalingsvillighet (kreativprissetting).

Vi vet hvordan vi skal planlegge for målrettet kollektivtransport.

Vi vet mer om hvordan vi må legge til rette for varelevering i by.

Vi har fått bekreftet at areal og transportplanlegging er avgjørende for å få til mer miljøeffektiv transport i byene.

Vi har fått bekreftet at knutepunktsutvikling er viktig for å få til et mer effektivt kollektivtransportnettverk, og vi vet hvilke elementer som er viktig å ta hensyn til i utformingen av disse knutepunktene.

Vi vet at ansatte i bedrifter som flytter til områder uten parkeringsplass og godt kollektivtilbud reduserer bilbruken. Vi vet også at de som reduserte bilbruken hadde en ytterligere reduksjon i bilbruken på lang sikt.

Som en avslutning av prosjektet ble det arrangert en stor konferanse i Oslo over tre dager med om lag 300 deltakere fra hele landet. I forbindelse med konferansen ble det utarbeidet en fagutstilling på sentrale temaer knyttet til transport i byer. Samtidig hadde man en publikumsutstilling på Rådhusplassen i Oslo.

### **Etatsprosjektet "ITS på veg"**

Prosjektets hovedmålsetting er å fremme samfunnstjenlig bruk av ITS (Intelligente transportsystemer) i vegtrafikken for å oppnå mer effektiv, sikker og miljøvennlig utnyttelse av tilgjengelig vegnett til nytte for alle trafikanter. Gjennom arbeidet i prosjektet og gjennom resultater fra gjennomførte delprosjekter, kan hovedkonklusjonen fra ITS-prosjektet oppsummeres gjennom følgende utfordringer for det videre arbeidet med ITS:

Det vil være nødvendig å etablere en arkitektur for dynamiske data som er tilpasset vegdatabanken, etatens egne behov og etterspørselen etter våre data fra eksterne tjenesteleverandører. Dette inkluderer definerte og åpne grensesnitt i verdikjeden fra registrering til anvendelse, som sikrer konkurranse basert på internasjonale standarder. Det vil bli større krav til effektive, sikre og brukervennlige grensesnitt for informasjonsgiving og varsling både internt og eksternt. Det vil være hensiktsmessig å etablere en database for formidling av dynamiske data som utnytter Internett som kommunikasjonskanal.

### **Etatsprosjektet "Vegkapital"**

Funnene fra "Vegkapitalprosjektet" kan i korte trekk oppsummeres slik:

Vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet ble beregnet til 11.3 mrd kr i 2003  
Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet ble beregnet til 10.8 mrd kr i 2004  
Gjenanskaffelsesverdien av riksvegnettet ble beregnet til 364 mrd kr i 2004

Konklusjonene fra tilstand og tilstandsutvikling er ennå ikke klare.

### **Etatsprosjektet "Nullvisjon"**

Gjennom formuleringen "Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade..." legger vegtrafikkloven i praksis hovedansvaret for at det skjer trafikkulykker på trafikantene. Gjennom nullvisjonen jobber vi med et utvidet ansvarsbegrep slik at det blir et delt ansvar der trafikanten skal følge lover og regler, mens systemeier skal tilrettelegge for ønsket atferd og beskytte mot fatale konsekvenser.

Den store satsingen på Nullvisjon er gjennomført i forbindelse med forsøksstrekningen og demonstrasjonsprosjektet på Lillehammer. Resultatene og analysene fra prosjektet gjenstår nå etter at demonstrasjonsprosjektet formelt er avsluttet ved utgangen av 2005.

### **Nordiske samarbeidsprosjekter**

I 2004 underskrev vegdirektørene i fem nordiske land en avtale om satsing på felles FoU-prosjekter gjennom et forpliktende finansieringsopplegg. I 2005 underskrev man avtale om et prosjekt om utvikling av en fellesnordisk støymodell for vegtrafikkstøy. Ytterligere tre prosjekter ble arbeidet fram til avtaler som vil bli underskrevet i 2006. Disse prosjektene er:

Tiltak mot sjenerende arbeidslys om natten  
Levetidsanalyser for bruer  
Utmattingsmodeller for fleksible vegdekker

### **Tverretattlig transportmodellutvikling**

Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor, Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet utvikler gjennom prosjektet "NTP-Transportanalyser" transportmodeller for person- og godstransport. Oppdaterte og nyutviklede modeller vil i løpet av 2005/2006 bli etablert på internasjonalt-, nasjonalt- og regionalt nivå og skal benyttes av transportetatene og Avinor i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Modellene vil bli brukt til å vurdere effekter av infrastrukturtiltak, endringer i transporttilbudet eller ulike avgiftsendringer. I tillegg vil modellene bli benyttet til å etablere trafikk- og transportprognoser for person- og godstransport. Modellene vil gi input til de etatsvise virkningsberegningene og vil være en viktig del av beslutningsgrunnlaget for valg av prosjekter.

Det har vært lagt ned et betydelig arbeid internt i transportetatene med å etablere grunnlagsdataene til transportmodellene. Dette vil gi betydelige effekter og fordeler når det gjelder bruk av transportmodellene videre. Det vil i løpet av våren 2006 bli gjennomført kurs i bruk av transportmodellene for persontransport slik at transportetatene selv skal kunne gjennomføre egne analyser. Modellene vil også kunne benyttes av forsknings- og konsulentmiljøene til uregninger og analyser.

## **7.4 Effektivisering og omstilling av Statens vegvesen**

2003 var det første året med ny organisasjon for Statens vegvesen. Endringene var svært omfattende. Dette har medført et stort arbeid også i 2005 med å videreføre tilretteleggingen for drift av ny organisasjon, inklusive nedbemanningen av organisasjonen. Effektiviserings-arbeidet i Statens vegvesen vil fortsette etter 01.01.2006. Bemanningens størrelse tilpasses videre de oppgavene innen de overordnede strategiene som legges og behovet for å opprettholde nødvendig fagkompetanse i etaten, og vil måtte være en funksjon av etatens oppgaver og økonomiske rammer.

Beregningene viser at den forutsatte effektiviseringsgevinst for etaten samlet på 850 mill. kr i 2007 blir oppnådd.

### **7.4.1 Effektiviseringsgevinster**

Effektiviseringsgevinstene for omstillingen av Statens vegvesen ble beregnet høsten 2001. På dette tidspunktet var den nye organiseringen av Statens vegvesen under utredning og tempoet i konkurranseutsettingen av produksjonsvirksomheten var også uavklart. Samlet ble det beregnet en gevinst for 2005 på 465 mill. kr.

### **Effektivisering gjennom konkurranseutsetting**

For drift og vedlikehold er det en effektiviseringsgevinst på 215 mill. kr i 2005. Dette fordeler seg med 180 mill. kr i effektiviseringsgevinst for funksjonskontraktene og 35 mill. kr for dekkeleggingskontraktene. Tre fjerdedeler av alle funksjonskontrakter er nå satt ut og den siste fjerdedelen av overgangskontraktene utsettes for konkurranse i 2006.

For anleggssiden er det i 2005 en gevinst på 150 mill. kr. Gevinstene på anleggssiden har slått ut i lavere kostnader på prosjektene, hvilket vil gi grunnlag for å starte nye godkjente anlegg og/eller få en hurtigere framdrift på andre anlegg. Alle overgangskontrakter på anleggssiden er nå avviklet.

En vurdering av økonomisk gevinst ved konkurranseutsetting kan ikke alene vurderes ut fra de innkomne anbud på oppdrag, men må bl.a. vurderes ut fra endringer i byggherrekostnader, sluttoppjøret etter utført arbeid etc.

### **Forvaltningssiden**

For trafikant- og kjøretøyområdet vil effektiviseringsgevinsten være avhengig av arbeidet knyttet til effektivisering av tjenestetilbud og tjenestestruktur innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Gevinster på dette området vil løpende nyttes til det forutsatte økte arbeidet innen trafiksikkerhet.

Effektiviseringsgevinster på forvaltningssiden vil komme senere enn tidligere antatt. Selv om nedbemanningen skjer i forutsatt tempo, vil de økonomiske gevinster i form av lavere lønnskostnader komme 1 til 1 1/2 år etter at nedbemanning har funnet sted. Dette skyldes kostnader til ulike former for sluttpakker til overtallige. De store effektiviseringsgevinster på denne siden vil derfor først komme i 2006 og i 2007. Effektiviseringsgevinst i 2005 er 100 mill. kr.

Antall årsverk i Statens vegvesen pr. 31.12.2005 var 4 500. Dette består av faste tilsatte og engasjementer. Disse tallene inkluderer også om lag 100 tilsatte som er definert som overtallige i Statens vegvesen, og som forutsettes å ha avsluttet sitt tilsetningsforhold i løpet av 2006. Samtidig er det en del tilsatte som vil gå av med AFP i løpet av 2006.

Parallelt med nedbemanningen har det vært nødvendig å rekruttere kompetanse innen områder som vegplanlegging og byggherrevirksomhet. Dette betyr at etaten ikke har hatt noen reduksjon i ingeniørgruppene.

### **7.4.2 Kostnader ved omstillingen i Statens vegvesen**

Omstillingskostnadene i 2005 er 105 mill. kr.

### 7.4.3 Salg og bortfeste av fast eiendom

Region	Kommune	G/bnr	Salgspris (kr)	Dato	Merknad
Region øst	Halden	62/449	50 000	02.06.05	
	Halden	62/473	50 000	02.06.05	
	Halden	62/474	50 000	02.06.05	
	Halden	62/477	50 000	02.06.05	
	Halden	62/480	50 000	02.06.05	
	Halden	501/214	50 000	02.06.05	
Region sør	Drammen	111/25	6 500 000	15.06.05	Solgt til Origo Utvikling AS
	Nes	85/1	1 000 000	03.10.05	Solgt til Halling Eiendom AS (tomt Nesmoan, 3540 Nesbyen)
	Modum	25/22 (del av)	61 700	23.11.05	Solgt til Midt Buskerud Boligbyggelag, Vikersund
	Porsgrunn	200/2652	0		Storgata 251
	Arendal	428/859	740 000		Solgt til Nednes Senter AS
Region vest	Lærdal	29/136	465 709		Lærdal vegstasjon, salg av del av eiendommen
	Lærdal	29/136	3 800 000		Lærdal vegstasjon, salg av resteiendommen
	Masfjorden	14/33	1 250 000		Hosteland treningsverksted
Region midt	Lierne	29/8	0		Velferdsbrakke, solgt til Sørli fjellstyre
	Steinkjer	258/2	2 368,50		Tomt Klingsundet
	Røyrvik	68/36	20 000		Lager Holmoen
Region nord	Kvalsund	24/43	2 650 000		Høgvalla beredskapsbolig
	Nordreisa	79/20	55 000		Garasje Vegtun
	Lenvik	47/98, seksj. nr 2	3 850 000		Finnsnes trafikkstasjon, eiendommen er seksjonert i to, og en del er solgt
	Lenvik	47/109	150 000		En tomt er fradelt og solgt
	Kåfjord	7/103, del av	0		Festetomt på Olderdalen fergeleie, bortfestet men ikke fradelt
	Rana	125/3	195 000		Melfjellet brøyttestasjon
	Vefsn				Svalvassdal garasje. Garasjen er solgt, men den stod ikke på egen grunn.
	Narvik				Narvik Trafikkstasjon. Endelig salgskontrakt og oppgjør kommer i 2006.

Eiendommer som er overført til Mesta i 2005 er ikke med i oversikten.

## 7.5 Sikkerhet og beredskap

Statens vegvesen arbeider målrettet med sikkerhets- og beredskapsarbeidet, slik at etaten ivaretar sitt samfunnsikkerhetsansvar og er forberedt for å håndtere ulike kriser som skulle oppstå.

Hver region har gjennom SAMROS-arbeidet bidratt med regional informasjon som har tilkjennegitt kritiske strekninger og punkter på vegnettet. Dette har dannet grunnlaget for en overordnet gjennomgang av etatens sektoransvar. Statens vegvesen vil i 2006 videreføre arbeidet og gjennomføre ytterligere vurderinger av regionale sårbarheter for å forbedre etatens beredskap. I november 2005 ble Region vest utsatt for en uværsperiode, og evalueringen viser at etablert system for krisehåndtering er funksjonelt og viktig

for å løse krisen best mulig.

Som et ledd i kompetanseheving blant etatens krisepersonell, ble det i 2005 gjennomført to kurs med deltagere fra fire distrikter samt et eget kurs for infoavdelingens "brannkorps" som skal arbeide med krisekommunikasjon. Kursene hadde som hensikt å raskt styrke en krisestabs krisehåndteringsevne, og ble gjennomført som en serie realistiske og skreddersydde simuleringer med utgangspunkt i aktuelle krisesituasjoner. Kursene inneholdt også foredrag innen risiko/krise håndtering, kommunikasjon (mediehåndtering og interessant kommunikasjon) etikk og katastrofe psykiatri.

Statens vegvesen skal følge Sikkerhetsloven med forskrifter og Instruks om internkontroll og systemrettet tilsyn med det sivile beredskapsarbeidet. Statens vegvesen arbeider målrettet for å oppnå dette blant annet gjennom enhetlige etatsløsninger. Hver region har utnevnt en sikkerhets- og beredskapsleder som sammen med stabsfunksjonen i Vegdirektoratet sørger for dette. Det er satt i gang prosjekter i regionene og Vegdirektoratet for å ferdigstille "Grunnlagsdokument for sikkerhet". Region vest, sør og Vegdirektoratet har ferdigstilt dokumentet i 2005.

## 7.6 Oppfølging av diverse arbeidsoppgaver gitt i tildelingsbrevet for 2005

I tildelingsbrevet for 2005 ble det av Samferdselsdepartementet gitt føringer for Statens vegvesens arbeid og noen konkrete arbeidsoppgaver for 2005. De føringer som er gitt er ivarettatt i vårt løpende arbeid. Nedenfor er gitt en status for de konkrete arbeidsoppgavene gitt i tildelingsbrevet.

Arbeidsoppgave	Status
Det er ønskelig at det etableres systemer for framkommelighet for buss og trikk også i andre større byer, jf. Brev av 17. september 2004 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.	Det er tatt initiativ overfor Bergen. Via Statens vegvesens felles gjennomgående målekort hvor vi har en indikator som heter "Hastighet for kollektivtransport i rushtiden i de 6 storbyene (km i timen) følges dette opp i de andre byene.
Vegdirektoratet skal utarbeide et utkast til retningslinjer for en samlet statlig finansierings-ordning for lokal kollektivtrafikk.	Det er sendt forslag til Samferdselsdepartementet 13. januar 2006.
Gjennom "Grønn stat" arbeide systematisk med å integrere miljøhensyn i driften.	Se eget pkt. 5.3.3 i årsrapporten.
Følge opp støystrategien, jf. St.meld. nr. 23 (2001-2003), Bedre miljø i byer og tettsteder.	Mål om reduksjon for de med 42 dBA er gjennomført. FoU-prosjekt på kildestøy/tiltak.
Bedre forhold for syklist og gående må tillegges vekt i arbeidet for et bedre bymiljø.	Følger opp nasjonal sykkelstrategi overfor regionene i forbindelse med Nasjonal transportplan.
Sette av 2 mill. kr til delfinansiering av programmet for kartlegging og overvåking vedr. biologisk mangfold.	2 mill. kr er satt av. Statens vegvesen deltar aktivt i arbeidet med de andre aktørene.
Overgang til elektronisk innkjøp skal gis høy prioritet, forutsatt at dette kan bidra til effektiviseringsgevinster.	Forprosjekt for kartlegging av behov gjennomføres innen 1. juli 2006.
Tiltak for å øke kapasiteten med hensyn til å utarbeide konkurransegrunnlag.	Er utført med godt resultat. Mindreforbruket er vesentlig redusert.
Videreføre arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser, samt øvelser innen vegberedskap.	Regionene skal rapportere om deres oppgaver i årsrapporten.
Utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse for vegberedskap.	Statens vegvesen har deltatt aktivt i arbeidet i SAMROS, og levert rapporter til Samferdselsdepartementet som avtalt. Arbeidet videreføres i 2006.

Arbeidsoppgave	Status
Samarbeidsprosjektet med Jernbanelverket om styrking av reservebruberedskaper, samt anskaffelse av gradert samband skal videreføres.	Arbeidet pågår.
Effektiviseringsarbeidet i riksvegferjedriften skal videreføres. Konkurransetsetninger skal gis prioritet.	Er utført med færre utlyste samband enn planlagt.
Arbeidet med mobile ferjekaier skal fullføres	Hovedinnkjøp er avsluttet. Gjenstår litt vedr. supplerende innkjøp i 2006.
Dersom det blir mulig å oppnå de kapasitetsutvidelsene som Stortinget ber om for riksvegferjesambandene i Rogaland og Møre og Romsdal, for en mindre sum en de avsatte beløpene, kan overskytende beløp benyttes til forbedringer i andre deler av riksvegferjedriften.	Dette er gjort blant annet ved at andre samband i Rogaland er styrket i 2005.
Arbeidet med modell for fylkesfordeling av investeringsmidler til øvrige riksveger skal slutføres, slik at resultatet kan benyttes ved neste revisjon av Nasjonal transportplan.	Forslag til tids- og arbeidsplan for dette arbeidet er laget. Arbeidet er ikke gjennomført. Etatsledermøtet bestemte i møtet 22. februar at arbeidet skal inngå i prioriteringsarbeidet for NTP.
Delta i arbeidet med tverrsektorielt handlingsprogram for BRA-programmet.	Dette er gjennomført. Arbeidet videreføres i 2006.
Utarbeide et forslag til fordeling av 5 mill. kr som er stilt til rådighet for departementet i 2005.	Er utført. Alle midler er fordelt.
Omklassifisering av vegnettet skal utredes videre i 2005.	Det er gjennomført møte med Samferdselsdepartementet.
Tilrettelegge for utvikling av elektroniske tjenester rettet mot innbyggerne og næringslivet.	Har deltatt i utviklingsarbeid for MinSide, der etaten skal bidra med tjenester fra dag en.
Inngå forpliktende avtale med Statens kartverk for å medvirke til etablering, drift og vedlikehold av Norge digitalt. Avtalen innebærer at Statens vegvesen skal bidra med finansiering og relevante fagdata.	Er utført.
Elektronisk signatur skal baseres på felles godkjente kravspesifikasjoner, og Statens vegvesen skal bruke et felles rammeverk på dette området.	Etaten deltar i arbeidet med sikkerhetsportalen, og baserer sine løsninger som skal bruke elektronisk signatur på de felles kravspesifikasjoner som denne bygger på.
Statens vegvesen forutsettes å følge anbefalingene fra det overordnede IT-arkitekturarbeidet for offentlig sektor når de foreligger.	Kravene fra sentralt hold følges i IT-arkitekturprosjektet
Oppfordres til å oversette forskrifter og kunngjøringer i tråd med samelovens bestemmelser, og til å publisere disse.	Etaten har ikke hatt kapasitet til å gi dette arbeidet prioritet.