



Statens vegvesen

ÅRSRAPPORT 2008

for

Statens vegvesen

19. mars 2009

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	SAMLET VURDERING	4
2	RAMMEBETINGELSER	6
2.1	PRISENDRING FRA 2007 TIL 2008	6
2.2	TRAFIKKUTVIKLING	6
2.2.1	UTVIKLINGEN I 2008	6
2.2.2	UTVIKLING I VEGTRAFIKK 1998-2008	6
2.2.3	UTVIKLING I BILSALG	7
2.2.4	UTVIKLING I KJØRETØYBESTANDEN	7
3	REGNSKAP 2008	8
3.1	KAPITTELOVERSIKT	8
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	9
3.1.3	KAP. 1320 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER	9
3.1.4	KAP. 1320 POST 31 RASSIKRING	9
3.1.5	KAP. 1320 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA	10
3.1.6	KAP. 1320 POST 60 FORSØK	10
3.1.7	KAP. 1320 POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER	10
3.1.8	KAP. 4320 STATENS VEGVESENS INNTEKTER	11
3.1.9	KAP. 4322 SVINESUNDFORBINDELSEN AS, JFR KAP 1322	11
3.1.10	KAP. 5624 RENTER AV SVINESUNDFORBINDELSEN AS	12
4	MÅL OG RESULTATER	12
4.1	TRAFIKKSIKKERHET	12
4.1.1	DREPTE ELLER SKADDE	12
4.1.2	KJØRETØYKONTROLLER	13
4.1.3	TRAFIKKSIKKERHETSTILSTAND FOR TRAFIKANT OG KJØRETØY	14
4.1.4	ANTALL KM ULYKKESBELASTET RIKSVEG MED ULYKKESREDUSERENDE TILTAK	15
4.1.5	MIDTREKKVERK OG MERKET SPERREOMRÅDE	15
4.2	FRAMKOMMELIGHET	15
4.2.1	VEGDEKKENES TILSTAND	15
4.2.2	TRAFIKANTTILFREDSHET MED FRAMKOMMELIGHET (SOMMERUNDERSØKELSEN)	16
4.2.3	VEGER ÅPNET FOR TRAFIKK	17
4.2.4	RAS	17
4.2.5	GÅENDE OG SYKLENDE	17
4.2.6	TUNNELER	18
4.2.7	SKILTFORNYINGSPROGRAM	18
4.2.8	FERJEDRIFT	18
4.2.9	KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK	19
4.3	MILJØ	21
4.3.1	VERN OG BRUK AV BIOLOGISK MANGFOLD OG KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	21
4.3.2	STØY OG LUFTFORURENSNING	22
4.3.3	DYRKET JORD SOM ER OMDISPONERT TIL UTBYGGING	23
4.3.4	GRØNN STAT	23
4.3.5	HANDLINGSPLAN FOR MILJØ- OG SAMFUNNSANSVAR FOR OFFENTLIGE INNKJØP	24
4.4	OPPFØLGING AV INVESTERINGSPROSJEKTER	26

5	FYLKESVEGER	28
<hr/>		
5.1	TOTALE MIDLER TIL FYLKESVEGNETTET	28
5.2	STANDARDEN PÅ FYLKESVEGNETTET	28
6	ANNEN INFORMASJON	29
<hr/>		
6.1	FUNKSJONSKONTRAKTER	29
6.2	FORFALL I VEGKAPITALEN	29
6.3	TILSYN SAMT UTEKONTROLL PÅ KJØRETØYOMRÅDET	30
6.4	PUBLIKUMSSERVICE	31
6.5	HELSE, MILJØ OG SIKKERHET	31
6.5.1	SYKEFRAVÆR INTERNT I ETATEN	31
6.5.2	ARBEIDSULYKKER I ENTREPRISEDRIFTEN	31
6.6	LIKESTILLING	32
6.7	INTEGRERING OG INKLUDERING AV PERSONER MED INNVANDRERBAKGRUNN	33
6.8	FORSKNING OG UTVIKLING	33
6.9	EFFEKTIVISERING AV STATENS VEGVESEN	37
6.10	ETTERPRØVING AV STORE VEGPROSJEKTER	39
6.11	SIKKERHET OG BEREDSKAP	40
6.12	BRUK AV FULLMAKT TIL Å INNGÅ LEIEAVTALER OG AVTALER OM KJØP AV TJENESTER	41
6.13	OPPFØLGING AV ARBEIDSOPPGAVER GITT I TILDELINGSBREVET FOR 2008	41

1 Samlet vurdering

Statens vegvesen omsatte totalt 22,8 mrd på tiltak knyttet til riksveger og trafikant- og kjøretøyrettede tiltak i 2008. 16,4 mrd var finansiert over statsbudsjettet og 6,4 mrd (28 %) var finansiert gjennom eksterne midler. I tillegg forvaltet Statens vegvesen totalt 3,2 mrd. på vegne av fylkeskommunene.

I forhold til disponibel ramme inklusive overførte midler fra 2007, samt merinntekter og refusjoner, hadde Statens vegvesen i 2008 et totalt mindreforbruk på 0,1 prosent (13 mill kr). Til sammenligning var mindreforbruket i 2007 på 2,2 prosent.

Statens vegvesen vurderer et mindreforbruk i denne størrelsesorden som et meget godt resultat. Dette må blant annet ses i lys av den usikkerhet som er knyttet til når entreprenørene sender fakturaer. Det er også en utfordring å få rekvirert i tide og motta betaling fra bompengeselskapene til riktig tid. Sannsynligheten for at regnskapet viser et merforbruk er noe tilfeldig når det styres mot et forbruk som er så nært 100% av disponible midler.

Merforbruket på post 23 er om lag 186 mill. kr, noe som tilsvarer 2,4 pst av disponibelt beløp. Merforbruket er knyttet til belastning av funksjonskontrakter i 2008 mot forutsatt belastning i 2009, økte kostnader til funksjonskontraktene, økte strømkostnader og høyere avsetting av midler til strøm gjennom Statens vegvesens strømvavtale med Nordpool enn forutsatt. I tillegg har kostnadene til flom- og rasskadeutbedring som oppsto relativt sent på året blitt høyere enn forutsatt. Mindreforbruket på post 30 er 116,8 mill. kr, noe som tilsvarer 2 pst av disponibelt beløp. Merforbruket på post 72 skyldes høyere oljepris enn det som ble lagt til grunn for budsjettet.

Statens vegvesen er generelt sett fornøyd med oppnådde resultater i 2008 med unntak av trafikksikkerhetsinnsatsen. Også i 2008 har ressurser til kontroll med hensyn til bruk av bilbelte og kontroll av tunge kjøretøyer blitt mindre enn forutsatt. Dette skyldes blant annet at det har vært krav om mer ressurser til publikumsbetjening og at tilgangen til personer med rett kompetanse har vært et problem.

I 2008 omkom 259 personer i vegtrafikken. Dette er 26 flere enn i 2007. Når det gjelder antall hardt skadde ser det ut til at tallet for 2008 vil ligge på om lag samme nivå som i 2007. Den langsiktige trenden viser imidlertid en nedgang i antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Statens vegvesens innsats til trafikksikkerhetsrettede tiltak var i årene 2006-2008 lavere enn det som var forutsatt i NTP 2006-2015 og i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009. Det er i perioden 2006-2008 gjennomført tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som til sammen gir om lag 70 færre drepte eller hardt skadde, mens målsettingen i NTP var at det i perioden 2006-2009 skulle gjennomføres tiltak som til sammen ga 180 færre drepte eller hardt skadde. Dette gir en måloppnåelse på i underkant av 40 prosent etter tre år i planperioden. I 2009 er det imidlertid bevilgningene økt til trafikksikkerhetsrettede tiltak.

Andelen av riksvegnettet hvor tilstanden klassifiseres som dårlig eller svært dårlig i 2008 er 42 prosent (om lag 11 400 km). Dette er en økning på 11 prosent (om lag 1 100 km) fra 2007. Fra 2002 har lengden riksveg med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med om lag 2 800 km. Som følge av at standarden på deler av vegnettet er i ferd med å nå et kritisk nivå, har

den negative utviklingen økt kraftig de siste årene. I undersøkelsen om trafikantenes tilfredshet med framkommeligheten er vegdekketilstanden det forholdet som oppnår klart dårligst karakter. I 2009 vil den samlede bevilgning fra statsbudsjettet og tiltakspakken føre til at vi vil ta igjen etterslep.

2 Rammebetingelser

2.1 Prisendring fra 2007 til 2008

	Prisendring fra 2007 til 2008	
	Forventet	Faktisk *)
Anlegg	2,5 pst.	8,2 pst.
Vedlikehold	4,3 pst.	8,9 pst.

*) Indeks fra Statistisk sentralbyrå

2.2 Trafikkutvikling

2.2.1 Utviklingen i 2008

Trafikken totalt (prosent)

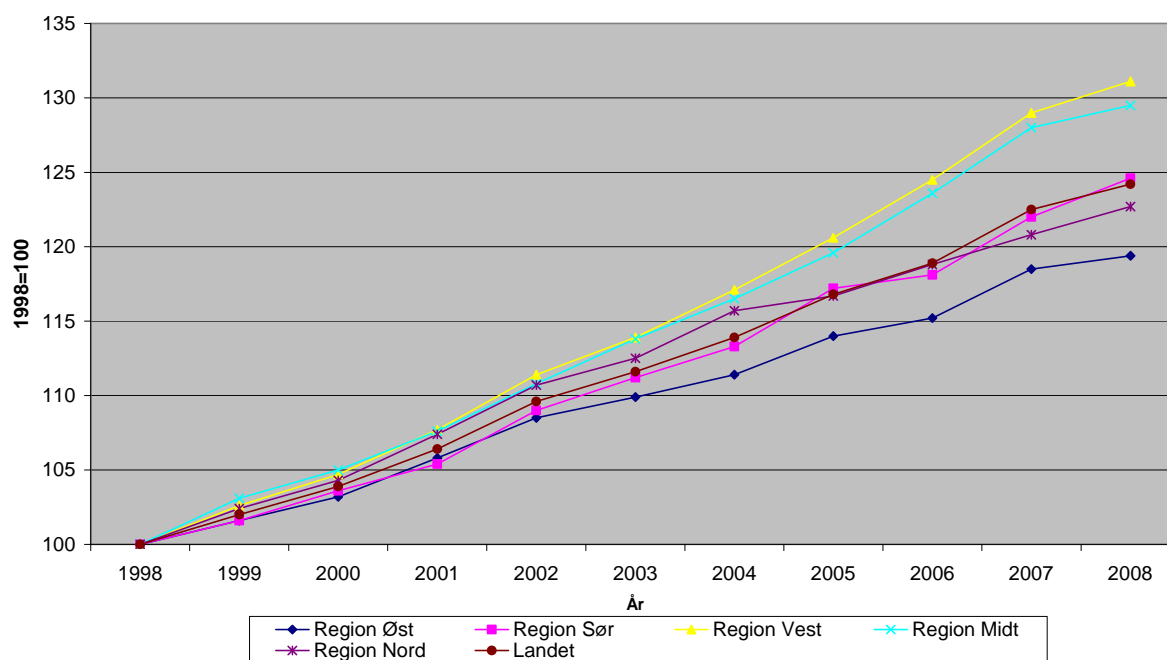
Landsdel	Forventet	Faktisk
Region øst	1,5	0,8
Region sør	1,5	2,2
Region vest	1,7	1,6
Region midt	1,4	1,2
Region nord	0,5	1,6
Landet	1,4	1,3

I 2008 økte vegtrafikken med 1,3 prosent på landsbasis. Veksten fordelte seg med 1,3 prosent på lette og 1,5 prosent på tunge kjøretøy. Veksten i trafikken har vært noe lavere enn forventet trafikkvekst i henhold til grunnprognoser i Nasjonal transportplan 2006-2015. Trafikkarbeidet på det offentlige vegnettet var på om lag 41 300 mill. kjørte km mot om lag 40 600 mill. km i 2007.

2.2.2 Utvikling i vegtrafikk 1998-2008

Etterfølgende graf viser trafikken utvikling fordelt på regioner i perioden 1998-2008. For landet som helhet har den årlige gjennomsnittlige trafikkveksten vært på om lag 2,2 prosent. Veksten har vært noe høyere enn de prognoser som ble utarbeidet i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan og Nasjonal transportplan. Region vest og Region midt har hatt høyest vekst, mens veksten har vært lavest i Region øst.

Trafikkutvikling 1998-2008



2.2.3 Utvikling i bilsalg

	2007	2008	Endring 2007-2008 (pst.)
Sum biler ^{*)}	219 103	183 562	- 16,2

^{*)} Førstegangsregistrerte biler, inkl. bruktimporterte

2.2.4 Utvikling i kjøretøybestanden

	2007	2008	Endring 2007-2008 (%)
Totalt ant. reg. biler pr. 31.12.08	2 693 714	2 743 867	1,9
Totalt ant. kjøretøy pr. 31.12.08	4 271 563	4 386 923	2,7

3 Regnskap 2008

3.1 Kapitteloversikt

Utgifter

Kap.	Post	Til disposisjon 2008 Mill. kr ¹⁾	Regnskap 2008	
			Mill. kr.	Pst. av disponibelt
Kap. 1320	post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 394,7	7 580,6	102,5
		499,3	457,8	91,7
	post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	5 939,4	5 822,6	98,0
	post 30 Riksveginvesteringer	329,0	338,3	102,8
	post 31 Rassikring	418,9	417,7	99,7
	post 35 Vegutbygging i Bjørvika	94,0	19,7	21,0
	post 60 Forsøk	1 696,8	1 721,8	101,5
	post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester			
	Sum statlige midler	16 372,1	16 358,5	99,9
	Annen finansiering ²⁾	6 050,0	6 405,1	105,9
	Totale utgifter	22 422,1	22 763,6	101,5

Inntekter

Kap.	Post	Forutsatte inntekter 2008 Mill. kr	Regnskap 2008	
			Mill. kr.	Prosent av forutsatt
Kap. 4320	post 01	260,8	277,4	106,4
	post 02	299,5	299,6	100,0
	post 03	89,7	99,5	110,9
	post 04	0	0	100,0
	post 15	-	1,3	-
	post 16	-	18,4	-
	post 17	-	0	-
	post 18	-	46,8	-
	Totale inntekter	650,0	743,0	114,3

Som omtalt i kapittel 1 anser Statens vegvesen et mindreforbruk på 13 mill.kr som et godt resultat.

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 er på totalt 185,6 mill. kr. Om lag 30 mill. kr av merforbruket er knyttet belastning av funksjonskontrakter i 2008 mot forutsatt belastning i 2009. For øvrig er også kostnadene til funksjonskontraktene økt. Kostnadene til strøm har økt med om lag 20 mill. kr. som følge av økte strømpriser og høyere forbruk. I tillegg til dette er utgiftene til strøm økt med 70 mill. kr som følge av at beløpet som må settes av på en handelskonto gjennom denne Statens vegvesens strømvtale med Nordpool har blitt vesentlig høyere enn forutsatt. Innbetalingen ble foretatt sent i 2008. Ut i fra kontantprinsippet er midlene forbrukt, men er avsatt på en depotkonto og er dermed en fordring som Statens vegvesen har. I tillegg har kostnadene til

legging av asfalt og flom- og rasskadeutbedring som oppsto relativt sent på året blitt høyere enn forutsatt.

3.1.2 Kap. 1320 post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Regnskapet for 2008 viser et forbruk på 457,8 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 41,5 mill. kr. Deler av mindreforbruket er knyttet til at 17,9 mill. kr av mindreforbruket i 2007 på post 29 ble omdisponert til post 30 Riksveginvesteringer, jf. Samferdselsdepartementets brev datert 18. oktober 2007. Denne omdisponeringen ble ikke akseptert av Finansdepartementet ved overføring av midler fra 2007 til 2008, jf. Samferdselsdepartementets brev av 28. mars 2008. Videre skyldes mindreforbruket at kostnadene for ekstra sikring av tunneler bare delvis er fakturert i 2008, og vil således bli belastet i 2009. Statens vegvesen har bedt om at mindreforbruket overføres til 2009, jf. vårt brev av 17. februar 2009 med forklaringer til statsregnskapet 2008.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 65 mill. kr. Dette er som forutsatt i St.prp. nr. 1 (2007-2008).

3.1.3 Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer

Regnskapet viser et forbruk på 5 822,6 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 116,8 mill. kr. Statens vegvesen har bedt om at mindreforbruket overføres til 2009, jf. vårt brev av 17. februar med forklaringer til statsregnskapet 2008.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde 5 690 mill. kr. Dette er om lag 280 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2007-2008). Avviket skyldes blant annet vedtak om revidert opplegg for bygging av prosjektet rv 108 Kråkerøyforbindelsen i Østfold, jf. St.prp. nr. 45 (2007-2008). Videre er det inngått avtale om økt uttak av bompenger til prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen i Akershus/Hedmark. I løpet av året er det også inngått en rekke nye avtaler om forskudd og tilskudd. I tillegg skyldes deler av merforbruket uttak av mindreforbruk fra tidligere år.

Kostnader ved utarbeidelse av konseptvalgutredninger (KVU) og ekstern kvalitetssikring av disse (KS1) og kostnader ved utarbeidelse av KS2-prosjekter:

Mill. 2008-kr

Prosjekt/utredning	KVU		KS1	KS2
	Egen ressursbruk	Konsulentbistand	Utbetaling til konsulenter	Utbetaling til konsulenter
Sum	3,8	3,3	7,4	4,8

3.1.4 Kap. 1320 post 31 Rassikring

Regnskapet viser et forbruk på 338,3 mill. kr, dvs. et merforbruk på 9,3 mill. kr. Merforbruket skyldes i all hovedsak behov for mer midler til noen prosjekter i slutfasen. Statens vegvesen har bedt om at merforbruket strykes, jf. vårt brev av 17. februar 2009 med forklaringer til statsregnskapet. Dersom dette ikke lar seg gjøre, har Statens vegvesen bedt om at merforbruket overføres til 2009.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd og bompenger utgjorde 145 mill. kr. Dette er 39 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2007-2008). Avviket skyldes i hovedsak at det er inngått nye avtaler om forskudd.

3.1.5 Kap. 1320 post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Regnskapet viser et forbruk på 417,7 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 1,2 mill. kr eller 0,3 prosent.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 504,5 mill. kr. Dette er 64,5 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2007-2008). Avviket skyldes i all hovedsak merbehov for å holde nødvendig framdrift i prosjektet. Merforbruket er dekket gjennom midlertidig omdisponering av bompenger fra andre prosjekter innenfor Oslopakke 1 og 2.

3.1.6 Kap. 1320 post 60 Forsøk

Regnskapet viser et forbruk på 19,7 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 74,3 mill. kr. Mindreforbruket er knyttet til Statens vegvesens forslag om å tilbakeføre mindreforbruket på post 60 i 2007 til post 30 Riksveginvesteringer i 2008. Dette ble ikke akseptert av Finansdepartementet, jf. Samferdselsdepartementets brev av 28. mars 2008. Statens vegvesen har bedt om at mindreforbruket overføres til 2009, jf. vårt brev av 17. februar med forklaringer til statsregnskapet 2008.

Eksterne midler stilt til rådighet i form av tilskudd utgjorde 0,4 mill. kr. Dette er 27,5 mill. kr mindre enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2007-2008). Avviket skyldes forsinket anleggsstart på flere av de planlagte mindre gang- og sykkelvegprosjektene i Kristiansand.

Fylkeskommunale og kommunale bevilgninger til forsøkene

Storbyforsøket i Kristiansand

	Sammenligningsgrunnlag (jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007))			2008		
	Fylkes- kommunale midler	Kommunale midler	Sum	Regnskap	Ramme til nyinvestering i fylkes- vegnettet	Sum
Kristiansand	8,7	4,8	13,5	13,5	5,0	18,5

Mill. kr

3.1.7 Kap. 1320 post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Post 72 viser et merforbruk på 25 mill. kr. Merforbruket er i sin helhet knyttet til høyere priser på drivolje enn forutsatt.

3.1.8 Kap. 4320 Statens vegvesens inntekter

Post 01 Salgsinntekter

Regnskapet for 2008 viser en inntekt på 277,4 mill. kr. Dette utgjør en merinntekt på 16,6 mill. kr. Inntekten på denne posten var i 2007 313,2 mill. kr slik at det er en reduksjon i inntekten for 2008. Omfanget av oppgaver som vi har ansvaret for varierer over tid, det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene. Etterfølgende tabell gir en oversikt over hvordan inntektene fordeler seg. Av tabellen fremgår det at det er en reduksjon ved flere av inntektstypene tilhørende posten fra 2007 til 2008. Inntektene fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter er på 44 mill. kr i 2008 som er en reduksjon med 16 mill. kr. fra 2007. Dette er større enn forutsatt og det tas sikte på at denne inntekten reduseres ytterligere i 2009.

Inntektstyper	Mill. kr 2007	Mill. kr 2008
Refusjon fra bistandsland	17	11
Øvrige refusjoner (kurs/konferanser, FoU prosjekter m.v)	16	22
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	60	44
Salg av kjennemerker (skilt)	40	35
Salg av fast eiendom	27	22
Salg fra Autosys/vegdatabank	27	21
Salg av bilde til førerkort	10	9
Refusjon av utlegg for Autopass/bompegebyr	60	69
Innbetaling av lån fra Tungenes ferjeterminal AS til E39 Rennfast	17	
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, Salgsinntekter, Leieinntekter, Følgetransport m.v)	39	45
Sum	313	278

Post 02 Diverse gebyrer

Regnskapet for 2008 viser en inntekt på 299,6 mill. kr. og er tilnærmet lik inntekstkravet. Det har vært en relativt stor nedgang i gebyrinntektene de siste årene. Fra 2007 til 2008 er det imidlertid en økning i inntektene fra 297,6 mill. kr. i 2007 til 299,6 mill. kr i 2008. Etter flere år med reduksjon i Førerkort-/prøvegebyr er det en økning fra 201,7 mill. kr i 2007 til 210,4 mill. kr i 2008. Myndighetskontroller har en reduksjon med 6,7 mill. kr (fra 40,5 mill. kr i 2007 til 33,8 mill. kr i 2008) blant annet som følge av utvikling i den generelle økonomiske situasjonen i landet. Omfanget av oppgaver som vi har ansvaret for varierer over tid, det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Regnskapet for 2008 viser en inntekt på 99,5 mill. kr. Dette utgjør en merinntekt på 9,8 mill. kr. Inntekten på denne posten var i 2007 på 84,9 mill. kr slik at det er en relativt stor økning i inntekten for 2008. Inntektene 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.

3.1.9 Kap. 4322 Svinesundforbindelsen AS, jfr kap 1322

I St.prp. nr. 24 (2008-2009) er det gitt tillatelse til å rekvirere inntil 9,3 mill. kr gjennom bompengeselskapet. Midlene skal benyttes til å dekke utgifter til grunnverv, etterarbeid og sluttoppgjør for den norske delen av prosjektet Svinesundforbindelsen. Dette medfører at avdraget på det statlige lånet i 2008 blir tilsvarende lavere, og at bevilgningen på kap. 4322, post 90 Avdrag på lån, reduseres tilsvarende. I 2008 er det rekvirert til sammen 7 mill. kr gjennom bompengeselskapet.

Post 90 Avdrag på lån

Bevilgning iht St.prp nr 1 (2007-2008)	24 000 000
St.prp nr 24 (2008-2009) og Innst.S.nr 92 (2008-2009)	-9 300 000
Sum bevilgning	14 700 000
Regnskap	16 000 000
Merinntekt	1 300 000

Det ble nedbetalt lån med 1,3 mill kroner mer enn budsjettert på grunn av høyere inntekter enn budsjettert. Inntektene ble høyere enn budsjettert på grunn av overgang til norsk grunnvaluta og takstøkning i 2007, samt endret fordeling av resultatet mellom Norge og Sverige til 53 pst. til Norge og 47 pst. til Sverige.

3.1.10 Kap. 5624 Renter av Svinesundforbindelsen AS

Post 80 Renter

Bevilgning iht St.prp nr 1 (2007-2008)	38 000 000
Sum bevilgning	38 000 000
Regnskap	37 507 611
Mindreinntekt	492 389

Mindreinntekt på kr 492 389 på grunn av lavere rentesats enn budsjettert.

4 Mål og resultater

4.1 Trafikksikkerhet

4.1.1 Drepte eller skadde

	Mål 2008	Beregnet resultat 2008	Avvik
Beregnet endring i antall drepte eller skadde	30	22	8

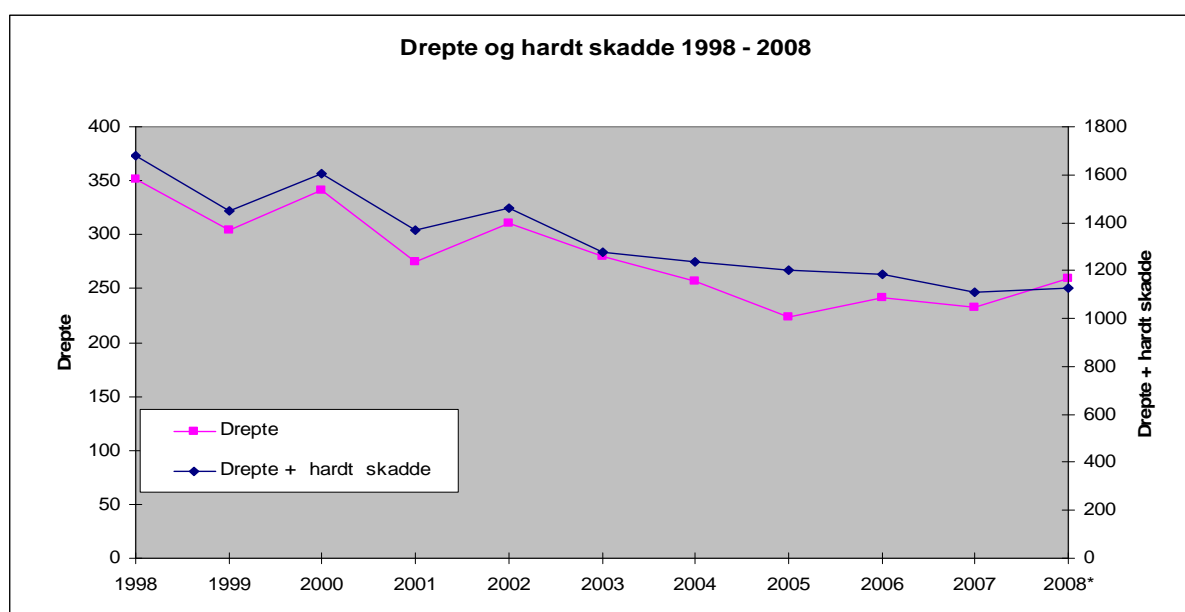
I St.prp. nr. 1 (2007-2008) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet til å gi en virkning på om lag 30 færre drepte eller hardt skadde. Beregnet resultat av tiltak gjennomført i 2008 viser en reduksjon med 22 færre drepte eller hardt skadde. Avviket skyldes dels lavere innsats til Statens vegvesens kontrollvirksomhet enn det som var forutsatt. Årsaken til dette er omtalt under punkt 4.1.2. En del av avviket skyldes at investeringstiltak med god trafikksikkerhetsvirkning er gjennomført i mindre omfang enn planlagt. Dette gjelder i første rekke mindre investeringstiltak på stamvegnettet.

Beregnet resultat for 2006, 2007 og 2008 viser at Statens vegvesens innsats til trafikksikkerhetsrettede tiltak er betydelig lavere enn det som var forutsatt i NTP 2006-2015 og i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009. Etter de tre første årene av

fireårsperioden er det gjennomført tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som til sammen gir om lag 70 færre drepte eller hardt skadde, mens målsettingen i NTP var at det i perioden 2006-2009 skulle gjennomføres tiltak som til sammen ga 180 færre drepte eller hardt skadde. Dette gir en måloppnåelse på i underkant av 40 prosent etter tre år i planperioden.

Ulykkesutviklingen (figur)

Figuren nedenfor viser den faktiske utviklingen de siste 10 årene, både når det gjelder antall drepte og når det gjelder drepte og hardt skadde samlet. I 2008 omkom 259 personer i vegtrafikken. Dette er 26 flere enn i 2007. Når det gjelder antall hardt skadde ser det ut til at tallet for 2008 vil ligge på om lag samme nivå som i 2007. Figuren viser at den langsiktige trenden er positiv.



4.1.2 Kjøretøykontroller

	Plantall 2008, jf handlingsprogram 2006-2009	Utførte kontroller 2008	Avvik pst
Kjøre- og hviletid på veg	80 000	62 865	-21,4 %
Kjøre- og hviletid i bedrift	160 000	97 840	-38,9 %
Tungtransportkontroller	212 000	82 032	-61,3 %
Bilbeltekontroller	860 000	534 222	-37,9 %

Sammenliknet med 2007 har Statens vegvesen i 2008 en økning når det gjelder antall kjøre- og hviletidskontroller, men en nedgang på antall tungtransport- og bilbeltekontroller. Målsettingene er ikke nådd for noen av områdene. Årsak til dette er bl.a. knapphet på ressurser, sykefravær og rekrutteringsutfordringer. I tillegg har implementering av nytt kontrollverktøy (VaDIS) og teknisk utfordringer knyttet til dette ført til at ikke alle utførte utekontroller er blitt registrert. På grunn av lange ventetider ved trafikkstasjonene har dessuten utekontrollpersonellet til tider blitt benyttet til å avhjelpe dette.

Periodiske kjøretøykontroller

	Kontroller Totalt 2008		Herav					
			Lette kjøretøy 2008		Mellomtunge kjøretøy 2008		Tunge kjøretøy 2008	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
Statens vegvesen	8 989	0,7	7 964	0,7	487	1,1	538	0,8
NAF	107 050	9,1	106 048	9,9	1 002	2,2	-	-
Verksteder	1 064 844	90,2	956 159	89,4	43 169	96,7	65 516	99,2
Sum	1 180 883	100	1 070 171	100	44 658	100	66 054	100

Totalsett har omfanget av periodiske kjøretøykontroller i 2008 økt med om lag 7 % i forhold til 2007. Statens vegvesens andel har derimot sunket, noe som har sammenheng med at det er foreslått å endre forskriften slik at Statens vegvesen fra 2009 ikke lenger skal utføre periodiske kjøretøykontrollkontroller. Det er verkstedene som står for det meste av slike kontroller, mens NAF har en liten andel på lette og mellomstore kjøretøy.

4.1.3 Trafikksikkerhetstilstand for trafikant og kjøretøy

Statens vegvesen gjennomfører hvert år tilstandsundersøkelser. Tabellen nedenfor viser resultatene fra undersøkelsene i 2008 når det gjelder bilbeltebruk, overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene og andel tunge kjøretøyer med godkjente bremses. Dette er sammenholdt med målene for 2010 i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009.

	Mål for 2010 i Statens vegvesens handlingsprogr m %	Status 2007	Resultater fra tilstands- undersøkelse n i 2008 %
Bruk av bilbelte innenfor tettbygd strøk (førere + passasjerer)	90	89	88,4
Bruk av bilbelte utenfor tettbygd strøk (førere + passasjerer)	94	93	93,5
Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene mht. døgnhvil	94	92	93
Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene mht. lengste daglige kjøretid	96	94	95
Andel tunge kjøretøyer med godkjente bremses	85	75	80

Tilstandsundersøkelsene fra 2008 gir et betydelig mer optimistisk bilde av utviklingen enn det kontrollaktiviteten skulle tilsi (jf. punkt 4.1.2). Spesielt når det gjelder andel tunge kjøretøy med godkjente bremses er resultatet i 2008 vesentlig bedre enn i 2007. Det er imidlertid viktig å bemerke at det er usikkerhet knyttet til tilstandsundersøkelsene, og resultatene fra ett enkelt år må tillegges begrenset vekt.

4.1.4 Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreduserende tiltak

	Mål	Resultat 2008	Avvik
Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreduserende tiltak	515	500	-15

Statens vegvesen hadde som mål å gjennomføre ulykkesreduserende tiltak på om lag 515 km ulykkesbelastet riksveg. Det ble gjennomført tiltak på om lag 500 km, dvs en måloppnåelse på 97 prosent.

4.1.5 Midtrekkverk og merket sperreområde

	Mål 2008	Resultat 2008	Avvik
Antall km midtrekkverk som er bygd på to- og trefeltsveger	10	6	4

Målet for bygging av midtrekkverk på to- og trefeltsveger var 10 km. Resultatet er 4 km mindre enn målet. Avviket skyldes i hovedsak at bygging av midtrekkverk på delstrekningen Bjørklia – Ryghkollen på E134 Strømsåstunnelen – Mjøndalen ble ferdig i 2007.

Merket sperreområde er et relativt nytt tiltak i Norge, der formålet er å skape større avstand mellom kjøretningene. Dette kan være et egnet tiltak der det ikke er aktuelt å etablere midtrekkverk. Ved utgangen av 2007 var det etablert merket sperreområde på i overkant av 100 km riksveg. I 2008 ble det etablert merket sperreområde på 57 km riksveg.

4.2 Framkommelighet

4.2.1 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 2008 vært på om lag 900 mill. kr, mens det burde ha vært 1200-1300 mill. kr for ikke å forringe kvaliteten ytterligere.

Vegdekkene klassifiseres som svært dårlig dersom spordybde eller jevnhet ved måletidspunktet ligger under kravene i vedlikeholdsstandarden. Dersom en strekning har behov for tiltak innen ett til to år betegnes tilstanden som dårlig. I 2008 er andelen av riksvegnettet hvor tilstanden klassifiseres som dårlig eller svært dårlig 42 prosent. (11 373 km). Dette er en økning på 11 prosent. (1124 km) fra 2007. Fra 2002 har lengden riksveg med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med om lag 2800 km.

Tabellen under viser faktisk forbruk til asfalt og antall km per region i 2008.

Region	Mål 2008 (mill. 2008-kr)	Faktisk forbruk asfalt i 2008 (mill. 2008-kr)	Antall km asfalt i 2008	Antall km asfalt på gang- og sykkelveger i 2008	Faktisk forbruk asfalt (mill. 2008-kr) på gang- og sykkelveger i 2008
Øst	234	237,6	396	9,4	2,126
Sør	172	177,1	214	14	3
Vest	145	133,3	225,8	5,7	1,4
Midt	128	144,4	240,8	2,33	1,31
Nord	156	208	299	3	0,7
Sum	835	900,4	1375,6	34,43	8,536

Økningen i asfaltprisene fra 2007 til 2008 var gjennomsnittlig på 19 %. Denne økningen er basert på analyser av prisene på tilbudstidspunktet. I tillegg reguleres oppgjørene for asfalt i forhold til økning i oljeprisen gjennom leggesesongen.

Jevnhet

Oppfyllelsen av måltallene for jevnhet varierer i stor grad mellom regionene, men generelt sett er jevnheten dårligere for alle vegklasser på stamvegnettet. Utviklingen er negativ i forhold til 2007. For øvrige riksveger er jevnheten dårligere enn måltallene for vegnettet med mer enn 5000 kjøretøy i døgnet, samt for deler av vegnettet med mindre enn 1500 kjøretøy i døgnet. Manglende jevnhet gir både redusert framkommelighet og økte kjøretøykostnader for trafikantene i forhold til det som er optimalt. Det kan også være en indikasjon på dårlig bæreevne.

Spor

Spordybden er dårligere enn standardkrav for hele riksvegnettet med unntak av deler av stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet med lav trafikk (mindre enn 1500 kjøretøy i døgnet). Sporutviklingen har utviklet seg i negativ retning i 2008 i alle regioner med unntak av en viss forbedring i Region sør og midt for stamvegnettet og en viss forbedring i Region øst og vest for øvrig riksvegnett. Større trafikk og mer godstrafikk fører til økt slitasje og større setningsskader i undergrunnen. Økt spordybde gir redusert framkommelighet og økt antall ulykker.

4.2.2 Trafikanttilfredshet med framkommelighet (sommerundersøkelsen)

Det ble også i 2008 gjennomført en undersøkelse for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med framkommeligheten. Resultatet for sommersesongen 2008 er 3,6 på en skala fra 1 til 6 hvor 6 er best. Det beste resultatet gjelder skilting og oppmerking (veginformasjon).

Vegdekketilstanden er det forholdet som oppnår lavest karakter med karakteren 2,7.

Siktrydding får også dårlig karakter (3,4). Renhold, vegdekker, skilting og belysning på gang/sykkelvegene har fått 3,5.

4.2.3 Veger åpnet for trafikk

	Mål 2008	Resultat 2008	Avvik
Antall km firefelts veg som er åpnet for trafikk	51	44	7
Antall km veg som er åpnet for trafikk på stamvegnettet	-	79	-
Antall km veg som er åpnet for trafikk på øvrig riksvegnett	-	50	-

Målet for 2008 var utbygging av 51 km firefelts veg. Resultatet er 7 km mindre enn målet. Avviket skyldes at åpningen av prosjektet E16 Wøyen – Bjørnum og E18 Frydenhaug - Eik er utsatt til 2009, mens delstrekningen Svingenskogen – Slang på prosjektet E6 Svingenskogen – Åsgård ble åpnet for trafikk i 2007.

4.2.4 Ras

	Mål 2008	Resultat 2008	Avvik
Antall rasutsatte punkter som er utbedret	7	17	10
Antall rasutsatte strekninger som er utbedret	2	3	1

Målet for 2008 var utbedring av 7 rasutsatte punkter og 3 rasutsatte strekninger. Resultatet er 10 punkter og en strekning mer enn målet. Avviket skyldes at flere rasutsatte punkter ikke var tatt med i måltallet.

4.2.5 Gående og syklende

	Mål 2008	Resultat 2008	Avvik
Antall km veg som er tilrettelagt for gående og syklende (totalt)	47	50	3
- herav antall km sammenhengende sykkelnett i de 6 storbyene	13	6	7

Målet for 2008 var tilrettelegging av 47 km veg for gående og syklende. Resultatet er 3 km mer enn målet.

Målet for 2008 var tilrettelegging av 13 km sammenhengende sykkelnett i de 6 storbyene. Resultatet er 7 km mindre enn målet. Avviket skyldes i hovedsak at flere prosjekter er forsinket på grunn av manglende planavklaring og byggelederressurser i Akershus og Oslo.

	Resultat 2008
Antall km gang- og sykkelveganlegg som er innsisert og forbedret i hht. håndbok 249:	
- km innsisert	246
- km forbedret	75

Det er et mål at om lag 800 km gang- og sykkelveganlegg skal inspiseres og eventuelt forbedres i perioden 2006-2009. Det legges vekt på trafikkisikkerhet og framkommelighet. Etter 3 år er det inspisert 887 km og forbedret 181 km.

	Resultat 2008
Antall tettsteder hvor regionen har laget plan for hovednett for sykkel i samarbeid med kommunen	8

Det er et mål at minst halvparten av byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha vedtatte planer innen utgangen av 2009. Utarbeidelsen av planer i samarbeid med kommuner er startet, men er kommet noe ulikt i gang i regionene. Etter 3 år foreligger det vedtatte planer for 38 byer og tettsteder. Målet for perioden 2006-2009 er vedtatte planer for omlag 50 byer og tettsteder.

4.2.6 Tunneler

	Mål 2008	Resultat 2008	Avvik
Antall punkt i tunneler på stamveg som er utbedret til frihøyde 4,2 meter	0	3	3

Avviket skyldes at Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelene på E134 i Hordaland først ble skiltet for 4,2 m frihøyde i 2008.

4.2.7 Skiltfornyingsprogram

	Antall mill. kr Antall km
Antall mill. kr bruk til skiltfornyingsprogram i 2008	32
Antall km veg der det er gjennomført skiltfornyning i 2008 (jf. kap. 6.3 i håndbok 046 Skiltfornyning)	750

Innsatsnivået til gjennomføring av skiltfornyingsprogrammet var i 2008 betydelig lavere enn det som var forutsatt i handlingsprogrammet. I løpet av tre år av handlingsprogramperioden er det gjennomført skiltfornyning på om lag 3250 km veg. Dette tilsvarer om lag 40 prosent av målet i handlingsprogramperioden.

4.2.8 Ferjedrift

	Åpningstid 2008	Frekvens 2008	Oversitting 2008
Måloppnåelse samtlige strekninger (pst.)	97,2	78,3	89,6
Stamvegstrekninger (antall)	8 av 11	7 av 11	10 av 11
Andre strekninger (antall)	95 av 95	76 av 95	85 av 95

Statens vegvesen kjøper ferjetjenester i riksvegnettet med basis i standard for ferjedrift beskrevet i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Statens vegvesen har i brev til Samferdselsdepartementet av 20.8.2008 presisert at riksvegferjestrekninger skal defineres som strekninger mellom to riksvegferjekaier. Denne presiseringen medfører en nedgang i antall strekninger det skal rapporteres måloppnåelse på i 2008 i forhold til 2007. Dette gjør at tallene ikke er direkte sammenlignbare med tallene i årsrapporten for 2007.

I sambandet Bodø-Røst-Værøy-Moskenes er det 6 strekninger. Disse er ved beregning av måloppnåelse slått sammen til et samband, med bakgrunn i at registrering av gjenstående er gjort for sambandet totalt.

Sambandene Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund og Stokkvågen-Træna består totalt av 19 strekninger. Disse er også sett under ett i oversikten.

97,2 prosent av alle strekningene hadde ved utgangen av 2008 en åpningstid som minst tilsvarer målet i Nasjonal transportplan. Prosentmessig nedgang fra 2007 til 2008 tilskrives ovennevnte reduksjon/sammenslåing av strekninger ved måloppnåelse for 2008. Med bakgrunn i dette endrer delingsbrøken seg fra 2007 til 2008 og presentsatsene for de to årene kan dermed ikke direkte sammenlignes. Det er således ikke en reell nedgang i antall strekninger med en åpningstid som tilsvarer målet i Nasjonal transportplan.

Tilsvarende var det 10,4 prosent av strekningene som hadde gjensitting og kødannelser ut over målene. Dette er en forbedring sammenlignet med situasjonen for 2007.

Status konkurranseutsetting	Antall
Totalt antall konkurranseutsatte samband (lyst ut og startet opp)	56
Antall samband lyst ut på konkurranse i 2008	22

Ved utgangen av 2008 var totalt 56 ferjesamband i riksvegnettet lyst ut på konkurranse.

4.2.9 Kollektivtrafikktiltak

Gjennomførte tiltak for å bedre forholdene for kollektivtransporten i 2008

Totalt ble det i 2008 benyttet 742,9 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. 2008-kr

Type tiltak	Til disposisjon i 2008			Forbruk pr. 31.12.2008		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Framkommelighet	12,8	220,2	227,5	40,1	121,9	162,0
Knutepunkt	-0,2	143,1	142,9	39,0	135,4	174,4
Andre tiltak	184,7	310,4	495,1	149,8	256,7	406,5
Totalt	197,3	673,7	871,0	228,9	514,0	742,9

Totalt forbruk utgjorde om lag 85 prosent av disponible midler, mot 72 prosent i 2007. Forbruket var lavest for framkommelighetstiltak (71 prosent). Mindreforbruket var størst i Trondheimsområdet (44 prosent), og dette forklares med:

- Aktiv signalprioritering har blitt utsatt på grunn av manglende avklaringer av ansvaret for eie og drift av ulike deler av systemet. Dette ble avklart i desember 2008, og prosjektet videreføres i 2009.
- Bygging av kollektivfelt i Trondheim er blitt rimeligere enn budsjettet. Dessuten er flere fakturaer fra Trondheim kommune, som utførte arbeidet, ikke kommet med i regnskapet for 2008.

Forbruket i 2008 fordeler seg på følgende tiltak i de seks storbyområdene:

Mill. 2008-kr

	Oslo	Kristiansand	Stavanger	Bergen	Trondheim	Tromsø	Sum
Framkommelighet	80,6	4,9	68,2	5,1	3,2	0	162,0
Knutepunkt	150,4	0	9,8	9,1	2,1	3,0	174,4
Andre tiltak	401,0	4,2	0,6	0	0	0,7	406,5
Totalt	632,0	9,1	78,6	14,2	5,3	3,7	742,9

Status for gjennomførte tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken i de seks storbyområdene er som følger:

	Kollektivfelt, andre feltprioriteringer Km		Signalprioritering Antall		Andel kryss med signalprioritering %
	Status 31/12-2008	Bygget 2008	Status 31/12-2008	Bygget 2008	Status 31/12-2008
	Oslo	87,4 ¹⁾	1,4	114	8
Kristiansand	3,6	0,2	8	0	70
Stavanger	9,8	0	28	6	65
Bergen	15,5	-1,9 ²⁾	13	-4 ²⁾	11
Trondheim	21,7	5,4	46	8	66
Tromsø	1,0	0	0	0	0
Total	139,0	7,0	239	22	-

1) Inkluderer både stamveger, øvrige riksveger og kommunale veger i Oslo og Akershus.

2) Konsekvens av byggingen av Bybanen.

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

Framkommelighet i de største byene

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

Byområde	Høst 2007 Km/t	Høst 2008 Km/t	Kommentar
Oslo	16,8	17,6	8 stamlinjer, herav 4 sporvogn. Sammenligning med rapporter for et større rutenett viser klar positiv utvikling for framføringshastigheten.
Bergen	21,0	20,3	Usikre data på grunn av ruteendringer som følge av bygging av Bybanen.
Trondheim	21,3	22,4	3 stamlinjer. Svært positiv utvikling etter åpning av nytt kollektivfelt andre halvår 2008 er ikke inne i tallene.
Stavanger	28,1 (25,7)	24,0	2 stamlinjer 2007 mot 1 stamlinje 2008 (samme linje i 2007 står i parentes).
Kristiansand	27,0	26,7	1 stamlinje (Busmetro). Generell trafikkøkning, passasjervekst og vegarbeid i kollektivtraseen forklarer nedgangen.
Tromsø	22,1	21,7	2 stamlinjer. Betydelig utbygging og trafikkvekst, ingen nye framkommelighetstiltak i Tromsø i 2008.

I flere byer pågikk det i 2008 arbeider i viktige kollektivtraséer (Oslo, Bergen, Kristiansand, Tromsø). Dette påvirker måleresultatene. Oslo og Trondheim har hatt en klar positiv utvikling i framkommelighet. I Trondheim har det sammenhengende kollektivfeltet fra sør hatt virkning både i forhold til hastighet og passasjertall.

4.3 Miljø

4.3.1 Vern og bruk av biologisk mangfold og kulturminner og kulturmiljø

Inngrep og/eller nærføring i verdifulle natur- og kulturmiljøer

		Resultat 2007
Inngrep og/eller nærføring til formelt vernede eller formelt foreslått vernede områder	Nasjonalpark/landscapsvernområde (nærføring 0-1 km) - daa	0,6
	Naturrestervater (nærføring 0-250 m) - daa	160
	Kulturminner (nærføring over 55 dBA) - antall	41
	Kulturmiljø (nærføring over 55 dBA) - daa	13
Inngrep i og/eller nærføring til kulturlandskap som er gitt nasjonal verdi (nærføring over 55 dBA) - daa		30
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		4
Inngrep i strandsone (0-10 m fra strandkant) eller utfylling i vann, sjø eller hovedelv - km		5
Inngrep i elvedelta – daa		10

Inngrep i/nærføring til naturrestervat er knyttet til prosjektet rv 808 Finneidfjord – Åsen. Prosjektet fører også til inngrep i kulturminner og kulturmiljø. Inngrep i/nærføring til kulturminner er knyttet til blant annet prosjektet E6 Svingenskogen – Åsgård, mens inngrep i/nærføring til kulturlandskap er knyttet til prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen.

4.3.2 Støy og luftforurensning

Forurensningslovens krav – luft

Det er gjennomført tiltak i byer der det har vært målt overskridelser av forurensningsforskriftens grenseverdi for svevestøv (PM_{10}). Miljøfartsgrense på 60 km/t på rv150 Store ringvei, E18 Drammensveien og rv 4 Trondheimsveien i Oslo har gitt god effekt. Videre er det gjennomført salting av veger for å dempe støvet. Piggdekkavgiften i Trondheim, Bergen og Oslo har også gitt redusert svevestøv. Det ble i 2008 bare målt overskridelser av grenseverdien for nitrogendioksid i Trondheim. I Oslo, Kristiansand, Bergen og Tromsø I er det imidlertid målt så høye verdier at det er krav om tiltaksutredninger. Disse vil foreligge i løpet av 2009. Tellingene viser at piggfriandelen i 2008 var 84 prosent i Oslo, 73 prosent i Drammen, 90 prosent i Bergen, 80 prosent i Trondheim, 45 prosent i Lillehammer og 9 prosent i Tromsø. Det har vært en økning i piggfriandelen i nesten alle byer og særlig i Trondheim og Bergen.

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 1.1.2008	Status 1.1.2009	Resultat 2008
Status og endring i antall personer som er eksponert for timemiddelkonsentrasjoner av nitrogendioksid (NO_2) over $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mer enn 8 timer pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	9 300	6 400	2 900

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 døgn midlingstid) grunnet vegtrafikk langs riksvegnettet i forhold til nasjonale mål for hhv. 2005 og 2010.

	Status 1.1.2008	Status 1.1.2009	Resultat 2008
Status og endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM_{10}) over $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mer enn 7 dager pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	15 800	12 700	3 100

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 1.1.2008	Status 1.1.2009	Resultat 2008
Status og endring i SPI fra vegtrafikk, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	200 000	156 000	44 000

Reduksjonen skyldes dels oppdateringer av datagrunnlaget og dels endring i beregningsverktøyet som følge av at formelen for beregning av SPI er endret internasjonalt. I realiteten antas det at det har vært en svak økning i SPI i 2008 som følge av trafikkvekst. Utviklingen av kilderettete støytiltak er ikke kommet langt nok til at slike tiltak kan gjennomføres i stort omfang.

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

	Status 1.1.2008	Status 1.1.2009	Resultat 2008
Status og endring i antall personer utsatt for mer enn 40 dB innendørs støy fra vegtrafikken, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	12 500	8 600	3 900

Reduksjonen skyldes dels at det er gjennomført tiltak på boliger i henhold til kravene i forurensningsforskriften og dels at det i forbindelse med tiltaksutredninger er gjort forbedringer i datamaterialet. Det vil bli gjennomført tiltak på de resterende tiltaksberettigete boligene i 2009/2010.

4.3.3 Dyrket jord som er omdisponert til utbygging

	Resultat 2007
Antall dekar dyrket A-jord som er omdisponert til utbygging	615

Omdisponeringen skyldes blant annet prosjektene E6 Svingenskogen – Åsgård, rv 55 Fatlaberget, E16 Borlaug – Voldum, rv 544 Halsnøysambandet og rv 653 Eiksundsambandet.

4.3.4 Grønn stat

Rapportering innenfor områdene som inngår i Grønn stat:

Grønn stat i kontorbedriften	Resultat 2008	Kommentar
Andel restavfall (vekt-%)	30-70 %	Tallene er ikke fullstendige da det er gjort et utvalg av tjenestesteder. Der renovatører ikke veier avfallet er det antatt fulle containere. Noen steder er det flere mottakere av avfall. Enkelte steder er det brukt volumprosent.
Andel miljøsertifiserte leverandører (%)	20-100 %	Tallene er ikke fullstendige da kun de største avtalene inngår. Miljøkrav innarbeides i forbindelse med inngåelse av nye rammeavtaler.

Grønn stat i byggherrevirksomheten	Resultat 2008	Kommentar
Andel restavfall (vekt-%)	3-21 %	Tallene er ikke fullstendige da kun de største prosjektene inngår.
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)	160 000	

4.3.5 Handlingsplan for miljø- og samfunnsansvar for offentlige innkjøp

Statens vegvesen har fulgt opp handlingsplanen for miljø- og samfunnsansvar for offentlige innkjøp ved å:

- integrere miljø i styringssystemet
- implementere planen i anskaffelsesrutinene
- videreføre miljøarbeidet på det administrative området

Integrering av miljø i styringssystemet

Miljø inngår som en integrert del av Statens vegvesens system for balansert målstyring, på lik linje med områder som trafikksikkerhet og framkommelighet. Systemet følger prinsippene bak miljøstyring ved at det velges ut noen viktige områder som det ønskes å satses spesielt på i året som kommer. På miljøområdet ble svevestøv valgt ut som satsingsområde i 2008.

Innenfor dette området ble det planlagt og gjennomført tiltak. Det blir kontrollert at tiltakene blir gjennomført, og effekten blir målt.

Etaten har et system for kartlegging og rapportering av miljøforhold. Støy og luftforurensning beregnes årlig for hele riksvegnettet. Inngrep i natur- /kulturmiljø og konsekvenser mht støy og luftforurensning kartlegges og rapporteres for nye vegprosjekter. I tillegg kartlegges og rapporteres landskapsmessige forbedringer langs eksisterende veg. Ut over dette rapporteres

det på de fire områdene i Grønn stat, både for kontorbyggene til Statens vegvesen og for byggherrevirksomheten. Det arbeides kontinuerlig med å videreutvikle miljøkartleggingen. For tiden står forbedret kartlegging av støy og biologisk mangfold i fokus.

Etatens miljøpolicy og /-mål er nedfelt i Statens vegvesens visjon og hensikt og i Nasjonal transportplan. Miljøtiltak inngår i Nasjonal transportplan, etatens fireårige handlingsprogrammer, statsbudsjettet, resultatavtaler for ledelsen og lokale årsplaner. Det utarbeides til en viss grad særskilte tiltaksplaner for miljø. Det utarbeides ikke generelle årsmeldinger for miljø, men noen utvalgte områder oppsummeres med forskjellig intervall.

Etaten er i gang med å utrede hva som må til utover det systemet vi bruker i dag for å få innført et tredjeparts sertifiserbart miljøstyringssystem.

Anskaffelser

I malene for konkurransegrunnlag for anskaffelse av varer og tjenester, har Statens vegvesen utarbeidet en egenerklæring om etiske retningslinjer som leverandører skal undertegne og levere sammen med tilbud. Formålet med erklæringen er å sikre at Statens vegvesen sine leverandører og avtalepartnere skal respektere grunnleggende sosiale og etiske krav i sin virksomhet, som for eksempel ansattes rettigheter, jf. ILO konvensjonen. Egenerklæringen inneholder også et punkt om miljø, hvor det henvises til at leverandøren skal oppfylle nasjonal og internasjonal miljølovgivning.

Videre har handlingsplanen vært tatt opp på anskaffelsesforum for varer og tjenester. Anskaffelsesstaben og anskaffelseskoordinatorerne i regionene er gjort oppmerksom på handlingsplanen. Det har foreløpig ikke vært mulig å innarbeide målene i handlingsplanen i en generell policy eller retningslinje, siden det ofte er uklart hvordan målene bør gjennomføres ved den enkelte anskaffelse. Det er stor forskjell på de produktområdene som omhandles i handlingsplanen, f.eks. kjøp av transporttjenester og IKT-utstyr. Det kreves derfor inngående kompetanse om hvert innkjøpsområde for å lage gode retningslinjer. Målene i handlingsplanen har følgelig vært vurdert for hver enkelt anskaffelse. Blant annet hadde nylig inngått rammeavtale om kontorrekvisita et eget punkt om miljø i kravspesifikasjonen. Det fremgikk her produkter som skal kjøpes inn på rammeavtalen, skal tilfredsstille de kravene som stilles til Svanemerket eller EU-blomsten der slike krav finnes.

Administrativt område

Statens vegvesen viderefører miljøarbeidet på det administrative området med kontinuerlige forbedringer og tilrettelegging for miljøriktige valg. I henhold til Grønn Stat-prosjektets anbefalinger er det fokus på områdene avfall, energi, innkjøp og transport. Tjenestestedene benytter seg av ulike lokale sorterings- og gjenvinningsordninger med sikte på redusert mengde restavfall. Ved nybygg og øvrige endringer vektlegges energi-effektive løsninger. Det er gjennomført reisevaneundersøkelser i Vegdirektoratet og region Øst (stor-Oslo). Resultatene herfra blir lagt til grunn for utslippsreducerende tiltak fra bilbruk i 2009.

4.4 Oppfølging av investeringsprosjekter

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2007

Prosjekt	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2007-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2007-kr)	Avvik i prosent
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2007	7 896	7 689	- 2,7

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 10 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2007 er det en kostnadsreduksjon på totalt 2,7 prosent i forhold til opprinnelige overslag. Tilsvarende tall for 2006 var en kostnadsøkning på 1,4 prosent.

Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2007

Av prosjektene som ble fulgt opp spesielt, ble 9 prosjekter åpnet for trafikk i 2007. Samlet for disse 9 prosjektene var det en kostnadsreduksjon på 134 mill. kr (2,3 prosent) i forhold til opprinnelige kostnadsoverslag. Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2006 var 7 prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 48 mill. kr (1,8 prosent)

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

Region	Prosjekt	Opprinnelig overslag (mill. 2008-kr)	Siste overslag (mill. 2008-kr)	Avvik i prosent
Region øst	E18 Momarken – Sekkelsten	534	624	16,9
	Rv 2 Kløfta - Nybakk	726	741	2,1
Region sør	E18 Kopstad – Gulli	1 893	1 611	-14,9
Region vest	E 134 Rullestadvjuvet	393	381	-3,1
	Rv 44 Stangeland – Skjæveland	424	487	14,9
	Rv 546 Austevollbrua	379	380	0,3
Region midt	Rv 62 Fresvika – Jordalsgrenda	164	168	2,4
Region nord	E10 Lofotens fastlandsforbindelse	1 300	1 302	0,2
	Rv 808 Finneidfjord – Åsen	135	120	-11,1

E18 Momarken - Sekkelsten

Anleggsarbeidene startet i august 2005, og prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2007. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at steinmasser fra Romsåsen tunnel ikke kunne benyttes som forsterkningslag, samt betydelig bløtere undergrunn enn forventet. Videre skyldes økningen krav fra entreprenøren som følge av diverse mengdeøkninger. I tillegg ble Brennmoen rasteplass tatt inn igjen i prosjektet. Kostnader til slitelag, grunnerverv og etterarbeider var dessuten undervurdert.

E18 Kopstad – Gulli

Anleggsarbeidene startet i august 2004, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2007. Kostnadsreduksjonen skyldes lavere tilbud fra entreprenørene enn det lå til grunn for opprinnelig overslag.

Rv 44 Stangeland – Skjæveland

Anleggsarbeidene startet i august 2005, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2007. Kostnadsøkningen skyldes økte kostnader knyttet til grunnerverv, høyere merverdiavgift, mengdeøkninger og økte utgifter til anleggsveger.

Rv 808 Finneidfjord - Åsen

Anleggsarbeidene startet i august 2005, og prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 2007. Kostnadsreduksjonen skyldes lavere tilbud fra entreprenøren enn lagt til grunn i opprinnelig overslag. På grunn av uenighet med entreprenøren om sluttoppgjøret er det knyttet usikkerhet til sluttkostnaden.

Endringer i kostnadsoverslag for igangværende større prosjekter

Opprinnelig kostnadsoverslag for de 54 prosjektene som i 2008 inngikk i den spesielle oppfølgingen av større prosjekter var totalt 43 498 mill. kr. Det er registrert en kostnadsøkning på 2 184 mill. kr (4,9 prosent) i forhold til St.prp. nr. 1 (2007-2008) etter at overslagene er korrigert som følge av nye prisindekser for 2006, 2007 og 2008. I forhold til opprinnelig overslag er det en kostnadsøkning på 2 807 mill. kr (6,5 prosent). Vedlagte oversikt viser status for de 54 prosjektene som ble fulgt opp spesielt.

Vegdirektoratet viser til egne brev til Samferdselsdepartementet der det redegjøres for kostnadsøkningene på prosjektene, rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo og rv 283 Øvre Sund bru i Buskerud. Vegdirektoratet vil gjøre rede for kostnadsøkningen på E18 Krosby – Knapstad i Østfold i eget brev med det første. Kostnadsøkninger på øvrige prosjekter er omtalt i St.prp. nr 1 (2008-2009). For prosjekter med trafikkåpning i 2007 vises det til omtalen ovenfor.

Endringer i framdrift for større investeringsprosjekter

For vesentlige endringer i framdrift viser Vegdirektoratet til egen omtale av dette i brev av 20. februar 2009 med forklaringer til statsregnskapet.

5 Fylkesveger

5.1 Totale midler til fylkesvegnettet

Mill.kr

	Anlegg ²⁾		Drift og vedlikehold	
	2007	2008	2007	2008
Sum ¹⁾	1 441	1 440	1 639	1 749

¹⁾ Bevilgningstall.

²⁾ Inkl. også kommunale tilskudd og forskudd.

5.2 Standarden på fylkesvegnettet

	Status 01.01.2009
Lengde på hele fylkesvegnettet	27 287 km
Andel med fast dekke	79,2 %
Spordybde (90 pst. nivå) mm	20 mm*
Jevnhet (IRI-verdien, 90 pst. nivå)	6,5 mm*
Aksellast (pst.-andel av hele vegnettet tillatt for 10/10 tonn)	55,6 %
Forsterket (antall km fylkesveg som er forsterket)	200 km

*Måleandelen er for lav i de fleste regioner til at resultatene kan sies å være fullt ut representative for dekketilstanden på fylkesvegnettet

6 Annen informasjon

6.1 Funksjonskontrakter

Det er rapportert om ulikt omfang på kontrollaktivitetene, også for vinterdriften. Statens vegvesen jobber med å forbedre rutinene rundt kontrollaktivitetene. I 2008 er det iverksatt ny instruks for mangler og sanksjoner. Dette krever at vegvesenets byggeledere på en aktiv måte følger opp at entreprenørenes kvalitetssystemer og kvalitetsplaner virker slik som avtalt i kontrakten. Det er arrangert kurs for de fleste byggelederne i 2008 slik at de kan gjennomføre arbeidet i henhold til instruks. I forbindelse med mangler er det lagt vekt på at entreprenørene skal gjennomføre forbedringsarbeid i henhold til en avtalt tidsplan, i stedet for at det umiddelbart blir gjennomført økonomiske sanksjoner. Antall mangler som medfører sanksjoner har derfor blitt redusert.

Høsten 2008 ble det igangsatt i alt 17 nye funksjonskontrakter med nye og strengere krav til kvalitetssystem og kvalitetsplaner. Byggelederne med ansvar for disse kontraktene har gjennomført to kurs slik at entreprenørene i størst mulig grad gjennomfører kontraktene med den kvalitet som er avtalt med Statens vegvesen.

6.2 Forfall i vegkapitalen

Vedlikeholdsbehovet er oppsummert i tabellen under.

	Etterslep mill. 2008-kr
Opparbeidet etterslep veg pr 1.1.2008	17 300
Økning i etterslepet 2008	1 000
Etterslep på rv pr 1.1.2009	18 300

Økningen i det vedlikeholdsmessige etterslepet på riksvegnettet i 2008 er beregnet å være om lag 1 000 mill. kr.

Vedlikeholdsbehovet for å opprettholde vegnettets tilstand i 2008 fordeler seg på følgende prosesser:

Prosess	Mill. 2008-kr
Hp 3 Tunnel (Motiv)	200
Hp 4 Drenering (Motiv)	150
Hp 6 (ekskl. ordinært dekkvedlikehold) (Motiv)	20
Hp 6 Dekkevedlikehold (egne behovsvurderinger)	1 250
Hp 7 Vegutstyr (Motiv)	1 400
Hp 8 Bru og kai (Motiv)	400
Sum vedlikeholdsbehov som er relevant i fht vedlikeholdsetterslepet	3 420

6.3 Tilsyn samt utekontroll på kjøretøyområdet

Rapporteringstype	Antall kontroller/ tilsyn i 2007	Antall kontroller/ tilsyn i 2008
Trafikant:		
Tilsyn trafikkskoler/kursarrangører (ordinære og oppfølging)	570	794
Kjøretøy:		
Antall dekk og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vintersesongen	24 058	13 977
Antall vektkontroller	56 671	42 521
Antall kontroller av farlig gods	591	478
Antall kontroller av nyttekjøretøy (jf direktiv 2000/30)	18 466	16 304
Antall ulykkesundersøkelser (inkl bistand fra politiet)	559	592
Antall tilsyn med verksteder	1220	654
Antall tilsyn med fartsskriververksteder	97	44
Antall tilsyn med kontrollorgan (PKK) (systemkontroller)	1215	554
Antall tilsyn hos bilforhandlere	0	9
Antall tilsyn hos Autoregforhandlere	0	144
Antall tilsyn med arbeidstid for sjåfører	19 251	43 109
Antall stikkprøvekontroller av kjøretøy fra kontrollorgan (PKK)	3 733	681
Antall stikkprøvekontroller av reparerte kjøretøy (fra verksted)	45	22
Antall stikkprøvekontroller av kjøretøy fra fartsskriververksted	24	1
Antall stikkprøvekontroller av typegodkjente kjøretøy	17	1

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.

Tilsynet med trafikkskoler/kursarrangører har økt i omfang i 2008. Mens det i 2007 ble gjennomført 570 tilsyn, økte dette til 772 i 2008. Økningen gjelder alle regioner

Tilsynet med verksteder og kontrollorganer for periodisk kjøretøykontroll er blitt betydelig redusert i omfang i 2008 sett i forhold til 2007. Landet sett under ett er det snakk om en halvering av tilsynsomfanget. For stikkprøvekontrollene av gjennomført periodisk kjøretøykontroll er reduksjonen betydelig. Antall stikkprøvekontroller i 2008 (681) var 18 % av 2007-nivå.

Reduksjonen i omfanget av tilsynet med verksteder/kontrollorgan kan i noen grad tilskrives skjerpete kvalitetskrav til planlegging, gjennomføring og oppfølging der det bl.a. er blitt fokusert på at tilsynene skal oppfylle forvaltningsrettens krav til fremgangsmåte. Endrete registreringsrutiner for stikkprøvekontroller av gjennomførte periodiske kontroller forklarer også noe av reduksjonen på dette området. Hovedbegrunnelsen er likevel en vanskelig ressursituasjon innen for trafikant- og kjøretøyområdet i regionene samt problemer med å få rekruttert kvalifisert personell.

6.4 Publikumsservice

	Resultat 2008
Antall virkedager ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroller	11
Antall virkedager ventetid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	26,1

Myndighetskontroller

Gjennomsnittlig ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroller på landsbasis ligger på om lag 11 virkedager, som er under kravet, men det er store lokale og sesongmessige variasjoner. I perioden april – juli ligger ventetiden over kravet på 15 virkedager. Noe av hovedutfordringene i 2008 har vært sykefravær, mangel på ressurser m.m. til tross for omprioritering fra utekontroll og hjelp mellom distriktene.

Ventetiden ved bestillinger av time for førerprøven

Når det gjelder gjennomsnittlig ventetid ved bestilling av time for praktisk prøve er det 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 vært en økning i antall førerprøver fra 2007 til 2008 med ca. 8%, mens det de siste årene har vist seg vanskelig å rekruttere nye sensorer. For å få ned ventetidene er det bl.a. tatt i bruk kvelder og helger.

6.5 Helse, miljø og sikkerhet

6.5.1 Sykefravær internt i etaten

	Resultat 2005	Resultat 2006	Resultat 2007	Resultat 2008
Egne	5,1%	5,7%	5,1%	5,1%

6.5.2 Arbeidsulykker i entreprisedriften

	Antall arbeidsulykker med fravær	Ulykkesfrekvens (H-verdi)	Nestenulykkesfrekvens (N-verdi)
2008	74	6,3	982

Ulykkesfrekvens for entreprisedriften (H-verdi)

I entreprisedriften ble det registrert 74 arbeidsulykker med fravær i 2008. H-verdien er beregnet til 6,3. Tilsvarende tall for 2007 var 7,6. Det er for samtlige regioner registrert en nedgang i antall arbeidsulykker med fravær siste året.

Sannsynligvis er antall arbeidstimer underrapportert slik at den faktiske H-verdi er lavere.

Det ble registrert 2 dødsulykker i entreprisedriften i 2008. Begge dødsulykkene skjedde i forbindelse med påkjørsel av fotgjenger/trafikanter innenfor anleggsområde i Region sør.

Nestenylykkefrekvens for entreprisedriften (N-verdi)

Det ble registrert 11 560 nestenylykker i entreprisedriften i 2008. N-verdien er beregnet til 982. Resultatet ligger dermed nær målet for N-verdi på 1 000.

6.6 Likestilling

Tabellen viser antall tilsatte fordelt på stillingskategorier og kjønn i 2008:

Kategori/betegnelse	Kvinne	Mann	Sum pr. kategori	
Ledelse - etat	0	2	2	
Ledelse – nivå 1	6	6	12	
Ledelse – nivå 2	29	95	124	
Ledelse – nivå 3	52	136	188	
Sum	87	239	326	26,7 pst. kvinner
Ledelse – nivå 4	11	22	33	
Merkantile saksbehandlere	1198	540	1738	
Tekniske saksbehandlere	535	2325	2860	
Andre stillinger	78	74	152	
Sum tilsatte	1909	3200	5109	37,4 pst. kvinner

Tabellen viser antall nytilsetninger i 2008:

	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	17	1	4		3	1	1		1	1	3	1	1
Merkantile saksbehandlere	185	44	27	16	10	14	5	10	7	4	10	22	16
Tekniske saksbehandlere	294	23	67	10	34	10	45	11	34	8	32	10	10
Sum alle utdanningstyper	496	68	98	26	47	25	51	21	42	13	45	33	27

Tabellen viser gjennomsnittlig lønnstrinn for kvinne og mann innen 4 stillingsgrupper fordelt på Statens vegvesen totalt, Vegdirektoratet og de 5 regionene i 2008:

	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. *	60,9	63,3	59,3	62,7	61,4	62,9	60,2	62,1	61,2	62,7	59,4	60,8	64,0	66,6
T.saksb. **	52,3	54,3	51,1	53,3	53,6	54,8	54,6	54,8	48,8	53,6	49,8	52,9	57,5	61,9
M.saksb. ***	57,7	60,8	55,7	59,8	55,8	58,6	57,2	59,7	55,2	60,8	58,1	60,5	59,3	62,2
M.saksb. ****	44,1	47,8	43,6	47,3	43,5	47,0	44,2	47,6	43,8	46,9	43,3	48,5	47,5	51,1

* Tekn.saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning

** Tekn.saksbehandlere u/høyere akademisk utdanning

*** Merk.saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning

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

Strategiske mål i Statens vegvesens handlingsplan for likestilling 2006-2009

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

6.7 Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn

Pr. 1.januar 2009 er det rapportert om lag 160 medarbeidere med innvandrerbakgrunn i Statens vegvesen. Dette utgjør ca 3 prosent av alle ansatte, og er en liten økning fra 2007. Målsettingen på 0,5 prosent økning per år av medarbeidere med innvandrerbakgrunn er oppnådd i 2008. Andelen er høyest i Region øst, og lavest i Region nord.

Statens vegvesen har rekruttert om lag 25 personer med innvandrerbakgrunn i 2008. Dette tallet er usikkert ettersom personvern hensyn taler mot at det samles inn opplysninger om etnisk og religiøs tilhørighet. Som et ledd i å kvalitetssikre og på sikt søke å forenkle rapporteringsrutinene, har vi sørget for å få Statistisk sentralbyrå til å utarbeide en oversikt. Tidsserien nedenfor gjelder for perioden 4. kvartal 2005 – 2007 og viser hvor mange medarbeidere med innvandrerbakgrunn etaten hadde i disse tre årene. Statistisk sentralbyrå gjør bruk av arbeidsmarkedsstatistikk, som foreligger i juli hvert år. Det innebærer at tallene som viser utviklingen i Statens vegvesen for 2008, først vil kunne presenteres i årsrapporten for 2009. Det ikke er mulig å identifisere hvor mange av disse som er faste stillinger og hvor mange som er midlertidige med bakgrunn i dette materialet.

Ansatte i Statens vegvesen etter innvandrerbakgrunn 4.kvartal 2005-2007:

	2005	2006	2007
Antall ansatte i alt	4838	4841	5002
Av dette er innvandrere:	94	113	139
Gruppe 1	47	54	69
Gruppe 2	47	59	70
Prosentandel innvandrere	1,9	2,3	2,8

Kilde: Arbeidsmarkedsstatistikk Statistisk sentralbyrå

Vi ser at andelen medarbeidere med innvandrebakgrunn øker jevnt, fra 1,9 prosent i 2005 til 2,8 prosent i 2007. Når vi sammenstiller resultatene fra etatens egne kartlegginger med Statistisk sentralbyrås tall for året 2007, ser vi i stor grad et sammenfall. Halvpartene av de personene med innvandrerbakgrunn som var ansatt i etaten i 2007, kom fra Europa utenom EU/EFTA, Asia, Afrika og Sør- og Mellom-Amerika, og som statistisk møter de største vanskelighetene med å komme i jobb.

Som et ytterligere tiltak for å styrke etatens mangfoldsarbeid, ble det lyst ut en integreringsrådgiverstilling. Stillingen ble besatt i januar 2009.

6.8 Forskning og utvikling

Generelt

I 2008 ble det satt av 70 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester hvorav de 10 etatsprogrammene har hatt 44 mill av bevilgningen. Ca 4 mill kr er benyttet til utviklingsarbeid i regionene mens et tilsvarende beløp er benyttet til forskningssamarbeid internasjonalt. For etatsprogrammene har den største utfordringen i 2008 vært å finne tilstrekkelig humanressurser internt til gjennomføring og oppfølging av de aktivitetene man har satt i gang. Dette har bl.a ført til noe forsinkelser i noen av programmene.

I ERANET Road samarbeidet er det initiert tre mindre ett-årige prosjekter med 5-7 deltagerland innen fagområdene vedlikehold, funksjonskontrakter og asfaltdekker. Det er igangsatt ett 3-årige forskningsprogram med 11 deltagerland. Programmet har hovedfokus på hvordan vegadministrasjonene kan ta hensyn til og gjennomføre tiltak mot konsekvensene av klimaendringer. Statens vegvesen er deltager i alle prosjektene og i klimaprogrammet. I sistnevnte er to norske forskningsmiljøer med i to prosjekter av fire som er igangsatt. Måten klimaprogrammet gjennomføres på er ganske enestående gjennom at alle deltagerlandene betaler sine finansielle bidrag til Sverige, som leder programmet, og det er Vägverket som inngår de formelle kontraktene med og forestår utbetalingene til forskningsinstituttene.

I det nordiske forskningssamarbeidet, NordFoU, har det i 2008 vært aktivitet i fire prosjekter. En av utfordringene i dette samarbeidet er å finne effektive samarbeidsmodeller som kan fungere innenfor et regelverk om offentlige anskaffelser og det enkelte lands noe ulike lovverk knyttet til regelverket.

I FEHRL (Forum of European Highway Research Laboratories) samarbeidet har Norge tatt initiativ til oppstart av et prosjekt som skal kartlegge hvordan de enkelte land tar i bruk resultater og kunnskaper fra forskningsprosjekter som er gjennomført i FEHRL regi. Prosjektet vil ikke ha oppstart før i 2009, men det er forventninger om at et slikt prosjekt kan gi effekter for det internasjonale samarbeidet utover FEHRL. Teknologidirektøren er visepresident i FEHRL.

Miljøvennlige vegdekker

Programmet er avsluttet i 2008. Hensikten med prosjektet har vært å fremskaffe ny kunnskap om hva som er mulig å oppnå av miljøgevinst ved optimalisering av vegdekkenes miljøegenskaper. Dette er ett av flere virkemidler for å nå nasjonal målsetning for reduksjon av støy- og støvplager. Hastighetsreduksjon er effektivt for reduksjon av både støy og svevestøv. Prosjektet har dokumentert at svevestøvet på de mest kritiske dagene med tørt vintervær består av 80-90 % mineralpartikler fra piggdekkslitasje. Ytterligere restriksjoner i piggdekkbruk er derfor et effektivt virkemiddel mot overskridelser av grensen for PM₁₀-nivå i norske byer.

Prosjektet har vist at potensial for reduksjon av støy- og støvplager gjennom rene dekketiltak kan sammenfattes slik:

- Støynivå på nylagte miljøvennlige dekker ligger 3-9 dB(A) lavere enn referansen (Ska11 (vanlig vegdekke i Norge) eldre enn ett år)
- Støyreducerende effekt avtar relativt raskt for alle typer dekker og årlig økning i støynivå målt på norske vegdekker ligger vesentlig høyere enn hva som er rapportert fra en rekke andre land. Det er naturlig å forklare dette forholdet ved piggdekkslitasjen.
- Det er vanskelig å utvikle mer slitesterke dekker enn hva vi har i dag, uten at det går ut over andre viktige egenskaper som deformasjonsmotstand og friksjon.
- Slitestyrke på mer støysvake dekkealternativ kan opprettholdes gjennom krav til materialkvalitet og sammensetning.

Næringslivets transport

Næringslivets transport har gjennomført to prosjekter som er rapportert i 2008. Begge omhandler varelevering i by: I det ene prosjektet har man analysert 1700 losseoperasjoner (antall leveranser og lossetider) i norske byer. Data herfra gir dimensjoneringsgrunnlag for planlegging av gater og bygg i byer og for effektivisering av logistikken.

Det andre prosjektet, Varelevering i by, er en studie av leveringsforhold og byliv. Her har man gått gjennom 20 kjøpesentre og 10 gateløp som er bygget eller ombygget de siste 10 år og sett på hvordan forholdene for varelevering er ivaretatt. Den viser at arbeidsmiljø og effektivitet for varelevering er dårlig ivaretatt i mange nye kjøpesentra, og at eiendomsinteresser og byggekostnader veier tyngst. Kommunene har lite kunnskap om dette, slik at det i liten grad settes krav. Resultatene fra prosjektet har vært veldig etterspurt fra transportnæringen.

Salt SMART (Styring/Strategi, Miljøvirkninger, Alternativer, Redusert saltbruk, Tiltakt):

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

Prosjektet gjennomføres med to hovedfokus der det ene er rent teoretisk ved at man har knyttet til seg flere personer som nylig har gjennomført eller som er i ferd med å avslutte sine dr.grad innenfor friksjon og vannforurensning. Det andre fokuset er praktisk gjennom samarbeid med regioner og entreprenører med forsøk på eksisterende veger. Her utprøves og testes både utstyr og kjemikalier som kan bedre friksjonsforholdene. Nye metoder forsøkes innbakt i nye funksjonskontrakter.

Klima og transport

Prosjektering, bygging, vedlikehold og drift av vegnettet er i stor grad avhengig av klimaforholdene. Effektiviteten og sikkerheten av vegnettet påvirkes av nedbør, vind og temperaturforholdene. Dette er elementer som har innvirkning på steinsprang, fjellskred og snøskred, overflatevann, flom og erosjon, frysing og tining samt snø og is på vegbanen.

Klimaforskningen konkluderer med at vi etter all sannsynlighet vil få endring til et varmere klima der den årlige gjennomsnittlige temperaturen i Norge vil øke med mellom 1,5 og 6 grader C i løpet av dette århundre. Denne endringen antas å føre til en økning i nedbørmengde og intensitet, parallelt med økt stormfrekvens og stormstyrke. Vintrene blir kortere med hyppigere temperatursvingninger omkring frysepunktet, og nedbøren vil i framtida først og fremst komme som regn i lavereliggende områder. Det forventes dessuten at havnivået vil stige med størst endring på Vestlandet og i Nord-Norge.

Klimaendringene kan få en betydelig innvirkning på sikkerheten og framkommeligheten på transportsystemene dersom vi ikke er forberedt. Da skred, flom, bæreevne og vinterdriftsforhold er direkte relatert til vær og klima, må vi kunne håndtere endrede betingelser med hensyn til jord-, stein- og snøskred, større flomfare og erosjon, samt endringer i bæreevne og vinterforhold. Det er derfor viktig å gjøre de nødvendige tilpassinger i prosedyrene for prosjektering, bygging, vedlikehold og drift av transportsystemene.

I 2008 er ett delprosjekt som har sett på effekter av endret klima på grusvegnettet avsluttet. Studien har bare sett på fylkesvegnettet, men resultatene er overførbare både til det kommunale og det private vegnettet. Rapporten har også sett på de økonomiske konsekvensene for fylkesvegnettet knyttet til valg av ulike vedlikeholdsstrategier.

Høyriskogrupper i vegtrafikken

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

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

De første resultatene fra delprosjektene foreligger tidlig i 2009, mens hovedresultatene ikke foreligger før i 2010.

Personvern og trafikk

Statens vegvesens etatsprosjekt "Personvern og trafikk" strekker seg over perioden 2007-2010. Målet med etatsprosjektet er å utvide kunnskapene om problemstillinger knyttet til personvern innenfor vegsektoren.

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

Delprosjektet "Anvendelse av personopplysningsloven i transportsektoren" rapporteres tidlig i 2009. Denne rapporten vil bl.a. ta for seg problemstillinger som:

- Hvordan praktiseres personopplysningsloven og forskriftene til den i transportsektoren i dag?
- Er det vesentlige forskjeller i hvordan opplysninger som kan knyttes til enkeltindivid behandles, i ulike driftsorganisasjoner eller mellom veitransport og andre transportformer?
- Hvordan bør og kan eventuelle forskjeller utjevnes slik at kunder og brukere ikke opplever forskjellsbehandling og ulike tolkninger av loven og forskriftene?

Moderne vegtunneler

Etatsprogrammet Moderne vegtunneler startet opp i 2008 med bakgrunn i de siste års hendelser i forbindelser med tunneler og tunnelbygging. Hovedmålsettinger i prosjektet er å utvikle en strategi for vegtunneler, utvikle et drift- og forvaltningssystem for tunneler, videreføre utviklingsarbeidet med brannsikkerhet og tunnelkledninger og planlegging og utvikling av en intern tunnelskole. Sistnevnte ble etablert i 2008 og 1. modul i kull 1 ble gjennomført høsten 2008.

Snøscooter og trafikksikkerhet

På oppdrag fra Statens vegvesen i Region nord har Høgskolen i Finnmark gjennomført et prosjekt om trafikksikkerhet nyttet til bruk av snøscooter. Prosjektet trekker noen konklusjoner og kommer med følgende anbefalinger:

- Halvparten av ulykkene med snøscooter skjer utenfor det merkede løypenettet
- Merking av løypenet må være godt synlig også i dårlig vær med dårlig sikt
- Det foreslås en egen scooter-enhet i Vegdirektoratet som samordner ansvar for registrering av skader, ulykkesanalyser og forebyggende tiltak

- Det bør samordnes et undervisningsopplegg for universitet, høyskoler og andre kunnskaps- og forskningsmiljøer
- Det bør gjennomføres risikoanalyser for kjøring i terreng med tanke på å forebyggende ulykkesarbeid

Anbefalinger og forslag er foreløpig ikke behandlet i Vegdirektoratet.

Miljøvennlig bytransport

Mer miljøvennlig transport er et overordnet mål for Statens vegvesen og for transportpolitikken i Norge. I byer betyr dette å legge til rette for redusert bilavhengighet, økt kollektivtrafikk og å få flere til å velge å gå eller å sykle. Etatsprogrammet miljøvennlig bytransport har som målsetning å øke kompetansen på dette området både i Statens vegvesen og samfunnet som helhet og på den måten bidra til mer miljøvennlig transport i byer og tettsteder.

Målene for programmet er å:

- Gjennomføre studier av konkrete tiltak
 - Konkretisere og evaluere tiltak som kan bidra til miljøvennlig bytransport
- Utvikle verktøy og metodikk tilpasset målet om mer miljøvennlig bytransport
 - Utvikle en database for tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre i en avgrenset sone eller i et helt byområde
 - Utvikle og utteste indikatorer for miljøvennlig bytransport for å definere mål, kartlegge utvikling og sammenligne byer og byområder
 - Etablere en metodikk for gateplanlegging tilpasset miljøvennlig bytransport
 - Utprøve og etablere en metode for helhetlige inspeksjoner av transportanlegg i by
 - Bidra til at andre relevante verktøy og metoder utvikles og brukes
- Generell kunnskapsutvikling
 - Gjennomføre FoU-prosjekter på utvalgte problemstillinger som er relevante for temaet Miljøvennlig bytransport
 - Følge opp og støtte pågående relevante FoU-prosjekter

6.9 Effektivisering av Statens vegvesen

Det er viktig at de oppgaver Statens vegvesen utfører, gjøres på en mest mulig effektiv måte.

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 generelt. For at Statens vegvesen på en tjenlig måte skal kunne ivareta og utføre sine oppgaver i årene framover, er det i 2008 satt i gang et arbeid for å se på organiseringen av virksomheten. Dette innebærer å vurdere roller og oppgaver for Vegdirektoratet, regionene og distriktene - noe som kan føre til en endring i oppgavefordelingen mellom enhetene i Statens vegvesen. Det er et mål at dette arbeidet skal resultere i mer effektiv utnyttelse av menneskelige og økonomiske ressurser. Endringene planlegges å tre i kraft 1. januar 2010.

I 2008 er det ikke gjennomført konkrete større tiltak eller prosjekter knyttet til å effektivisere. Mindre effektiviseringstiltak vurderes å gjennomføres kontinuerlig på mange områder.

Måleindikatorer for effektivisering - resultat for 2008

I Statens vegvesen sitt målekort inngår to effektivitetsindikatorer som er ment å måle effektivitet på et overordnet nivå. En av målsettingene var å bruke resultatene av disse til å hente erfaring fra de mest effektive enhetene, slik at vegvesenet til enhver tid utnytter ressursene best mulig. Ved å gjennomføre årlige målinger kan man måle utviklingen over tid. Indikatorer kan, gjennom de forskjeller som avdekkes, bidra til å sette i gang prosesser både mellom regionene og innen den enkelte region. Dette skal bidra til at Statens vegvesen over tid blir mer effektiv.

Det har vært og er fortsatt en utfordring å bryte ned de overordnede indikatorer ned i detaljer på en slik måte at det blir mulig å analysere og bruke resultatene som tiltenkt. Ulike utfordringer og svakheter i indikator og regnskapsføring gjør dette vanskelig. Men pr i dag er indikatorer det beste vi har for å uttrykke et nivå på effektivitet på et overordnet nivå. I forbindelse med det pågående arbeidet med å videreutvikle dagens styringssystem, vil dagens effektivitetsindikatorer bli gjenstand for en gjennomgang og videreutvikling. Endringer som følge av dette vil bli implementert fra 2010.

Indikatorer kan beskrives slik:

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

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

Indikator Ø.2.1 - "Effektivitet totalt"

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

	Mill. kr						
	A - Fagorgan	B - Myndighetsorgan	C - Veg- og vegtrafikkforvalter	D - Utøve ledelse og styring	E - Yte generell støtte	F - Yte kjerne-relatert støtte	Ø.2.1 - Effektivitet totalt
2008	282	927	19 610	216	1 916	265	90 %
2007	251	880	17 835	194	1 860	285	89 %
2006	437	915	15 837	181	1 800	131	89 %

Tabellen viser at 90 % av de totale utgiftene for etaten i 2008 ble brukt på kjerneprosessene. Dette er 1 prosentpoeng mer enn i 2006 og 2007 og dermed brukes noe mer av tildelte midler på kjerneprosessene i 2008 som i 2006 og 2007. Men sett over tid, ligger resultatet på et stabilt høyt nivå.

Resultatene av indikator Ø.2.1 for regionene er vist i tabellen nedenfor:

	Ø.2.1 - Effektivitet totalt 2008	Ø.2.1 - Effektivitet totalt 2007	Ø.2.1 - Effektivitet totalt 2006
Region øst	94 %	93 %	94 %
Region sør	92 %	91 %	92 %
Region vest	93 %	92 %	93 %
Region midt	91 %	91 %	92 %
Region nord	91 %	92 %	93 %

Indikatoren Ø.2.1 - "Effektivitet totalt" varierer fra 91-94% i 2008. Sett over tid ligger også de regionsvise resultatene på et stabilt nivå.

Indikator Ø.2.2 "Generell støtte"

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

Mill. kr

	A - Fagorgan	B - Myndighetsorgan	C - Veg- og vegtrafikkforvalter	D - Utøve ledelse og styring	E - Yte generell støtte	F - Yte kjerne relatert støtte	Ø.2.1 - Effektivitet totalt
2008	274	913	1 663	214	1 890	257	36 %
2007	241	820	1 655	190	1 803	271	36 %
2006	367	790	1 425	181	1 717	124	37 %

Indikatoren Ø.2.2 "Generell støtte" viser at kostnader knyttet til generelle støtteprosesser utgjorde 36 % i 2008. Dette er samme nivå som i 2007.

Grunnlaget for beregningen av indikator Ø.2.2 er noe annerledes enn for Ø.2.1. Resultatene av indikatorene skal derfor ikke summere seg opp til 100 %.

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

	Ø.2.2 - Generell støtte 2008	Ø.2.2 - Generell støtte 2007	Ø.2.2 - Generell støtte 2006
Region øst	26 %	28 %	27 %
Region sør	28 %	29 %	34 %
Region vest	31 %	30 %	31 %
Region midt	34 %	33 %	35 %
Region nord	33 %	33 %	34 %

Indikatoren Ø.2.2 "Generell støtte" varierer fra 26-34%. Sammenlignet med 2006 og 2007 er variasjonene marginale.

Støtteprosessene er viktige for at kjerneprosessene skal fungere optimalt. Det er ikke noe mål at ressursbruken knyttet til generell støtte skal være minst mulig, men ved å vurdere utviklingen over tid bør det kunne etableres et nivå som er ønskelig.

6.10 Etterprøving av store vegprosjekter

Statens vegvesen har i 2008 etterprøvd følgende tre prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr og trafikkåpning for om lag 5 år siden:

- E134 Hegstad – Damåsen i Buskerud
- Rv 580 Midtun – Hop i Hordaland
- Rv 616 Kolset – Klubben i Sogn og Fjordane

Etterprøvingen viser at:

- Trafikkveksten har til dels vært langt høyere enn de fylkesvise prognosene som var lagt til grunn i analysene ved bevilgningstidspunkt. Til tross for dette er kun ett av prosjektene mer lønnsomt enn forutsatt.
- E134 Hegstad – Damåsen er mer lønnsomt enn forutsatt. Dette skyldes:
 - Prosjektet hadde en høyere trafikkvekst og en høyere overføring av trafikk fra gammel til ny og raskere veg enn forutsatt.
 - Ulykkesbesparelsene ble høyere enn forventet da blant annet ulykkesalvorlighetsgrad ikke var tatt hensyn til i den opprinnelige beregningen og prosjektet har gitt en tydelig endring i ulykkesalvorlighet.
 - Lavere ulykkesfrekvens enn forventet på gammel og ny veg
 - Kostnaden for prosjektet ble noe lavere enn forutsatt.
- Netto nytte er mer negativ enn forutsatt for rv 616 Kolset – Klubben. Dette skyldes i all hovedsak høyere anleggskostnad enn forutsatt. Den høyere anleggskostnaden veide mer enn opp for prosjektets betydelige økte nytteeffekter. Prosjektets høyere nytte skyldtes at prosjektet har gitt en betydelig høyere nyskapt trafikk enn forutsatt.
- Etterprøvingen av rv 580 Midtun – Hop er gjort på en svært forenklet måte, og det er forbundet en del usikkerheter til dette. Resultatene indikerer imidlertid at netto nytte er lavere enn forutsatt. Dette skyldes trolig blant annet:
 - Høyere anleggskostnad enn forutsatt
 - Mindre overføring av trafikk til ny veg enn forutsatt
 - Lavere fartsgrense på ny veg enn forutsatt.

6.11 Sikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet og beredskap er viktige fagområder i Statens vegvesen, på etats-, regions- og distriktsnivå er dette ivaretatt gjennom mye godt arbeid i 2008. Dette innebærer bl.a. et godt fokus på grunnsikring, beredskapsarbeid og gjennomføring av øvelser.

Etaten prioriterer fortsatt forebyggende sikkerhet. Det er gjennomført tilsyn fra overordnet myndighet i Vegdirektoratet. Videre har regionene gjennomført egne tilsyn med underliggende enheter, for å opprettholde fokus på denne delen av sikkerhet.

I 2008 har Statens vegvesen tatt i bruk et verktøy for å gjennomføre ROS-analyser innenfor vegberedskap. Dette innebærer at alle regioner har arbeidet med å gjennomgå det kartlagte vegnettet i forhold til gjennomføring av ROS-analyser og se vegnettet i sammenheng med bl.a. omkjøringsveger. Mot slutten av 2008 ble også Klima og transportprosjektet involvert i samarbeidet med ROS-analyser.

Det er gjennomført øvelser i ulike former og omfang på store deler av organisasjonen. Det er gjennomført forskjellige type øvelser i og mellom distrikter, regioner, store prosjekter og vegdirektoratet.

Videre har Statens vegvesen opplevd en del hendelser i 2008 hvor man har dratt god lærdom og erfaring ut i fra bruk av system for krisehåndtering. Dette er viktig for oss, og vi evaluerer arbeidet for hver gang krisestab har vært satt.

6.12 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 utgjør per 31.12.08 om lag 2 800 mill kr og fordeler seg slik:

- Tjenestekjøp bygg: om lag 2 mrd kr
- Konsulenttjenester (ikke planlegging av vegprosjekter): om lag 40 mill kr
- Drift og vedlikehold av IT-systemer: om lag 800 mill kr

Statens vegvesen bruker den delegerte fullmakten etter forutsetningene.

6.13 Oppfølging av arbeidsoppgaver gitt i tildelingsbrevet for 2008

I tildelingsbrevet for 2008 ble det av Samferdselsdepartementet gitt føringer for Statens vegvesens arbeid og noen konkrete arbeidsoppgaver for 2008. De føringer som er gitt er ivaretatt i vårt løpende arbeid. Nedenfor er gitt en status for de konkrete arbeidsoppgavene gitt i tildelingsbrevet.

Arbeidsoppgave	Status
<i>Oppfølging av BRA-programmet</i>	BRA-programmet er fulgt opp på flere måter: <ul style="list-style-type: none"> • Tilskuddsordningen til kommunesektoren administreres av Statens vegvesen. Prioritering og tildeling fulgte tidsplanen. • Oppfølging av andre sider av planen gjennom tverretattlig NTP-gruppe ledet av Statens vegvesen • Indikatorer for oppfølging utviklet og tatt i bruk • Helhetlig evaluering av programmet skal leveres SD innen 1.8.2009, jfr. tildelingsbrev for 2009.
<i>SVV må opprettholde og auke sin kompetanse på miljøområdet, særskilt innanfor miljøvenleg køyretøyteknologi, biologisk mangfald, vass- og luftforureining og støy</i>	Dette er fulgt opp gjennom møter, kurs/konferanser og diverse utredninger. I tillegg er det opprettet et engasjement for en person med miljøkompetanse på kjøretøy fra og med 1. november 2008.
<i>SD føreset at SVV deltek i arbeidet med å følgje opp St meld nr 34 (2006 – 2007) Norsk klimapolitikk, kor det m.a. skal utarbeidas ein ny tiltaksanalyse for transportsektoren</i>	SVV deltar aktivt i arbeidet ved å delta i kjernegruppen og å lede transportgruppen i prosjektet som har fått navnet Klimakur 2020.
<i>Følgje opp miljøpolitikken og sjå til at han inngår i det interne styringssystemet for etaten</i>	Er fulgt opp i forbindelse med utarbeidelse av retningslinjer, innspill til St prp nr 1 og revisjon av styringssystemet
<i>Biologisk mangfald</i>	Statens vegvesen overførte i alt 2,0 mill kroner til det interdepartementale arbeidet med kartlegging og overvåking av biologisk mangfold.
<i>Tverrsektoriell strategi, framande arter</i>	Vi har jobbet med oppfølging av strategien sammen med regionene i SVV. Det er utført risikokartlegging i 2008.
<i>Forvaltning av statlege kulturhistoriske eigedomar</i>	Er fulgt opp iht. Kgl. res. slik det er beskrevet i brevet fra SD.
<i>Universell utforming – ansvar for å utforma eit einskapeleg rapporteringssystem</i>	Er fulgt opp gjennom arbeidet med indikatorer for rapportering.
<i>Nasjonal sykkelstrategi</i>	Er fulgt opp løpende gjennom aktiviteter i sykkelbynettverket, FoU og gjennom arbeidet med budsjettet.

<p><i>Trafikkavviklingen i de ferjesambandene som blir berørt av Lofast må følges nøye, og eventuelt justere tilbudet innenfor rammen for de tilgjengelige ressursene i området.</i></p>	<p>Trafikken over Tysfjorden ble i sommer avvirket på en god måte noe som er en bedring fra årene før. Trafikken på Bognes - Lødingen forløp sommeren med mindre gjenstående en tidligere. Det tyder på at tiltakene som er blitt satt i verk etter åpningen av LOFAST har virket.</p>
<p><i>Vurder om det er formålstjenlig å treffe tiltak for å gjøre budsjetteringen av ferjebudsjettet mer forutsigbart, eller om det er formålstjenlig å løpende håndtere uvissheten svingninger i oljeprisen skaper.</i></p>	<p>Vegdirektoratet har beklageligvis ikke gjennomført noen vurderinger og vil komme tilbake til dette.</p>
<p><i>Trafikksikkerhetsarbeidet skal være rettet mot de alvorligste ulykkestypene, som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter</i></p>	<p>Dette gjøres dels gjennom TS strategigruppe og dels gjennom handlingsprogramarbeidet.</p>
<p><i>Vurder kombinasjon av vedlikeholdsmidler og investeringsmidler for å få til en bedre ressursutnyttelse over lengre strekninger. Dette for å sikre best mulig ivaretagelse av vegkapitalen.</i></p>	<p>Regionene er i gang med planlegging av tiltak som skal gjennomføres i perioden 2010-13. Den første runden med gjennomgang av tiltak viste at de i liten grad hadde samordnet mindre investeringstiltak og tyngre vedlikehold. Regionene har på nytt blitt bedt om å i større grad tilstrebe å se dette i sammenheng i planleggingen.</p>
<p><i>Riksrevisjonen har i brev av 9.1.07 påpekt mangler i Statens vegvesens krav til entreprenørenes kvalitetsplaner og kvalitetssystemer. Disse kravene ble innført i 2007. I 2008 vil det bli gjennomført opplæring for byggherrepersonell. (Funksjonskontraktene som har start i 2008 må utformest for bedre å sikre at kvaliteten på arbeidet er slik krava i kontraktene sier.)</i></p>	<p>Kurs med spesielt fokus mot D1 2 og F (firmakvalifisering, inkl. tilbudets planer) er gjennomført for alle byggeledere/kontraksansvarlige og annet personell med ansvar for 2008- og 2009-kontraktene. Kurs med spesielt fokus mot D2 17 (kvalitetsplan og kvalitetssystem) er gjennomført for alle byggeledere/kontraksansvarlige og annet personell med ansvar for 2008-kontraktene. Kurs for 2009-kontraktene er planlagt i mai/juni 2009, med oppfølgingsdag til høsten.</p> <p>Kurs med spesielt fokus mot D2 38 (håndtering av mangler) er gjennomført for øvrige byggeledere/kontraksansvarlige og annet personell med ansvar for funksjonskontrakter.</p> <p>Flere har for øvrig deltatt på flere av disse kursene. 2008-kontraktene (17 stk.) er i gang. Disse kontraktene er utformet for å bedre sikre at kvaliteten på arbeidet oppfyller kravene, og følges opp iht. de nye bestemmelsene. Tilbud på 2009-kontraktene (27 stk.) mottas i disse dager.</p>
<p><i>Statens vegvesen vil opprettholde kompetanse og skaffe tilgjengelige ressurser til å hjelpe Samferdselsdepartementet med etablering av en nasjonal reiseplanlegger, og gi lokale styresmakter nødvendig bistand ved innføring av nye system, eks. Gravemeldinger i Oslo. (etablering av en nasjonal reiseplanlegger for kollektivtransport, der det multimodale holdeplassregisteret er en grunnleggende forutsetning)</i></p>	<p>Statens vegvesen har bidratt Samferdselsdepartementet med etablering av Holdeplassregister, men er ikke i mål med det, bl.a pga av Trafikanten ikke gir fra seg data og at vi har kapasitetsproblemer/ressursproblemer internt. Statens vegvesen har levert bidrag til MultiRit-forskningsrådsprosjekt, som ble meget godt presentert i oktober 2008 og som demonstrerte mange gode alternativer for etablering av Nasjonal Reiseplanlegger. Statens vegvesen har i 2008 bidratt som rådgiver for Samferdselsdepartementet for å bestille database og reiseplanlegger-applikasjon på en ryddig måte anskaffelsesmessig og som en god faglig bestilling og deltar i arbeidsgruppe.</p>
<p><i>Resultatene fra SAMROS-prosjektet må følges opp, og arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser i vegsektoren må prioriteres. Det bør gjennomføres regelmessige øvelser i kriseorganisasjon, gjerne i samarbeid med andre organisasjoner og virksomheter.</i></p>	<p>Alle regionene har gjennomført kurs og opplæring, de fleste regionene har tatt i bruk verktøyet og iverksatt ROS-analysene i forhold til omkjøringsplanene. Det er forskjellig fremdrift på regionene, et par er i startfasen, noen i god fremdrift og en er langt på vei ferdig. Regionene har også gjennomført øvelser iht forventninger i 2008, noen også i samarbeid med andre organisasjoner og etater.</p>
<p><i>Statens vegvesen skal på oppdrag fra Samferdselsdepartementet opprette et nettsted med miljøinformasjon om kjøretøy. Det skal planlegges slik at nettstedet kan være operativt tidlig i 2008.</i></p>	<p>Nettstedet er pt under utvikling. Det forventes å være operativt 1. april 2009. Nettstedet er forsinket på grunn av:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resultatet av brukertester viste at det måtte gjøres endringer i opprinnelig opplegg, dvs behov for endring. • Bytte av programmerer hos leverandøren

Større prosjekter som følges opp spesielt i 2008

Region/rute/fylke/prosjekt		Opprinnelig		Grunnlag		Økonomirapport pr. 31. mai 2008						
		Opprinnelig overslag		St prp rev	Avtale rev	pr 31.5 2008	Avvik					
		år	mill kr (08-kr)	mill kr (08-kr)	mill kr (08-kr)	mill kr (08-kr)	mill kr (08-kr)	%	mill kr (08-kr)	%	mill kr (08-kr)	%
Region Øst												
R1	E6 Svingeskogen - Åsgård	2004	2380	2 491	2491	2532	152	6,4	41	1,7	41	1,6
R1	E6 Vinterbru - Assurtjern	2005	1367	1 368	1368	1318	-49	-3,6	-50	-3,6	-50	-3,7
R2	E6 Hovinmoen - Dal/Skaberud - Kolomoen	2006	1450	1 329	1450	1450			121	9,1		
R6	E18 Momarken - Sekkelsten	2004	534	533	534	581	47	8,8	48	8,9	47	8,8
R6	E18 Krosby - Knapstad	2006	1041	1 040	1041	1041			1	0,1		
R7	E18 Festningstunnelen	2007	247	247	248	295	48	19,4	48	19,5	47	19,0
R7	E18 Bjørvikaprojektet ¹⁾	2004	4816	5 126	5126	5135	319	6,6	9	0,2	9	0,2
R12	E16 Wøyen - Bjørum	2003	1036	1 264	1331	1306	270	26,1	42	3,3	-25	-1,9
R15	Rv 2 Kløfta - Nybakk	2005	726	727	727	737	11	1,5	10	1,4	10	1,4
R19	Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen	2007	2800	2 620	2800	2800			180	6,9		
F1	Rv 808 Ny Kråkerøyforbindelse	2007	625	625	625	625			0	0,1		
F5	Rv 255 Jørstad - Segalstad bru	2006	225	225	225	234	9	4,0	9	4,0	9	4,0
			17247	17 595	17966	18054	807	4,7	459	2,6	88	0,5
Region Sør												
R7	E18 Høvik - Frydenhaug	2002	1105	1 105	1105	1126	21	1,9	21	1,9	21	1,9
R7	E18 Frydenhaug - Eik	2004	761	762	761	761			-1	-0,1		
R7	E18 Kopstad - Gulli	2002	1893	1 611	1611	1611	-282	-14,9	0	0,0		
R7	E18 Langåker - Bommestad	2005	1430	1 430	1430	1330	-100	-7,0	-100	-7,0	-100	-7,0
R5	Rv 7 Ramsrud - Kjeldsbergsvingene	2007	364	365	364	382	18	4,9	17	4,8	18	4,9
F6	Rv 283 Øvre Sund bru ²⁾	2004	350	426	423	460	110	31,4	34	8,1	37	8,7
F7	Rv 311 Ringveg vest Kjelle - Kilen	2002	1118	1 150	1151	1151	33	3,0	1	0,1		
F7	Rv 306 Kirkebakken - Re grense	2004	348	348	348	348			0	0,1		
F8	Rv 38 Eklund - Sannidal	2006	175	214	206	226	51	29,1	12	5,4	20	9,7
F10	Rv 465 Kjørrefjord - Ulland, str. Hanesund - Sande	2005	250	349	335	335	85	34,0	-14	-3,9		
			7794	7 759	7734	7730	-64	-0,8	-29	-0,4	-4	-0,1
Region Vest												
R8	E39 Stangeland - Sandved	2006	244	244	244	260	16	6,6	16	6,6	16	6,6
R9	E39 Gammelseter - Nipetjørn	2004	270	254	247	247	-23	-8,5	-7	-2,6		
R11	E134 Rullestadjuvet ³⁾	2000	393	404	398	398	5	1,3	-6	-1,4		
R12	E16 Borlaug - Voldum	2004	300	300	300	295	-5	-1,7	-5	-1,7	-5	-1,7
F11	Rv 44 Stangeland - Skjæveland	2004	424	425	424	487	63	14,9	62	14,7	63	14,9
F11	Rv 47 T-forbindelsen	2007	1437	1 437	1437	1437			0	0,0		
F11	Rv 519 Finnfast	2004	600	633	633	633	33	5,5	0	0,0		
F12	Rv 7 Hardangerbrua ⁴⁾	2004	2103	2 103	-	2103			-	-	-	-
F12	Rv 544 Halsnøysambandet	2004	417	443	432	432	15	3,6	-11	-2,4		
F12	Rv 546 Austevollbrua	2004	379	386	380	380	1	0,3	-6	-1,4		
F12	Kanalvegen/Kryss Fjøsangervegen	2004	176	190	186	186	10	5,7	-4	-2,2		
F12	Rv 557 Ringveg vest	2004	1275	1 275	1275	1246	-29	-2,3	-29	-2,3	-29	-2,3
F12	Rv 567 Hauge - Lonevåg	2006	215	214	215	215			1	0,3		
F12	Bybanen	2007	2290	2 290	2290	2290			0	0,0		
F14	Rv 5 Hammarsgrovi - Stølsneset	2006	220	239	229	229	9	4,1	-10	-4,1		
F14	Rv 55 Fatlaberget	2005	184	200	206	206	22	12,0	6	3,2		
			10927	11 035	8896	11044	117	1,1	9	0,1	2148	24,1
Region Midt												
R2	E6 Nordre avlastningsveg	2003	1232	1 443	1432	1466	234	19,0	23	1,6	34	2,4
R2	E6 Nidelv bru	2007	146	146	146	151	5	3,4	5	3,2	5	3,4
R3	E6 Vist - Jevika - Selli	2002/05	1049	1 044	1041	1056	7	0,7	12	1,2	15	1,4
R9	E39 Kvivsvegen											
R10	E39 Renndalen - Staurset bru	2006	297	297	297	297			0	0,1		
F15	Rv 64 Atlanterhavstunnelen	2005	732	732	732	732			0	0,0		
F15	Rv 62 Fresvika - Jordalsgrenda	2005	164	168	168	168	4	2,4	0	0,0		
F15	Rv 653 Eiksundsambandet	2002	1028	955	949	997	-31	-3,0	42	4,4	48	5,1
F15	Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene ⁵⁾	2008	430	430	430	430						
F17	Rv 769 Spillum - Namdalsvegen	2002	208	237	235	253	45	21,6	16	6,9	18	7,7
			5286	5 451	5430	5550	264	5,0	99	1,8	120	2,2
Region Nord												
R3	Rv 80 Røvika - Strømsnes ⁶⁾	2006	317	317	317	392	75	23,7	75	23,7	75	23,7
R4	E10 Lofotens fastlandsforbindelse - videreføring	2001	1300	1 300	1300	1302	2	0,2	2	0,1	2	0,2
R4	E10 Fjøsdaalen	2004	121	139	135	135	14	11,6	-4	-3,2		
R5	E6 Langnesbukta - Jansnes	2004	127	146	145	145	18	14,2	-1	-0,5		
F18	Rv 808 Finneidfjord - Åsen	2004	135	135	135	137	2	1,5	2	1,3	2	1,5
F18	Rv 17 Tverlandet - Godøystraumen ⁶⁾	2005	244	244	244	260	16	6,6	16	6,6	16	6,6
			2244	2 282	2276	2371	127	5,7	89	3,9	95	4,2
Sum alle prosjekt			43498	44 121	42302	44749	1251	2,9	628	1,4	2447	5,8

Region/rute/fylke/prosjekt	Ar rapport 2008								Start/åpning					
	ÅR		Avvik						Anleggstart			Trafikkåpning		
	2008	oppr overslag		St prp nr 1		Rev avtale 2008		oppr	Avtale	rev	oppr	Avtale	rev	
	mill kr (08-kr)	mill kr (08-kr)	%	mill kr (08-kr)	%	mill kr (08-kr)	%	år/mnd	2008 år/mnd	år/mnd	år/mnd	2008 år/mnd	år/mnd	
Region Øst														
R1	E6 Svingensbogen - Åsgård	2477	97	4,1	-14	-0,6	-14	-0,6	0505	0505		0811	0811	
R1	E6 Vinterbru - Assurtjern	1318	-49	-3,6	-50	-3,6	-50	-3,7	0608	0609		0909	0910	
R2	E6 Hovinmoen - Dal/Skaberud - Kolomoer	1488	38	2,6	159	12,0	38	2,6	0712	0712		0912	0912	0910
R6	E18 Momarken - Sekkelsten	624	90	16,9	91	17,0	90	16,9	0508	0508		0710	0708	
R6	E18 Krosby - Knapstad	1249	208	20,0	209	20,0	208	20,0	0708	0708		1006	1006	1009
R7	E18 Festningstunnelen	295	48	19,4	48	19,5	47	19,0	0703	0703		0907	0907	0908
R7	E18 Bjørvikaprojektet ¹⁾	5519	703	14,6	393	7,7	393	7,7	0506	0506		1210	1211	
R12	E16 Wøyen - Bjørum	1306	270	26,1	42	3,3	-25	-1,9	0505	0505		0810	0905	
R15	Rv 2 Kløfta - Nybakk	741	15	2,1	14	2,0	14	1,9	0408	0408		0707	0710	
R19	Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen	3540	740	26,4	920	35,1	740	26,4	08xx	08xx	0802	13xx	13xx	1310
F1	Rv 808 Ny Kråkerøyforbindelse	679	54	8,6	54	8,7	54	8,6	0806	0806	0811	0911	0911	1010
F5	Rv 255 Jørstad - Segalstad bru	280	55	24,4	55	24,4	55	24,4	0704	0706		0910	0910	
		19516	2269	13,2	1921	10,9	1550	8,6						
Region Sør														
R7	E18 Høvik - Frydenhaug	1126	21	1,9	21	1,9	21	1,9	0304	0305		0610	0611	
R7	E18 Frydenhaug - Eik	761			-1	-0,1			0604	0604		0905	0811	0901
R7	E18 Kopstad - Gulli	1611	-282	-14,9	0	0,0			0408	0408		0709	0712	
R7	E18 Langåker - Bommestad	1330	-100	-7,0	-100	-7,0	-100	-7,0	0701	0701		0908	0909	0906
R5	Rv 7 Ramsrud - Kjeldsbergsvingene	394	30	8,2	29	8,1	30	8,2	0804	0804	0904	1112	1112	
F6	Rv 283 Øvre Sund bru ²⁾	484	134	38,3	58	13,7	61	14,4	0608	0608		0910	1006	1110
F7	Rv 311 Ringveg vest Kjelle - Kilen	1151	33	3,0	1	0,1			0402	0404		0706	0801	0803
F7	Rv 306 Kirkebakken - Re grense	348			0	0,1			0709	0801		0909	0912	
F8	Rv 38 Eklund - Sannidal	230	55	31,4	16	7,3	24	11,7	0703	0703		0810	0810	0812
F10	Rv 465 Kjørrefjord - Ulland, str. Hanesund	335	85	34,0	-14	-3,9			0606	0609		0806	0903	0907
		7770	-24	-0,3	11	0,1	36	0,5						
Region Vest														
R8	E39 Stangeland - Sandved	260	16	6,6	16	6,6	16	6,6	0810	0812		0912	1006	
R9	E39 Gammelseter - Nipetjern	247	-23	-8,5	-7	-2,6			0509	0509		0809	0809	
R11	E134 Rullestadvet ³⁾	381	-12	-3,1	-23	-5,6	-17	-4,3	0305	0403		0512	0711	
R12	E16 Børlaug - Voldum	295	-5	-1,7	-5	-1,7	-5	-1,7	0601	0601		0810	0806	0809
F11	Rv 44 Stangeland - Skjæveland	487	63	14,9	62	14,7	63	14,9	0508	0508		0711	0712	
F11	Rv 47 T-forbindelsen	1437			0	0,0			0811	0811	0905	1204	1204	1305
F11	Rv 519 Finnfast	600			-33	-5,2	-33	-5,2	0609	0609		0911	0911	
F12	Rv 7 Hardangerbrua ⁴⁾	2103					-	-	0706	0702		1107	12xx	1306
F12	Rv 544 Halsnøysambandet	432	15	3,6	-11	-2,4			0503	0505		0806	0803	
F12	Rv 546 Austevollbrua	380	1	0,3	-6	-1,4			0505	0505		0711	0711	
F12	Kanalvegen/Kryss Fjøsangervegen	202	26	14,8	12	6,2	16	8,6	0601	0605		0805	0812	0808
F12	Rv 557 Ringveg vest	1198	-77	-6,0	-77	-6,0	-77	-6,0	0605	0608		0910	1004	1006
F12	Rv 567 Hauge - Lonevåg	236	21	9,8	22	10,1	21	9,8	0811	0811	0908	1111	1111	
F12	Bybanen	2290			0	0,0			08xx	08xx	0708	10xx	10xx	1008
F14	Rv 5 Hammarsgrovi - Stølsneset	229	9	4,1	-10	-4,1			0709	0709		0911	0911	
F14	Rv 55 Fatlaberget	206	22	12,0	6	3,2			0611	0701		0810	0811	0812
		10983	56	0,5	-52	-0,5	2087	23,5						
Region Midt														
R2	E6 Nordre avlastningsveg	1466	234	19,0	23	1,6	34	2,4	0409	0408		0907	0911	1005
R2	E6 Nidelv bru	151	5	3,4	5	3,2	5	3,4	08xx	08xx	0804	09xx	09xx	0907
R3	E6 Vist - Jevika - Selli	1109	60	5,7	65	6,3	68	6,5	0203	0201		0709	0907	0909
R9	E39 Kvivsvegen													1212
R10	E39 Renndalen - Staurset bru	297			0	0,1			0712	0801		1010	1010	
F15	Rv 64 Atlanterhavstunnelen	732			0	0,0			0607	0608		0812	0903	0909
F15	Rv 62 Fresvika - Jordalsgrenda	168	4	2,4	0	0,0			0511	0511		0708	0712	
F15	Rv 653 Eiksundsambandet	1015	-13	-1,3	60	6,3	66	7,0	0302	0302		0710	0802	
F15	Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene ⁵⁾	430							0804	0804		0911	0911	0909
F17	Rv 769 Spillum - Namdalsvegen	253	45	21,6	16	6,9	18	7,7	0301	0308		0612	0811	0910
		5621	335	6,3	170	3,1	191	3,5						
Region Nord														
R3	Rv 80 Røvika - Strømsnes ⁶⁾	457	140	44,2	140	44,2	140	44,2	0807	0807	0811	1012	1012	1106
R4	E10 Lofotens fastlandsforbindelse - videref	1302	2	0,2	2	0,1	2	0,2	0307	0307		0712	0712	
R4	E10 Fjøsaldalen	131	10	8,3	-8	-6,0	-4	-3,0	0509	0604		0711	0802	0803
R5	E6 Langnesbukta - Jansnes	145	18	14,2	-1	-0,5			0605	0606		0808	0810	
F18	Rv 808 Finneidfjord - Åsen	120	-15	-11,1	-15	-11,2	-15	-11,1	0508	0508		0712	0710	
F18	Rv 17 Tverlandet - Godøystraumen ⁶⁾	260	16	6,6	16	6,6	16	6,6	0704	0708		0909	0911	
		2415	171	7,6	133	5,8	139	6,1						
Sum alle prosjekt		46305	2807	6,5	2184	4,9	4003	9,5						

MERKNAD:

1) Omregnet med SSBs betongindeks pr 1 januar fra 2004 til 2007 og med Finansdepartementets planindeks fra 2007 til 2008.

2) Overslag pr. 31. mai 2008 er foreløpig anslag.

3) Opprinnelig overslag er ekskl strekningen Vintertun - Vassvikvatn.

4) Omregnet med SSBs betongindeks fra 2004 til 2007 og med Finansdepartementets planindeks fra 2007 til 2008. Ekstern kvalitetssikring av overslaget pågår.

5) Opprinnelig kostnadsoverslag er i hht St prp nr 45 (2007-2008).

6) Ekskl bomstasjoner