



Statens vegvesen

Årsrapport 2010

for Statens vegvesen



mars 2011

www.vegvesen.no

Innholdsfortegnelse

1	SAMMENDRAG	3
2	RAMMEBETINGELSER	5
2.1	PRISUTVIKLING FRA 2009 TIL 2010	5
2.2	UTVIKLING I TRAFIKK OG BILPARK	5
2.2.1	TRAFIKKUTVIKLING 2010	5
2.2.2	UTVIKLING I BILPARK	5
3	ØKONOMI	6
3.1	OVERSIKT KAP. 1320 OG KAP. 4320 STATENS VEGVESEN	6
3.1.1	UTGIFTER KAP. 1320 STATENS VEGVESEN	6
3.1.2	INNTEKTER KAP. 4320 STATENS VEGVESEN	7
3.2	POSTVIS OVERSIKT STATENS VEGVESEN KAP. 1320 OG KAP. 4320	7
3.2.1	POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER	7
3.2.2	POST 25 BETALING FOR ARBEIDER UTFØRT FØR 2010 FOR DE NYE FYLKESVEGENE	8
3.2.3	POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER	8
3.2.4	INVESTERINGSPOSTENE 30, 31, 35, 36 OG 37, INKLUSIV EKSTERN FINANSIERING	8
3.2.5	OPPFØLGING AV INVESTERINGSPROSJEKTER	10
3.2.6	POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE	11
3.2.7	POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER	11
3.2.8	POST 01 SALGSINNTEKTER	12
3.2.9	POST 02 DIVERSE GEBYRER	12
3.2.10	POST 03 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSLESKAPER	12
3.3	KAP. 4322 POST 90 OG KAP. 5624 POST 80 - SVINESUNDFORBINDELSEN	13
4	MÅL OG RESULTATER	14
4.1	FRAMKOMMELIGHET	14
4.1.1	MÅL OG RESULTATER	14
4.1.2	ANNEN INFORMASJON	15
4.2	TRAFIKKSIKKERHET	19
4.2.1	MÅL OG RESULTATER	19
4.2.2	ANNEN INFORMASJON	20
4.3	MILJØ	23
4.3.1	MÅL OG RESULTATER	23
4.3.2	ANNEN INFORMASJON	24
4.4	UNIVERSELL UTFORMING	26
4.4.1	MÅL OG RESULTATER	26
4.4.2	ANNEN INFORMASJON	26
5	BRUKER	27
5.1	PUBLIKUMSSERVICE	27
5.2	BRUKERUNDERSØKELSER	28

6	FORSKNING OG UTVIKLING	28
7	MEDARBEIDER	29
7.1	EGEN ETAT	29
7.1.1	HELSE, MILJØ OG SIKKERHET	29
7.1.2	MEDARBEIDERTILFREDSHET	29
7.1.3	FREMME LIKESTILLING OG HINDRE DISKRIMINERING	29
7.2	ENTREPRISDRIFTEN	30
7.2.1	MÅL OG RESULTATER	30
8	EFFEKTIVISERING AV STATENS VEGVESEN	31
8.1.1	BEMANNING OG KONSULENTBRUK	31
8.1.2	MÅLINDIKATORER FOR EFFEKTIVISERING	31
8.2	ANNET EFFEKTIVISERINGSARBEID I ETATEN	33
9	ANNEN INFORMASJON	34
9.1	AUTOSYSPROSJEKTET	34
9.2	IKT-ARKITEKTUR	34
9.3	BRUK AV FULLMAKT TIL Å INNGÅ LEIEAVTALER OG AVTALER OM KJØP AV TJENESTER UT OVER BUDSJETTÅRET	35
10	KAPITTEL 1301 POST 72 TILSKUDD TIL MILJØVENNLIG TRANSPORT TRANSNOVAPROSJEKTET	35
11	KAPITTEL 1330 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT	36
12	FORVALTNINGSREFORMEN	36
13	VEDLEGG	37

1 Sammendrag

De mål som er satt for Statens vegvesen gjennom Prop. 1 S (2009-2010) og i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet er i all hovedsak nådd.

I 2010 omkom 210 personer i vegtrafikken. Dette er det lavest antall drepte siden 1955, og 2 færre enn i 2009. Foreløpige tall viser at antall drepte og hardt skadde i 2010 er 950 personer, mens gjennomsnittet i perioden 2006-2009 var 1133.

Det ble åpnet 13,2 km firefelts veg for trafikk i 2010. På to- og trefeltsveger ble det satt opp 30,2 km midtrekkverk, og det ble etablert forsterket midtoppmerking på 138 km riksveg.

Det ble åpnet 39,9 km gang- og sykkelveg i 2010, der målet var å bygge 34 km. Den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen utført av Transportøkonomisk institutt (2010) viste en reduksjon i sykkelandelen totalt fra 5 prosent til 4 prosent fra 2005 til 2009.

For universell uforming er det ingen avvik i de nye prosjekter- og prosjektplaner og området er i utvikling gjennom målrettet arbeid i regionene.

Vegdekkenes tilstand ved utgangen av 2010 er omtrent uforandret fra 2009. Det ble lagt asfalt for 650 mill. kr, som var 60 mill.kr mer enn forutsatt. Totalt ble det lagt 955 km asfalt på riksvegene.

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

Den positive trenden for bilbeltebruk fortsetter. Sammenlignet med resultatene 2009 viser 2010 tallene økt bilbeltebruk både innenfor og utenfor tettbygd strøk. 90,6 prosent av førere og passasjerer nyttet bilbelte innenfor tettbebygd strøk og 93,6 prosent utenfor tettbygd.

Totalt har Statens vegvesen omsatt for omlag 33,5 mrd.kr i 2010, dette er 6,7 prosent mer enn i 2009. Av bevilgningene som gjelder riksveg, viser regnskapet et forbruk på 98,4 prosent Statens vegvesen har gjennom året iverksatt en rekke tiltak for å sikre en effektiv utnyttelse av midlene. Mindreforbruket på riksvegnettet, på 1,6 prosent, gjelder postene, 36 E16 over Filefjell og 37 E6 vest for Alta. For disse postene har ikke Statens vegvesen fullmakt til å foreta midlertidig å omdisponering til andre poster.

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger, viser et merforbruk på 66 mill. kr. Årsaken er forsering av dekkelegging, og tiltak knyttet til tunneler, bruer og vegutstyr.

Post 30 Riksveginvesteringer, viser et merforbruk på 144 mill. kr. Det er et stort behov for midler til planlegging. For å sikre at prosjektene og aktivitetene i Nasjonal transportplan 2010-2019 skal kunne gjennomføres som planlagt, ble det nyttet mer midler enn forutsatt på riksveg. De største avvikene på posten er knyttet til store prosjekter og planlegging. Merforbruket på store prosjekter blant annet som følge av utsatt rekvirering av bompenger på prosjektet E6 Dal – Minnesund i Akershus og Hedmark. Videre har det vært raskere framdrift enn forutsatt på E18 Sky-Langangen i Vestfold og rv 7 Ramsrud-Kjeldsbergvingene i Buskerud. For programområdet trafikksikkerhet er det et mindreforbruk. Enkelte prosjekter vil derfor først bli fullført i 2011

Generelt sett har 2010 vært utfordrende for Statens vegvesen. Samtidig med at etaten har håndtert en betydelig omsetningsøkning, har en omfattende forvaltningsreform blitt gjennomført. I denne forbindelse fikk fylkeskommunene og Oslo kommune overført ansvaret for ca 17 200 km av det øvrige riksverket. Statens vegvesen har lagt vekt på å være en god tilrettelegger, slik at fylkeskommunene har fått et godt beslutningsgrunnlag for sine

prioriteringer på fylkesvegnettet. Samtidig med denne reformen har Statens vegvesen gjennomført en betydelig omorganisering.

Den viktigste risikofaktoren framover for Statens vegvesen, er mangel på kapasitet, bemanning, rekruttering og kompetanse. Dette gjelder spesielt planressurser og byggherrekapasitet.

For å redusere risikoen har etaten omdisponert ressurser og leid inn konsulenter for å kunne gjennomføre drift, vedlikehold og investeringsprosjekter på riks- og fylkesvegnettet.

Etaten arbeider aktivt mot høyskoler og universitet, for å øke interessen for ingeniør- og annen teknisk utdanning innen byggherre og planlegging.

En annen viktig risikofaktor, er prisutviklingen på drift- og vedlikeholdskontraktene. En fortsatt økning, gir store utfordringer, ikke minst sett i lys av det store vedlikeholdsbehovet på riks- og fylkesveger.

Etatens tiltak for å få flere tilbydere til driftskontraktene har blant annet resultert i økt konkurranse om driftskontraktene blant entreprenørene.

2 Rammebetingelser

2.1 Prisutvikling fra 2009 til 2010

Som det framgår av etterfølgende tabell, ble prisøkningen knyttet til anlegg og vedlikehold noe større enn det som ble lagt til grunn for budsjettet

	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.) ¹⁾
Anlegg	2,7	3,2
Vedlikehold	3,2	4,4

¹⁾Kilde Statistisk sentralbyrå.

2.2 Utvikling i trafikk og bilpark

2.2.1 Trafikkutvikling 2010

Landsdel	Forventet (pst.)	Faktisk (pst.)
Østlandet	1,6	1,4
Sørlandet	1,9	0,7
Vestlandet	1,7	1,1
Trøndelag	1,3	0,2
Nord-Norge	0,9	1,0
Landet	1,6	1,1

Trafikkøkningen på landsbasis ble noe lavere enn foutsatt, med unntak av Nord-Norge.

2.2.2 Utvikling i bilpark

	2009	2010	Endring 2009- 2010 (pst.)
Førstegangsregistrerte biler inklusive bruktimporterte biler	193 435	226 844	17,3
Totalt antall registrerte biler	2 789 664	2 855 937	2,4

3 Økonomi

3.1 Oversikt kap.1320 og kap. 4320 Statens vegvesen

3.1.1 Utgifter Kap. 1320 Statens vegvesen

Kap. 1320 Post	Til disp. ¹⁾ 2010 (mill.kr)	Regnskap 2010 (mill.kr)	Avvik	
			(mill.kr)	Pst.
23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger	6 503,5	6 569,0	65,5	1,0
29 Vederlag til OPS-prosjekter	543,6	512,5	-31,1	-5,7
30 Riksveginvesteringer	6 002,1	6 146,0	143,9	2,4
31 Rassikring Riksveg	410,3	224,1	-186,2	-45,4
35 Vegutbygging i Bjørvika	238,2	237,1	-1,1	-0,5
36 E6 over Filefjell	132,0	21,3	-110,7	-83,9
37 E6 vest for Alta	150,0	38,7	-111,3	-74,2
72 Kjøp av riksvegferjetjenester	432,6	435,1	2,5	0,6
Sum statlige midler til riksvegformål	14 412,3	14 183,8	-228,5	-1,6

¹⁾ Til disposisjon er Statens vegvesens rammer etter at vegdirektøren har nyttet sine fullmakter, jf. forklaring til statsregnskapet 2010.

Totalt omsatte Statens vegvesen 33,5 mrd. kr knyttet til riks og fylkesveg.

Av disponible bevilgninger til riksvegformål viser regnskapet et forbruk på 98,4 prosent. Statens vegvesen har gjennom året iverksatt tiltak slik at disponible midler har blitt effektivt utnyttet. Mindreforbruket på riksvegnettet, på 1,6 prosent, skyldes at Statens vegvesen ikke har fullmakt til å midlertidig omdisponere bevilgningene på post 36 og 37 til andre formål.

Post 23 viser et merforbruk på ca 66 mill. nok. Dette er 1 prosent mer enn disponible midler på posten. Deler av ledige bevilgninger, på postene 29 og 31 er benyttet på post 23, til å framskynde tiltak som opprinnelig var planlagt gjennomført i 2011. De framskyndende tiltakene er innenfor dekkelegging, og tiltak knyttet til tunneler, bruer og vegutstyr. Midlene tilbakeføres i 2011.

Post 30 viser et merforbruk på 144 mill. kr. Dette er 2,4 prosent mer enn disponible midler på posten. De største avvikene på posten er knyttet til et merforbruk på store prosjekter og til planlegging. Merforbruket på post 30 sees i sammenheng med mindreforbruket på post 31 rassikring riksveg. Midlene tilbakeføres i 2011.

Post 31 rassikring viser et mindreforbruk på 186 mill. kr for tildelte midler til tiltak på riksveg. Dette utgjør 45 prosent av disponible midler på denne delen av posten. Avviket skyldes i vesentlig grad senere oppstart som følge av manglende planavklaringer og/eller forsinkelser i forbindelse med prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag på flere prosjekter

I tillegg til bevilgningen til riksvegformål over statsbudsjettet, nyttet Statens vegvesen 5161 mill.kr, som ble stilt til rådighet av bompengeselskaper, kommuner, med flere.

Post 25 Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene, ble bevilget 500 mill.kr i 2010. Det må påregnes utgifter til posten i 2011

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

Kap.1320 Post	Til disp. ¹⁾ 2010 (mill.kr)	Regnskap 2010 (mill.kr)	Avvik	
			(mill.kr)	Pst.
25 Betaling for arbeider utført før 2010 for de nye fylkesvegene	500	498,8	-1,2	-0,2
31 Rassikring, Tilskudd fylkesveg	570	261,3	-308,7	-54,2
61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	25	25	0	0
Sum	1 095,00	785,10	-309,90	-28,3

3.1.2 Inntekter kap. 4320 Statens vegvesen

Kap. 4320 Post	Budsjett 2010	Regnskap 2010	Mill.kr	
				Merinntekt
01 Salgsinntekter m.m.	151,7	156,8		5,1
02 Diverse gebyrer	279,4	310,4		31,0
03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	80,0	99,3		19,3
15 Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	-	1,6		1,6
16 Refusjon av fødsels-/adopsjonspenger	-	21,3		21,3
17 Refusjon lærlinger	-	0,4		0,4
18 Refusjon av sykepenger	-	48,1		48,1
Sum kap.4320	511,1	637,8		126,6

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

3.2.1 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger

Samlet for post 23 var det et merforbruk på 66 mill. kr. Merforbruket skyldes framskynding av vedlikeholdstiltak som opprinnelig var planlagt gjennomført i 2011. Dette gjelder dekkelegging, utbedringer av tunneler, bruer og vegutstyr. Midlene tilbakeføres i 2011.

I 2010 utgjorde kostnadene til sams vegadministrasjon totalt 1 237 mill. kr fordelt med 1 063 mill. kr til sams drift og 174 mill. kr til sams vedlikehold.

I 2010 ble det inngått 17 nye driftskontrakter med varighet på fem år. Kontraktene startet opp 1. september og avløste kontrakter som ble inngått for 4 og 5 år siden. I forhold til de tidligere kontraktene ble kostnadsøkingen på om lag 80 pst utover kostnadsveksten beregnet ut fra SSBs kostnadsindekser for perioden. 20 pst av kostnadsveksten kan tilskrives at det er lagt inn flere oppgaver (økt volum, økt trafikk, med mer), mens 10 pst antas å være kommet som følge av endrede byggherrekra. De siste 50 pst representerer entreprenørenes økte priser sammenlignet med forrige gang kontraktene ble lyst ut. Den store kostnadsveksten på driftskontraktene har medført at midler til vedlikehold har blitt mindre enn forutsatt.

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

Til post 25 ble det bevilget 500 mill. kr i 2010. Mindreforbruket er på 1,2 mill. kr. Enkelte tvistesaker er ikke avsluttet i 2010, slik at det også må påregnes utgifter i 2011

3.2.3 Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Statlige midler

Disponibelt beløp på post 29 i 2010 var 543,6 mill.kr. Det er et mindreforbruk på 31,1 mill.kr. Mindreforbruket skyldes blant annet utgifter til prosjektene E39 Klett - Bårdshaug og E39 Lyngdal - Flekkefjord. Avviket er knyttet til lavere inflasjon og at det ble utbetalt en lavere trafikksikkerhetsbonus enn forventet. Det vil være behov for å nytte deler av mindreforbruket til arbeider på E39- Grimstad-Kristiansand som ikke ligger i OPS-kontrakten, mens resten vil nyttes til å dekke deler av kostnadene knyttet til oppgjør av tvistesak.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av bompenger, utgjorde til sammen 200 mill. kr. Dette er som forutsatt i Prop. 1 S (2009-2010).

3.2.4 Investeringspostene 30, 31, 35, 36 og 37, inklusiv ekstern finansiering

Post 30 Riksveginvesteringer

Statlige midler

Regnskapet for 2010 viser et forbruk på 6 146 mill. kr. Dette innebærer et merforbruk på 144 mill. kr, eller 2,4 prosent av midler til disposisjon. Merforbruket er i all hovedsak knyttet til store prosjekter. Innenfor programområdene er det store variasjoner, med merforbruk på planlegging, mindre utbedringer, gang- og sykkelveger og grunnverv og mindreforbruk på trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak.

Merforbruket på store prosjekter skyldes blant annet utsatt rekvirering av bompenger på prosjektet E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset i Akershus og Hedmark. Den utsatte rekvireringen skyldes at tildelingen så langt innebærer en sterk skjevfordeling mellom statlige midler og bompenger i forhold til fordelingen i vedtatt finansieringsplan. Dette vil ikke påvirke statens totale andel av kostnadene. I tillegg har det blant annet vært noe raskere framdrift enn forutsatt på prosjektene E18 Sky – Langangen i Vestfold og rv 7 Ramsrud-Kjeldsbergsvingene i Buskerud.

Programområdet planlegging har et merforbruk på om lag 100 mill.kr. I Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt opp til et vesentlig høyere aktivitetsnivå enn tidligere. For Statens vegvesen gir dette utfordringer med å utarbeide nødvendige planer for riksvegprosjekter til rett tid. Erfaringene i 2010 har synliggjort behovet for økte midler til planlegging og behovet for å gjennomføre effektivitetstiltak innenfor planleggingen. I tillegg er Statens vegvesens utgifter til KVU/KS1 høye.

Programområdet trafikksikkerhet har et mindreforbruk på om lag 180 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak forsinket planavklaring/grunnverv for flere tiltak. Prosjektene vil bli gjennomført, selv om de er noe forsinket i forhold til forutsatt.

Nasjonale turistveger

2010 har vært preget av stor anleggsaktivitet og innsats med planlegging og forberedelser på mange av de 18 turistvegstrekingene med sikte på samlet markedsføring av

attraksjonen Nasjonale turistveger til turistsesongen 2012, herunder planlegging av reiselivskonene Gjende og Vøringsfossen.

For å sikre fullføring av viktige elementer i 2011 og 2012 har Statens vegvesen styrt mot et merforbruk på 40,3 mill. kr i 2010 mot at midlene tilbakeføres i 2011.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger, utgjorde til sammen 4 641 mill. kr. Dette er 160 mill. kr, eller 3 prosent mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2009-2010). Avviket skyldes blant annet utsatt rekvirering av bompenger på enkelte større igangsatte bompengeprojekt, blant annet E6 Dal – Minnesund.

Post 31 Rassikring

a) Riksveg

Statlige midler

Regnskapet for 2010 på post 31 riksveg, viser et forbruk på 224 mill. kr. Dette er et mindreforbruk på 186 mill. kr, eller 45 prosent. Avviket skyldes i vesentlig grad senere oppstart som følge av manglende planavklaringer og/eller forsinkelser i forbindelse med prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag på flere prosjekter, hvorav E39 Hjartåberga har et mindreforbruk på 77 mill. kr. Mindreforbruket på E39 Hjartåberga skyldes at prosjektet fikk tildelt 70 mill. kr sent i 2010, som en følge av omdisponering av midler fra fylkesvegdelene av rassikringsposten. I tillegg har prosjektene rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal, rv 80 Løding – Vikan i Nordland, rv 13 Osberg i Rogaland, rv 5 Hammarsgrovi – Stølsneset i Sogn og Fjordane og rv 13 Øvre Granvin – Voss grense i Hordaland mindreforbruk i 2010.

b) Fylkesveg

Statlige midler

Regnskapet for 2010 viser et forbruk på 261 mill. kr. Dette er et mindreforbruk på 309 mill. kr, eller 54 prosent. Avviket skyldes blant annet at betingelsene knyttet til handlingsplanen for rassikring på fylkesvegnettet i perioden 2010-2013 først ble fastlagt i mai 2010. I tillegg kommer mindreforbruk som følge av manglende planavklaringer, forsinket prosjektering og utarbeidelse av konkurransegrunnlag.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Statlige midler

Regnskapet for 2010 viser et forbruk på 237 mill. kr. Dette er et mindreforbruk på 1 mill. kr i forhold til forutsatt.

Eksterne midler

Eksterne midler stilt til rådighet på post 35, i form av forskudd, tilskudd og bompenger, utgjorde til sammen 310 mill. kr. Dette er 60 mill. kr, eller 16 prosent mindre enn forutsatt i Prop. 1 S (2009-2010).

Post 36 E16 over Filefjell

Statlige midler

Regnskapet for 2010 viser et forbruk på 21 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 111 mill. kr, eller 84 prosent. Avviket skyldes forsinket anleggsstart på prosjektet E16 Smedalsosen – Borlaug. Forsinkelsen skyldes blant annet at KS2-prosessen tok lengre tid

enn planlagt. Anleggsarbeidene startes tidlig i 2011. I tillegg er arbeidene på E16 Eidsbru – Varpe bru forsinket.

Post 37 E6 vest for Alta

Statlige midler

Regnskapet for 2010 viser et forbruk på 39 mill. kr. Dette innebærer et mindreforbruk på 111 mill. kr, eller 74 prosent. Avviket skyldes at anleggsarbeidene på prosjektet E6 Jansnes – Halselv har stoppet opp på grunn av vanskelige grunnforhold i Talvikområdet. Situasjonen knyttet til grunnforholdene ventes avklart tidlig i 2011, og anleggsarbeidene ventes å kunne starte opp i etterkant av dette.

3.2.5 Oppfølging av investeringsprosjekter

Endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2009

	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. 2010-kr)	Faktisk kostnad (mill. 2010-kr)	Avvik i pst.
Total kostnad for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2009	11 750	12 560	6,9

For alle prosjekter med kostnadsoverslag over 5 mill. kr og som ble åpnet for trafikk i 2009, er det en kostnadsøkning på totalt 6,9 pst i forhold til opprinnelige overslag. Tilsvarende tall for 2008 var en kostnadsøkning på totalt 3,7 prosent.

Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2009

Av prosjektene som ble fulgt opp spesielt, ble 16 prosjekter åpnet for trafikk i 2009, hvorav 9 var på dagens riksvegnett. Samlet for disse prosjektene var det en kostnadsøkning på 301 mill. kr (2,6 prosent) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag.

Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2008 var 11 prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 243 mill. kr (3,6 prosent).

Prosjekt	Opprinnelig overslag (mill. 2010-kr)	Siste overslag (mill. 2010-kr)	Avvik (mill. 2010-kr)	Avvik i pst.
E6 Vinterbro – Assurtjern	1325	1285	-40	-3,0
E16 Wøyen - Bjørum	1435	1435	0	0
E6 Hovinmoen - Dal/Skaberud - Kolomoen	1561	1710	149	9,5
E18 Festningstunnelen	274	296	22	8
Rv 255 Jørstad – Segalstad bru	351	431	80	22,8
E18 Langåker - Bommestad	1336	1236	-100	-7,5
E18 Frydenhaug - Eik	820	822	2	0,2
Rv 306 Kirkebakken – Re grense	386	386	0	0
Rv 456 Kjørrefjord - Ulland	372	359	-13	-3,5
Rv 519 Finnfast	682	682	0	0
Rv 5 Hammarsgrovi – Stølsneset (Kjøsnesfjorden)	254	254	0	0
Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene	496	480	-16	-3,2
E6 Nidelv bru	162	162	0	0
E6 Vist – Jevika – Selli	1172	1299	127	10,8
Rv 64 Atlanterhavstunnelen	813	903	90	11
Rv 769 Spillum – Namdalsvegen	280	280	0	0
Sum	11 719	12 020	301	2,6

E6 Hovinmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen

Kostnadsoverslaget er økt med 149 mill. kr (9,5 pst) i forhold til Prop. 1 S (2009-2010) og 99 mill. kr (6,1 pst) i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Økningen er omtalt i Prop. 1 S (2010-2011). Økningen skyldes mengdeøkninger og tilleggsbetaling til entreprenøren.

Rv 255 Jørstad – Segalstad bru

Kostnadsoverslaget er økt med 80 mill. kr (22,8 pst) i forhold til St.prp. nr 1 (2008-2009) og 118 mill. kr i forhold til opprinnelig kostnadsoverslag. Økningen skyldes vesentlig større kostnader knyttet til flytting av dårlige masser enn tidligere forutsatt. I tillegg kommer kostnadsøkninger på forbindelsen fra E6 til Storhove som følge av uforutsette grunnforhold.

E6 Vist – Jevika – Sellj

Kostnadsoverslaget er økt med 127 mill. kr i forhold til St. prp. nr 1 (2008-2009) og 134 mill. kr i forhold til opprinnelig overslag. Kostnadsøkning som en følge av raset i Løsberga er omtalt i St.prp. nr. 72 (2009-2009). I tillegg er kostnadsøkningen knyttet til mengdeøkninger.

Rv 64 Atlanterhavstunnelen

Kostnadsoverslaget er økt med 90 mill. kr i forhold til St. prp. nr 1 (2008-2009) og 121 mill. kr i forhold til opprinnelig overslag. Kostnadsøkningen skyldes uforutsette problemer ved drivingen av tunnelen, samt økte kostnader knyttet til mengdeøkninger.

Endringer i kostnadsoverslag og framdrift for igangværende store prosjekt

Vedlegg 1 gir en oversikt over kostnadsutvikling og framdrift for de prosjektene som blir fulgt opp spesielt. Samlet for disse prosjektene er det en forventet kostnadsøkning på 2 187 mill. kr (4,9 prosent). I forhold til Prop.1 S (2009-2010) er kostnadsøkningen 573 mill. kr (1,2 prosent) etter at overslagene i proposisjonen er korrigert som følge av nye prisindekser fra 2008 til 2009. Det er *ikke* tatt hensyn til nye prisindekser fra 2009 til 2010.

Flere av endringene i forhold til overslagene i Prop.1 S (2009-2010) er omtalt tidligere, jf. merknadsrubrikken. Statens vegvesen har kommentarer til følgende prosjekter:

E6 Harran – Nes bru

Kostnadsøkningen skyldes blant annet behov for tiltak for områdestabilisering som følge av vanskelige grunnforhold. I tillegg har Grong kommune ønsket langt mer omfattende tiltak for miljøprioritert gjennomkjøring og gang- og sykkelveger gjennom Harran sentrum enn tidligere forutsatt. Etter noe reduksjon av prosjektets omfang legges nå til grunn et kostnadsoverslag på 195 mill. 2010-kr. Dette innebærer en økning på 55 mill. kr eller 40 prosent.

E6 Jansnes - Halselv

Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak behov for tiltak for områdestabilisering som følge av vanskelige grunnforhold i Tallvikområdet.

3.2.6 Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Post 61 har en bevilgning i 2010 på 25 mill.kr. Det er ikke avvik i forbruk på posten.

3.2.7 Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det er et merforbruk på 2 mill. kr på post 72. Merutgiften er i hovedsak knyttet til utbetalinger i forbindelse med opplagskostnader for ferjen MF Stavanger samt noe høyere drivoljepris enn forutsatt.

3.2.8 Post 01 Salgsinntekter

Inntektskravet på Kap 4320 post 01 var 151,7 mill. kr, resultatet viser en merinntekt på 5,1 mill. kr.

Inntekten på denne posten har vist en betydelig nedgang de senere år og dette forsterket seg ytterligere i 2010 med en reduksjon fra 225 mill. kr i 2009 til 157 mill. kr i 2010. En vesentlig del av dette skyldes reduserte innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter samt reduksjon knyttet til salg av bompengebrikker.

Mill. kr løpende

Inntektstyper	2007	2008	2009	2010
Refusjon fra bistandsland	17	11	13	6
Øvrige refusjoner (kurs/konferanser, FoU prosjekter m.v)	16	22	8	7
Innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter	60	44	53	21
Salg av kjennemerker (skilt)	40	35	13	14
Salg av fast eiendom	27	22	13	9
Salg fra Autosys/vegdatabank	27	21	28	30
Salg av bilde til førerkort	10	9	9	12
Refusjon av utlegg for Autopass/bompengebrikker	60	69	26	15
Strøm			5	3
Kommunikasjon i tunneler			14	6
Forlik med entreprenører			12	
Innbetaling av lån fra Tungenes ferjeterminal AS til E39 Rennfast	17			
Øvrige inntekter (Turistvegprosjektet, Norsk vegmuseum, Salgsinntekter, Leieinntekter, Følgetransport m.v)	39	45	31	34
Sum	313	278	225	157

3.2.9 Post 02 Diverse gebyrer

Inntektskravet på kap. 4320 post 02 var 279,4 mill. kr, resultatet viser en merinntekt på 31,0 mill. kr. De samlede gebyrinntekter økte med 14,6 mill. kr fra 2009 til 2010.

Utviklingen knyttet til førerkort-/prøvegebyr har økt fra 213,4 mill. kr i 2009 til 233,7 mill. kr i 2010, Godkjenningsgebyr for fartsskriververksteder og gebyrinntekter knyttet til transportlisenser er redusert.

3.2.10 Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Inntektskravet på kap. 4320 post 03 var 80 mill. kr, resultatet viser en merinntekt på 19,3 mill. kr. Refusjonene dekker de faktiske utgifter som kjøretøy har påført vegutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er meget vanskelig å anslå og vil variere fra år til år.

3.3 Kap. 4322 post 90 og kap. 5624 post 80 - Svinesundforbindelsen

Kap.post	Bevilgning ihht. Prop. 1S 2009-2010 (mill. kr)	Regnskap 2010 (mill. kr)	Avvik (mill. kr)
Kap.4322, post 90 avdrag på lån	27	20,5	- 6,5
Kap.5624, post 80 renter	38	34,9	- 3,1

Bakgrunnen for mindreforbruket på avdrag på lån, er at det ble avsatt 27 mill. kr til avdrag, mens det i nedbetalingsplanen med Finansdepartementet var fastsatt at avdraget skulle være 20 mill. kr.

Hele lånebeløpet er bundet til fastrente med nedbetaling av 20 mill. kr av lånet hvert år. Svinesundsforbindelsen AS har tre lån hvor det for alle er inngått fastrenteavtale. To av lånene har en bindingstid til og med 31.12.2016 med avdragsfrihet i hele perioden. Det siste lånet er bundet til og med 2017 og har en nedbetalingsplan med 20 mill. kr per år i avdrag de første årene. I låneavtalen som Svinesundsforbindelsen AS har inngått med staten er det en åpning for at selskapet kan betale inn ekstra avdrag utover det som står i nedbetalingsplanen for lån med fastrente.

Avviket på renteutgifter skyldes lavere renter enn forutsatt.

4 Mål og resultater

4.1 Framkommelighet

4.1.1 Mål og resultater

	Mål 2010	Resultat 2010	Avvik
Antall utbedrede rasutsatte strekninger/punkt på riksvegnettet	8	9	1
Antall km vegnett som har fått gul midtlinje 2010	30,5	24,4	-6,1
Antall km sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i utvalgte byer og tettsteder åpnet i 2010	2,7	3,6	0,9
Antall km nye kollektivfelt på riksvegnettet	1,9	1,7	-0,2
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt	34	39,9	4,9
Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden i de fire største byområdene	Oslo 21,1	21,1	0
	Bergen 20,7	-	-
	Stavanger 24,0	24,5	0,5
	Trondheim 23,0	22,9	-0,1
Antall km ny firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk 2010	11,7	13,2	1,3

Rassikring

Statens vegvesen har utbedret ett rasutsattpunkt mer enn forutsatt.

Gul midtlinje

Målet for 2010 var å utbedre 30,5 km veger slik at de tilfredsstiller kravet til gul midtlinje. Resultatet viser at 24,4 km veger fikk gul midtlinje i 2010. Avviket skyldes blant annet at prosjektet E16 Eidsbru – Varpe bru har forsinket planframdrift og at prosjektet rv 200 Masterud – kryss fv 377 ble åpnet tidligere enn forutsatt.

Gående og syklende

Målet for 2010 var tilrettelegging av 34 km veg for gående og syklende. Resultatet er 39,9 km, hvorav 3,6 km i utvalgte byer og tettsteder. Resultatet viser 4,9 km mer enn målet. Avviket skyldes at noen prosjekter ble åpnet i 2010 i stedet for 2009. I tillegg er enkelte prosjekter realisert, som ikke var tatt hensyn til i måltallet for 2010, blant annet 5 km langs E18 Bjørvika/Mosseveien.

Firefeltsveger

Målet for 2010 var 11,7 km firefelts veg åpnet for trafikk på riksvegnettet. Resultatet viser at det ble åpnet 13 km firefelts veg i 2010. Avviket skyldes blant annet at virkningen av prosjektet E18 Bjørvika ikke var inkludert i måltallet, samt at prosjektet E6 Skaberudkrysset (Labbdalen – Skaberud N), ble åpnet tidligere enn forutsatt.

Reduksjon i reisetid

Rute	Reisetid 2010 Forutsatt	minutter
		Redusert reisetid 2010 Faktisk
E39 Kristiansand – Stavanger	1,2	1,2
E39 Stavanger – Bergen	0,3	0
E39 Ålesund – Trondheim	3,9	3,9
E6/rv 3 Oslo – Trondheim	0,1	0,1
E18 Oslo – Ørje	2,1	2,1

Avviket i reisetid skyldes en parsell på strekningen E39 Jektevik – Sandvikvåg, med en reduksjon på 0,3 minutter, åpnes først i 2011.

4.1.2 Annen informasjon

Veger åpnet for trafikk

Følgende riksvegstrekkninger ble åpnet for trafikk i 2010, totalt 38,8 km;

- E18 Krosby – Knapstad i Østfold (8 km)
- E18 Bjørvikatunnelen (Operatunnelen) i Oslo (1,1 km)
- E6 Skaberudkrysset i Hedmark (1,7 km)
- E39 Stangeland – Sandved i Rogaland (2,2 km)
- Rv 13 Bugjelet – Brimnes i Hordaland (1,4 km)
- E6 Nordre avlastningsveg i Sør-Trøndelag (4,8 km)
- E39 Renndalen – Staurset i Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag (14,7 km)
- E6 Majahaugen – Flygum i Nordland (4,9 km)

Drift og vedlikehold

Vegdekkenes tilstand

Til vedlikehold av vegdekker på riksveg, ble det i 2010 nyttet om lag 650 mill. kr. Innsatsen medfører at den samlede tilstanden for vegdekkene på riksvegnettet i 2010 er omtrent uforandret i forhold til 2009. Totalt ble det lagt 955 km asfalt på riksveg og 29 km asfalt på gang og sykkelveg langs riksveg.

Vegdekkene klassifiseres som svært dårlig dersom spordybde eller jevnhet ved måletidspunktet ligger over de utløsende kravene i vedlikeholdsstandarden. Dersom en strekning har en tilstand som tilsier at det sannsynligvis vil være behov for tiltak innen de nærmeste årene, betegnes tilstanden som dårlig.

I 2010 er andelen av riksvegnettet hvor dekketilstanden klassifiseres som svært dårlig om lag 7,4 prosent (777 km). Dette er en marginal reduksjon i forhold til 2009. Omfanget av vegdekker som klassifiseres som dårlig var om lag 23 prosent (2 385 km), noe som er en liten økning i forhold til 2009.

Jevnhet

Generelt sett er jevnheten dårligere enn det som forutsettes som samfunnsøkonomisk riktig. Det er små endringer i forhold til 2009. Andelen vegdekker med svært dårlig jevnhet ble noe redusert i forhold til 2009, mens andelen med dårlig jevnhet økte litt. Sett under ett var det en liten økning i andelen vegdekker med dårlig og svært dårlig jevnhet i forhold til 2009.

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

Spør

Generelt sett er spordybden større enn det som vurderes som samfunnsøkonomisk riktig. Sett under ett er andelen vegdekker med spordybde klassifisert som dårlig og svært dårlig, omtrent uforandret i 2010. Det er små endringer i forhold til 2009, andelen vegdekker med spordybde klassifisert som svært dårlig økte noe i forhold til 2009, mens andelen klassifisert som dårlig, er noe redusert.

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

Forfall

I 2010 igangsatte Statens vegvesen et arbeid for å kartlegge og beregne kostnadene for å fjerne forfallet på riksvegnettet. Kartleggingen omfatter tunneler og bruer på fylkesvegnettet. Resultatet av arbeidet vil brukes i arbeidet med utarbeidelse av Nasjonal transportplan 2014 – 2023.

Driftskontrakter – oppfølging

Statens vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å forsikre at entreprenørens arbeid er utført i henhold til kontrakten. Det er forutsatt at entreprenøren har et kvalitetssystem for oppfylging av kontrakten og ved mangler skal entreprenøren melde tilbake hvilke tiltak som iverksettes og hvilke endringer som gjøres i kvalitetssystemet.

Det ble i 2010 innført et elektronisk system, som et hjelpemiddel for oppfølging av driftskontraktene. Bruk av systemet gir mulighet for innsyn i oppfølgingen av kontraktene og gir dokumentasjon på at de følges opp. Dette medfører at Statens vegvesen har bedre oversikt over planlegging og gjennomføring av kontroller over hele landet.

Tabellen under viser omfanget av stikkprøvekontroller i 2010

	Riksveg	Riks - gang/sykkelveg	Sum
Antall kontroller som var planlagt	12 590	3 612	16 202
Antall faktisk gjennomførte kontroller	12 180	3 667	15 847
Herav brøyting, snø-/isrydding og strøing	4 131	1 210	5 341
Herav andre oppgaver som skal utføres iht. standard for drift og vedlikehold	8 049	2 457	10 506
Antall kontroller uten mangler	11 931	3 620	15 551
Herav brøyting, snø-/isrydding og strøing	4 036	1 181	5 217
Herav andre oppgaver som skal utføres iht. standard for drift og vedlikehold	7 895	2 439	10 334

Andel gjennomførte kontroller i 2010 i forhold til planlagt, var 98 prosent. Av de gjennomførte kontrollene er 98 prosent uten mangler. Kontrollene viser at entreprenørens leveranser i hovedsak er i henhold til kontrakten. Det er få mangler og lite sanksjoner.

Tabellen under viser alle ikke-planlagte kontroller, mangler og sanksjoner i 2010

	Riksveg	Riks - gang/ sykkelveg	Sum
Antall gjennomførte kontroller som ikke var planlagt	1 892	411	2 303
Antall mangler totalt på både planlagte og ikke planlagte kontroller	543	20	563
Sum trekk vinterdrift i mill. kr	2,5	0,2	2,7
Sum trekk andre drifts og vedlikeholdsoppgaver i mill.kr	0,91	0,02	0,93

Gående og syklende

Målet i Nasjonal transportplan 2010-2019, er at sykkelandelen skal brukes på 8 prosent av alle reiser innen 2019. Den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen utført av Transportøkonomisk institutt (2010) viste en reduksjon i sykkelandelen fra 5 prosent til 4 prosent fra 2005 til 2009. Flere bruker sykkel til jobb, mens færre bruker den til og fra skole. Blant ungdom 13-17 år er det færre som sykler, andelen er redusert fra 15 prosent i 2005 til 9 prosent i 2009. Men i denne aldersgruppen er det en økning i andelen som går og reiser kollektivt. I de store byområdene varierer sykkelandelen; i Kristiansand er den 9 prosent, i Trondheim 8 prosent, i Bergen 3 prosent og Oslo og Stavanger har begge 5 prosent. I Kristiansand og Oslo var det en økning i sykkelandelen, mens det i Stavanger var en reduksjon, og i Trondheim og Bergen var andelen uendret.

Antall km gang- og sykkelveganlegg som er inspisert og forbedret	Resultat 2010
- km inspisert	32,4
- km forbedret	11,8

Innen 2013 skal det gjennomføres sykkelveginspeksjoner på 40 prosent av alle gang- og sykkelruter som staten har ansvar for, med påfølgende strakstiltak i forhold til trafiksikkerhet og framkommelighet. I 2010 er det inspisert 32 km, mens om lag 12 km er forbedret.

	Resultat 2010
Utarbeide planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken for byer og tettsteder med over 5000 innbyggere	18
Etablere sykkelbyer med konsentrert innsats for økt sykkelbruk i disse	18

For å oppnå økt sykkeltrafikk, er en av de viktige faktorene å utarbeide planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder. Målet er at det i løpet av perioden 2010-2013 skal foreligge slike planer for alle fleste byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere. Det arbeides kontinuerlig med dette, og i 2010 er det utarbeidet planer i 18 byer og tettsteder. Om lag 2/3 av byer og tettsteder med over 5000 innbyggere har nå slike planer.

Statens vegvesen har i samarbeid med fylkeskommuner og kommuner valgt ut byer som har en konsentrert innsats for sykkelbruk i byområder. Det er etablert 18 sykkelbyer med konsentrert innsats for økt sykkelbruk i 2010. Videre er det i tillegg inngått intensjonsavtaler med 11 sykkelbyer i 2010.

Kollektivtrafikktiltak

Tabellen nedenfor viser endring fra 2009 til 2010, i antall kollektivtrafikkreiser i de fire største byområdene.

Kollektivtrafikkreiser	Endring 2009 – 2010 (pst.)
Oslo og Akershus	5,5
Trondheimsområdet	8,1
Nord-Jæren inkl. Stavanger	1,7
Bergen	1,9

Stavanger og Oslo har kollektivprioritering på hele stamlinjenettet. Bybanen i Bergen har full prioritering i alle signalanlegg, Fem av disse ligger på eller ved enden av riksveg/riksvegarm.

	Kollektivfelt, andre feltprioriteringer Km		Signalprioritering Antall		Andel kryss med signalprioritering ¹⁾ Pst.
	Status 31.12.2010	Bygget 2010	Status 31.12.2010	Bygget 2010	Status 31.12.2010
Oslo	45,4	0,3	64	6	AK: 88 Os: 100
Stavanger	15,5	0,5	26	1	100
Bergen	4,3	0	5	0	0
Trondheim	23,1	0,8	0	0	0
Total	88,3	1,6	95	7	-

¹⁾ Kryss på stamrutenettet.

Gjennomførte tiltak for å bedre forholdene for kollektivtransporten i 2010

Mill. 2010-kr

Type tiltak	Til disposisjon i 2010			Forbruk pr. 31.12.2010		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Framkommelighet	14,9	134,2	149,1	9,5	110,4	119,9
Knutepunkt, innfartsparkering, terminaler	4,2	112,1	116,3	-1,7	64,1	62,4
Andre tiltak ¹⁾	16,5	95,1	111,6	-5,6	94,5	89,0
Totalt	35,6	341,4	377	2,2	269,0	271,3

¹⁾ Omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, lehus.

Forbruket i 2010 fordeler seg på følgende tiltak i de fire storbyområdene:

Mill. 2010-kr

	Oslo	Stavanger	Bergen	Trond-heim	Sum
Framkommelighet	17,6	97,3	0	5,0	119,9
Knutepunkt	52,2	8,8	0	1,4	62,4
Andre tiltak ¹⁾	88,4	0	0	0,6	89,0
Totalt	158,2	106,1	0	7	271,3

¹⁾ Omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, lehus.

Rapporteringen av arbeidet med framkomelighetstiltak for kollektivtiltak, viser at planframdriften i byområdene er problematisk. Dette har gjort at mange prosjekter er blitt forsinket hvilket er hovedårsaken til mindreforbruket i 2010.

Ferjedrift

For 2010 har Statens vegvesen registrert følgende måloppnåelse for de 18 riksfergesambandene med basis i standard for ferjedrift beskrevet i St.meld. nr. 16 (2008-2009) og Nasjonal transportplan 2010-2019:

	Åpningstid 2010		Frekvens 2010		Oversitting 2010	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
Måloppnåelse	12 av 18	66,7	11 av 18	61,1	15 av 18	83,3

En heving av tilbudet i sambandene til standard lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2010-2019, er forutsatt oppnådd ved en gradvis innfasing i takt med reutlysning av sambandene.

Status konkurranseutsetting	Antall
Totalt antall konkurranseutsatte riksvegferjesamband (lyst ut, undertegnet og under kontrakt)	18
Antall samband startet opp med anbudsdrift	13
Antall samband lyst ut på konkurranse i 2010	0

4.2 Trafikksikkerhet

4.2.1 Mål og resultater

	Mål 2010	Resultat 2010	Avvik
Statens vegvesens beregnede bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde (bidrag som gjennomføres i 2010)	12,8	13,7	0,9
Antall km midtrekkverk utbedret på to- og trefelts riksveger 2010	16,5	30,2	13,9
Antall km riksveg der det er etablert forsterket midtoppmerking	30,1	138,4	108,3
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller på veg	120 000	167 401	39,5 pst.
Antall gjennomførte kjøre- og hviletidskontroller i bedrift	240 000	233 300	- 2,8 pst.

Statens vegvesens bidrag til redusert antall drepte eller hardt skadde

Det er beregnet at gjennomførte tiltak som ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, vil gi om lag 14 færre drepte og hardt skadde pr år. Totalt for handlingsprogramperioden 2010-2013, er det lagt til grunn at det skal gjennomføres tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, som gir mellom 55 og 60 færre drepte og hardt skadde per år. Dette innebærer at måloppnåelsen etter det første året av fireårsperioden ligger på rundt 25 prosent.

Midtrekkverk

I 2010 ble det bygd midtrekkverk på 30,2 km to-/trefelts riksveg. Dette er nær det dobbelte av målet. Avviket skyldes i hovedsak at prosjekter som var planlagt avsluttet i 2009 først er blitt fullført i 2010, eller at prosjekter som var forutsatt avsluttet senere i handlingsprogramperioden har blitt fremskyndet.

Forsterket midtoppmerking

Det ble etablert 138,4 km med forsterket midtoppmerking, hvilket er mer enn 100 km mer enn målet for 2010. Forsterket midtoppmerking har viset seg å være et godt trafikksikkerhetstiltak og kan etableres til en relativt lav kostnad per løpemeter, dersom

vegen har tilstrekkelig bredde. Etter gjennomgang av status og prognose ved første tertial valgte etaten å framskynde en del prosjekter og omprioritere midler for å forsere utbyggingen av forsterket midtoppmerking.

Kjøre- og hviletidskontroller

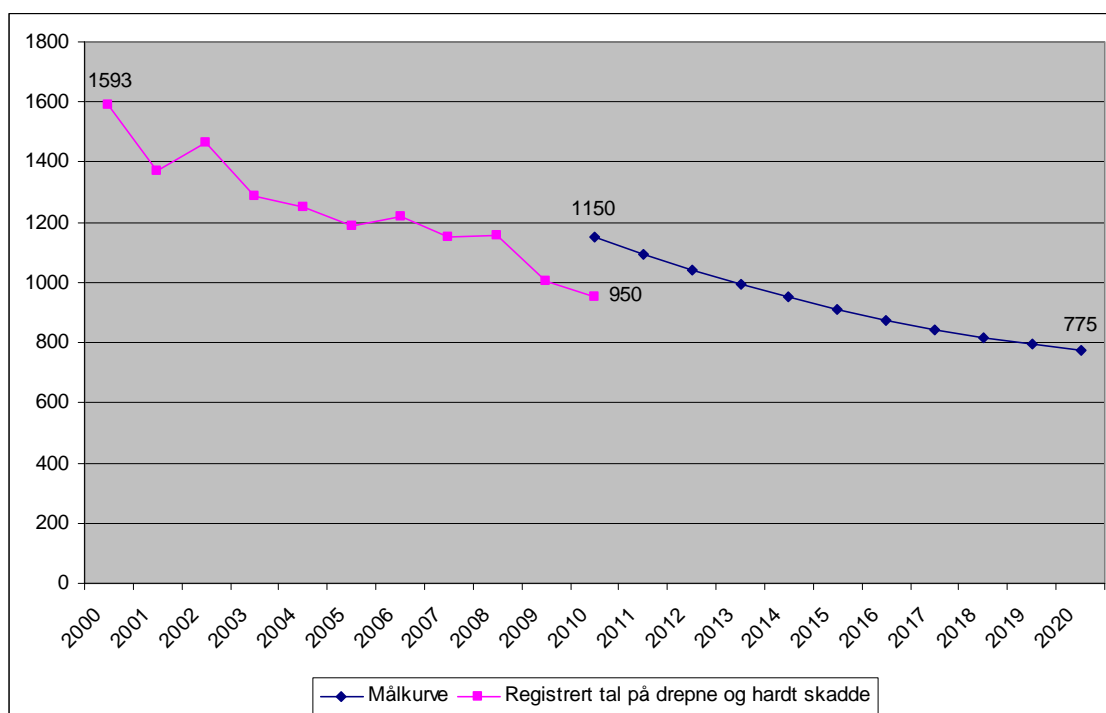
Det er et mindre avvik på kjøre- og hviletidskontroller i bedrift, men betydelig overoppfyllelse av kjøre- og hviletidskontroller på veg. Totalt sett anses resultatet som tilfredsstillende. Blant de kontrollerte sjåførene på veg var det 1 038 som hadde så grove brudd på regelverket at de ble anmeldt.

4.2.2 Annen informasjon

Ulykkesutvikling

I 2010 omkom 210 personer i vegtrafikken. Dette er det lavest antall drepte siden 1955, og 2 færre enn i 2009. Foreløpig beregnede tall for hardt skadde i 2010 er 740.

Etterfølgende grafen viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fra 2000 til 2010. Trenden er klart positiv, fra 1593 drepte og hardt skadde i år 2000 til et foreløpig tall på 950 i 2010. I Nasjonal transportplan 2010-2019 ble det fastsatt et mål om maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020. Utgangspunktet for målfastsettelsen var et forventet antall drepte og hardt skadde i 2010 på rundt 1150, basert på et beregnet gjennomsnitt for perioden 2005-2008. Dette betyr at situasjonen det første året av planperioden 2010-2019 har vært betydelig mer positiv enn det som var forutsatt.



Oppfølging av tilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport

I løpet av 2010 har Statens vegvesen behandlet seks tilrådninger rettet mot etaten, to rettet mot andre etater og to rettet mot private transportbedrifter. Det har vært avholdt et møte med Samferdselsdepartementet for gjennomgang av tilrådingene. Dette har resultert i at 10 tilrådninger er lukket og en er fortsatt til observasjon.

Statens havarikommisjon har i 2010 fremmet i alt 11 tilrådninger hvor av de 6 til Statens vegvesen er lukket. Det samme gjelder to tilrådninger til private bedrifter og to til Helsedirektoratet og Arbeidstilsynet. En tilrådning til Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og fylkeskommune er ikke lukket.

Tilsyn og øvrig utekontroll på trafikant og kjøretøyområdet

Rapporteringstype	Antall kontroller/ tilsyn i 2008	Antall kontroller/ tilsyn i 2009	Antall kontroller/ tilsyn i 2010
Trafikant:			
Tilsyn trafikkskoler/kursarrangører (ordinære og oppfølging)	794	804	801
Kjøretøy:			
Antall dekk og kjettingkontroller av tunge kjøretøy i vintersesongen	13 977	10 547	10 990
Antall vektkontroller	42 521	46 244	29 988
Antall kontroller av farlig gods	478	632	470
Antall kontroller av nyttekjøretøy (jf direktiv 2000/30)	16 304	19 360	21 346
Antall tilsyn med verksteder	654	578	694
Antall tilsyn med fartsskriververksteder	44	183	3
Antall tilsyn med kontrollorgan (PKK) (systemkontroller)	554	1 033	910
Antall tilsyn hos Autoregforhandlere	144	148	150
Antall stikkprøvekontroller av kjøretøy fra kontrollorgan (PKK)	681	1 379	1 076
Antall stikkprøvekontroller av reparerte kjøretøy (fra verksted)	22	23	8
Antall stikkprøvekontroller av kjøretøy fra fartsskriververksted	1	2	0
Tungtransportkontroller	794	804	801

Mange medarbeidere, herunder kontrollører og tilsynspersonell på kjøretøysiden, har i 2010 gjennomført utdanning gjennom Kjøretøy- og kontrollstudiet (KKS). Dette har vært en av årsakene til at det er gjennomført færre tilsyn og kontroller på enkelte områder i 2010 enn i 2009.

Tilsyn

Tilsynet har i større grad målrettet sin virksomhet inn mot tilsynsobjekter og tilsynsystema der det er grunn til å finne avvik. Dette medfører at hvert enkelt tilsyn tar lengre tid. Særlig gjelder dette oppfølging etter gjennomført tilsyn; i form av pålegg, advarsel eller tilbakekalling og i enkelte tilfeller anmeldelse. Tilsynet har også rettet oppmerksomheten mot ulovlig verksteddrift utført av ikke-godkjente verksteder.

Lavt tilsynstill for fartsskriververksteder skyldes at det, grunnet ny forskrift, var full gjennomgang av disse i 2009. De er derfor ikke prioritert i 2010.

På trafikantområdet er 37 godkjenninger tilbakekalt, 27 advarsler ilagt og 171 pålegg gitt. Disse vedtakene gjelder undervisningspersonell, faglige ledere eller opplæringsinstitusjoner. Tallet inkluderer opplæring innen utrykningskjøring.

På kjøretøyområdet er 22 godkjenninger tilbakekalt, 55 advarsler ilagt og 301 pålegg gitt. Disse vedtakene gjelder verksteder, herunder fartsskriververksteder og kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll

Utekontroll

Statens vegvesen har i større grad målrettet kontrollene, slik at kontrollene gjennomføres mot rett målgruppe til tid og sted der det er størst grunn til å finne avvik. Det betyr at det i mindre grad er fokusert på antall. Utekontroller av vinterutrustning som ledd i vinterberedskap, er i større grad styrt til tider der problemene oppstår.

Kontroll av bilbelte har økt betydelig fra 2009 til 2010. Særlig bilbeltekontroller utenom ordinær arbeidstid, dvs. på kvelder og i helger, har blitt prioritert. Dette er i tråd med målet om å målrette kontrollene til tider og på steder som anses gir best trafiksikkerhetseffekt.

Når det gjelder antall overtredelser, så er disse mangeartet. Det ble ilagt til sammen 419 gebyrer, 324 bruksforbud og inngitt 18 anmeldelser. Ved vektkontrollene ble det ilagt 17 015 overlastgebyrer. Ved bilbeltekontrollene ble det ilagt 19 302 gebyrer.

Trafiksikkerhetstilstand for trafikant og kjøretøy

Statens vegvesens tilstandsundersøkelser viser at det i 2010 var 90,6 prosent som brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og 93,6 prosent som brukte bilbelte utenfor tettbygd strøk. Resultatene omfatter lette kjøretøyer og gjelder både førere og passasjerer. Bilbeltebruk blant baksetepassasjerer inngikk ikke i tilstandsundersøkelsen for 2010, men det er i de oppgitte resultatene forutsatt et antatt nivå basert på tidligere undersøkelser. Resultatene angir dermed bilbeltebruken i en gjennomsnittsbil, medregnet fører og alle passasjerer. Sammenliknet med 2009 viser resultatene for 2010 økt bilbeltebruk, både innenfor og utenfor tettbygd strøk. Den langsiktige trenden for bilbeltebruk er positiv.

Ved utarbeidelse av handlingsprogrammet for 2006-2009 ble det satt som mål for 2010 at minst 90 prosent skulle bruke bilbelte innenfor tettbygd strøk, og at minst 94 prosent skulle bruke bilbelte utenfor tettbygd strøk. Som det framgår av resultatene fra tilstandsundersøkelsen ble målet for bilbeltebruk innenfor tettbygd strøk nådd, mens resultatet utenfor tettbygd strøk ligger så vidt lavere enn målet. I Statens vegvesens handlingsprogram for 2010-2013 og i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2010-2013 er det satt som mål at andelen som bruker bilbelte i 2014 skal øke til 92 prosent innenfor tettbygd strøk og til 95 prosent utenfor tettbygd strøk.

Ved utarbeidelse av handlingsprogrammet for 2006-2009 ble det satt som mål at minst 85 prosent av alle kontrollerte tunge kjøretøyer skulle ha godkjente bremses ved kontroll i 2010. Resultater fra Statens vegvesens undersøkelse for 2010 viser at dette nesten ble nådd, ved at 84 prosent av alle tunge kjøretøyer som ble kontrollert hadde godkjente bremses.

Trafiksikkerhetsmessige virkninger av drift og vedlikehold

Fremkommelighet og trafiksikkerhet er hovedprioritet i driftskontraktene, og oppfølging av entreprenøren bidrar til at de leverer iht. kontrakt. Dette gir et forutsigbart sikkerhetsnivå. Gjennom rutiner av byggherreberedskap, styrking av innsatsen i kritiske perioder og mulighet for å aktivere kjøretøYTEknisk kompetanse bedres trafiksikkerheten i disse periodene.

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

Sikkerhet og beredskap

I avtalene mellom Statens vegvesen og de respektive fylkeskommuner er det nedfelt at Statens vegvesen har det operative ansvaret for fylkesvegene, dvs. krisehåndteringssystemet som innføres og tilpasses i hele Statens vegvesen er forutsatt å dekke både riks- og fylkesvegnettet. Dersom det oppstår en kritisk situasjon på riks- eller

fylkesvegnettet i fylket, settes krisestab i Statens vegvesens regi. I 2010 har etaten arbeidet med å revidere og tilpasse System for krisehåndtering i forhold til forvaltningsreformen og innføring av VegCIM, som er et nytt beredskaps- og krisestøtteverktøy.

Flere øvelser har blitt gjennomført i løpet av året. Blant annet en fullskala samordningsøvelse der øvelsen ble gjennomført i et samarbeid med Telemark politidistrikt og målet var samordning av nødetater og objekteier ved en alvorlig hendelse i tunnel. Øvelser har også blitt gjennomført med fokus på ras og flom, kvikkleireskred og tunnelulykker.

Det har vært flere hendelser i 2010 hvor beredskapsplanene har vært i bruk. Blant annet ved trafikkulykker på E6 i Nord-Trøndelag og ved snørassituasjon i Møre og Romsdal.

Sektorovergripende arbeid

Statens vegvesen deltar i Direktoratet for sikkerhet og beredskap prosjekt i å utvikle et nasjonalt risikobilde som skal tydeliggjøre hvilke utfordringer Norge står overfor. Målsettingen er å utvikle et sektorovergripende risikobilde som vil være et planleggingsgrunnlag for arbeidet med samfunnssikkerhet.

Prosjektet "Sektorovergripende beredskapsplaner" anses som svært nyttig og i 2011 startes det et arbeid i fellesskap med Jernbaneverket og Norges vassdrag og energidirektorat i forhold til ROS-analyser og beredskapsplaner.

4.3 Miljø

4.3.1 Mål og resultater

	Status 01.01.2010	Status 01.01.2011	Mål 2010	Resultat 2010
Antall bosatte i områder utsatt for timemiddelkonsentrasjoner av NO ₂ over nasjonale mål (endring i antall)	3 200	1 900	-900	-1 300
Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over nasjonale mål (endring i antall)	7 800	7 500	-2 250	-300
Det skal gjennomføres støvdempingstiltak i vintersesongen i Trondheim slik at overskridelser som ligger på 80 pst. av grenseverdien unngås				Gjennomført, se avsnittet om luftforurensning under.
Det skal evalueres om samarbeid mellom Midtre Troms og Tromsø kommune, for å få bilistene til å bruke piggfrie vinterdekk, har gitt tilstrekkelig forbedringer i piggfri andel og luftkvalitet				Ikke gjennomført, se avsnittet etter tabellen
Støyplageindeks (endring i støyplage i befolkningen i beregningstidspunktet)	74 900	74 000	-2 000	-900

Statustallene for inngangen av 2010 avviker fra resultatene presentert i årsrapport for 2009, dette skyldes forvaltningsreformens overføring av vegnett til fylkeskommunen. Tallene er beregnede tall og har dermed en viss usikkerhet.

Statens vegvesen nådde målet for NO₂-konsentrasjoner, men dette betyr ikke nødvendigvis at luftforurensningssituasjonen i 2010 har vært bedre enn tidligere år. Se avsnitt 4.3.2.

Avviket fra målet for antall bosatte i områder utsatt for PM₁₀ over nasjonalt mål skyldes i hovedsak at Elgseter gate i Trondheim ikke omklassifiseres til fylkesveg før i 2011.

Målet for reduksjon i støyplassindeks ble ikke nådd. Dette skyldes i hovedsak at nedklassifisering av Elgsetergate i Trondheim inngikk i målet. Omklassifiseringen blir gjennomført i 2011.

	Mål 2010	Resultat 2010	Avvik
Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområder	0	0	0
Antall daa inngrep i eller nærføring til naturreservater	0	0	0
Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø	1	1	0
Antall kulturminner som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg	10	12	2
Antall daa kulturmiljøer som går tapt eller får redusert kvalitet som følge av nyanlegg	0	0	0
Antall daa dyrket jord til transportformål	242	246,5	4,5
Antall daa spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sin verdi vesentlig som følge av nyanlegg	0	0	0

Antall kulturminner som gikk tapt i forbindelse med Statens vegvesens vegprosjekter økte med 2 mer enn forutsatt, dette er knyttet til prosjekt E18 Krosby – Knapstad.

Resultatet for antall daa dyrket jord til transportformål avviker fra mål i 2010 med 4,5 daa. Dette skyldes en økning på strekningen rv 9 Homme – Skarpenland.

4.3.2 Annen informasjon

Forurensningsforskriftens krav – luftkvalitet

Forurensningsforskriften stiller krav til luftkvalitet i et område. Den omfatter dermed alle aktuelle kilder, slik som vegtrafikk, vedfyring, industri med mer. I byene hvor det er målt overskridelser står vegtrafikken for en vesentlig andel av utslippene.

I følge Norges rapportering til EU var det i 2009 overskridelser av grenseverdier for PM₁₀ i Stavanger og Trondheim. I 2010 rapporteres det om overskridelser av grenseverdien i Bergen og Trondheim (kilde www.luftkvalitet.info). De offisielle, kvalitetssikrede tallene foreligger ikke.

I Bergen og Oslo var piggfriandelen omtrent 85 prosent. I tillegg til Bergen og Oslo hadde også Asker og Bærum piggfriandel over 80 prosent. Trondheim kommune vedtok høsten 2010 å avvikle piggdekkgebyret. I løpet av året har Statens vegvesen og Trondheim kommune til sammen gjennomført om lag 45 støvdempende tiltak i Trondheim. I Oslo er piggdekkgebyr, støvdemping og miljøfartsgrenser videreført fra tidligere år.

I foran nevnte EU-rapport rapportertes det for 2009 også om overskridelser av grenseverdier for NO₂ i Bergen, Oslo, Stavanger og Tromsø. De offisielle og kvalitetssikrede tallene for 2010 foreligger foreløpig ikke. Det er svært sannsynlig at det også i 2010 vil bli rapportert overskridelser i Oslo og Bergen. I Bergen ble det innført datokjøring som akutt-tiltak i den mest forurensede perioden i 2010.

Forurensningsforskriftens krav - innendørs støy

I forhold til forurensningsforskriftens krav er i underkant av 700 boenheter som har beregnet støynivå over 42 dBA innendørs. Et fåtall av disse har takket nei til tiltak. Noen få boenheter skal rives. Det foreligger konkrete planer for utbedring av en del boenheter i 2011. Ca ¼ av boenhetene er planlagt utbedret innen 2014. For de resterende ca 500 boenhetene skal det utarbeides det en samlet handlingsplan.

Grønn stat

Grønn stat i kontor

Statens vegvesen har gjennomført flere tiltak for å bidra til å redigere miljøproblemene:

- Økt fokus på kildesortering, resirkulering av datautstyr og reduksjon i papirforbruket. Andel restavfall for 2010 er på 45 prosent.
- Etablering av videoløsning. Antall brukte timer på videokonferanser i 2010 er 17 723 timer. Dette er en økning på 23 prosent fra 2009 og hele 60 prosent mer enn i 2005. Videokonferansene erstatter reiser med fly og bil og har dermed et stort potensial for reduksjon av klimagassutslipp.
- Redusere bruk av egenbil som transportmiddel til og fra steder med godt utbygd kollektivtilbud gjennom vedtak om innføring av parkeringsavgift.
- Redusere energibruk i etatens bygg vurderes fortløpende, tildeles i samarbeid med utleiende av etatens lokaler. Noen kontorlokaler er utstyrt med moderne løsninger som innebærer at temperatur og ventilasjon reguleres automatisk med senking av temperaturen på kvelds-/nattestid og i helgene.
- Staten krever miljøsertifisering ved innkjøp der dette er hensiktsmessig, eksempel er trykkeritjenester og renhold.

Grønn stat i byggherrevirksomheten

Saltforbruket vintersesongen 2009/2010 var om lag 200 000 tonn, en økning på om lag 5 prosent i forhold til sesongen før.

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

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

4.4 Universell utforming

4.4.1 Mål og resultater

	Mål 2010	Resultat 2010	Avvik
Antall kollektivknutepunkt langs riksvegnettet som ble universelt utformet	6	5	-1
Antall holdeplasser for kollektivtransport på riksveg som ble universelt utformet	93	68	-25
Antall ferjer i riksvegferjedriften som er tilgjengelige for alle	30	30	0

Handlingsprogrammet for Statens vegvesen 2010 – 2013 legger opp til at om lag 60 knutepunkter og 800 holdeplasser skal oppgraderes i perioden.

Antall knutepunkter som er oppgradert i 2010 avviker fra målet med ett knutepunkt. Avviket er knyttet til tiltak på rv 162 som først kan åpnes våren 2011 på grunn av tidlig vinter og arkeologiske utgravninger.

Avviket i antall holdeplasser som er oppgradert i 2010 skyldes i hovedsak forsinkelser i planprosessene.

Målet for 2010 om antall ferjer som er tilgjengelige for alle er oppfylt. Av totalt 36 stk ferjer står 6 ferjer igjen som per i dag ikke er universelt utformet.

4.4.2 Annen informasjon

Universell utforming

Håndbok i *Universell utforming av veger og gater* gjennomgikk kvalitetssikring høsten 2010 og ble fullført i februar 2011. Det er satt i gang et prosjekt for hvordan etaten kan måle utviklingen for universell utforming og et registreringsopplegg tilknyttet dette.

Det rapporteres null avvik knyttet til universell utforming i nye prosjekter/planer. For universell utforming ved oppgradering/utbedring rapporteres det om enkelte avvik. Dette innebærer en reduksjon av standard på enkelte holdeplasser for buss.

Universell utforming i driftskontrakter

Det er utfordrende å sikre universell utforming gjennom hele året, og da spesielt i vinterhalvåret. Etatens håndbøker inneholder pr i dag ikke beskrivelser av hvordan objekter med universell utforming skal driftes. Dette vil foreligge når ny håndbok blir ferdig i løpet av 2011. Det er derfor ikke forhandlet inn spesielle driftsrutiner i eksisterende kontrakter. Det er imidlertid tatt inn en generell setning under beskrivelse av spesielle problemer forbundet med vinterdriften i enkelte av kontraktene inngått fra 2008, der hvor det finnes objekter med universell utforming. I tillegg arbeides det med forskjellige prøveprosjekter for å legge til rette for god fremkommelighet på fortau, gangareal og knutepunkt. Blant annet har det blitt gjennomført et prøveprosjekt med barvegsstrategi på utvalgte holdeplasser i Telemark, der tiltaket viste seg å bli dyrt og krevende. Tiltaket ble avsluttet som følge av at øvrige deler av reisekjeden ikke hadde tilsvarende krav til standard, noe som igjen påvirket effekten av tiltaket.

5 Bruker

5.1 Publikumsservice

		Pst. dager over kravet	Gj.snitt ventetid (virkedager)
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for tunge kjøretøy	Totalt	30	7
	Region øst	40	6,8
	Region sør	40	7,6
	Region vest	30	9
	Region midt	30	5,4
	Region nord	20	6,3
Ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy	Totalt	20	6
	Region øst	30	6,8
	Region sør	30	7,5
	Region vest	20	5
	Region midt	20	6,2
	Region nord	10	4,5
Bestillingstid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	Totalt	50	13
	Region øst	50	12,9
	Region sør	70	17,8
	Region vest	40	15,6
	Region midt	40	10,1
	Region nord	20	8,5

Statens vegvesens mål til ventetid ved bestilling av time for førerprøve klasse B er maksimum 20 dager. Målet for ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroll for lette kjøretøy er maksimum 15 dager, motsvarende for bestillingstid for tunge kjøretøy er maksimum 10 dager. All ventetid over disse grensene medfører at Statens vegvesen ikke oppnår sine mål for ventetid. Det er avvikende målnivå for sommermånedene, blant annet på grunn av ferieavvikling og større pågang for enkelte av tjenestene.

Bestillingstid førerprøver har, med noen unntak, fulgt den forventede variasjonen for etterspørsel og kapasitet for 2010. Oppfølgingen gjennom året viser et stort avvik for den kundeopplevde ventetiden og den registrerte bestillingstiden. Dette skyldes at obligatorisk opplæring er en forutsetning for å kunne gjennomføre førerprøve, men ofte meldes kandidatene opp lenge før de har gjennomført obligatorisk opplæring. Resultatet blir et avvik mellom den kundeopplevde ventetiden og den registrerte bestillingstiden.

Ventetider for myndighetskontroll for lette kjøretøy viser at Statens vegvesens produksjonskapasiteten er i godt samsvar med etterspørsel. Staten holder seg, med unntak av sommermånedene, innenfor definerte maksimumskrav.

Situasjonen for myndighetskontroll for tunge kjøretøy, er ikke like god som for lette kjøretøy, dette har negative konsekvenser fordi kjøretøyene er knyttet til næringsvirksomhet. Statens vegvesen har hatt fokus på dette og det har vært en positiv utvikling i alle regionene de siste månedene av 2010. Etterspørselen totalt sett i 2010 har for denne kjøretøygruppen vært tilnærmet lik 2009.

Utslaget for ventetidene er påvirket av den nye IKT-løsningen "Autosys enkeltgodkjenning". Staten har i 2010 hatt opplæring i det nye systemet som i tillegg inneholder en mer

omfattende kontrollprosesser enn tidligere løsning. Det positive bidraget er at løsningen sikrer likebehandling for hele landet.

5.2 Brukerundersøkelser

Undersøkelse av tilfredshet hos oppdragsgivere og samarbeidspartnere med Statens vegvesens samfunnsengasjement og miljøomdømme

Undersøkelsen er ikke blitt gjennomført som tidligere planlagt i 2010. Forvaltningsreformen gjorde det ønskelig å utsette undersøkelsen noe i tid, slik at ordningen og organiseringen av etaten fikk satt seg noe før samarbeidet ble evaluert. Det er også ønskelig å se undersøkelsen i sammenheng med den planlagte omdømmeundersøkelsen for Statens vegvesen. Dette vil bli gjort våren 2011. Det vil da også bli vurdert om en egen undersøkelse mot bransjen kan samordnes med de andre undersøkelsene.

Undersøkelse av trafikanttilfredshet med vinterdriften og med framkommelighet

Indikatoren måles hvert fjerde år. Den neste undersøkelsen vurderes gjennomført i 2012.

Undersøkelse av trafikanttilfredshet med vinterdriften og med framkommelighet

Indikatoren måles hvert fjerde år. Den neste undersøkelsen vurderes gjennomført i 2012.

6 Forskning og utvikling

I 2010 ble det satt av vel 70 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester hvorav 9 etatsprogrammer utgjorde ca 45 mill.kr av bevilgningen. Det er benyttet 5 mill. kr til internasjonalt forskningssamarbeid.

Internasjonalt FoU samarbeid initiert gjennom ERA-NET ROAD hadde i 2010 tre pågående FoU-program med totalt 16 prosjekter og økonomisk ramme på til sammen 6 mill.. €. Temaene er håndtering av klimautfordringer, trafikksikkerhet knyttet til selvforklarende og tilgivende vegutforming og "Asset management". Totalt deltar mer enn 15 vegadministrasjoner i styringen og finansieringen av programmene og norske forskningsmiljøer er med i flere av prosjektene.

I det nordiske forskningssamarbeidet, NordFoU, har det i 2010 vært aktivitet i 4 prosjekter. I løpet av året har man sett en økende interesse for å gjennomføre samnordiske FoU-prosjektet og det forventes en økning av prosjektporteføljen i 2011.

FEHRL (Forum of European Highway Research Laboratories) har i 2010 initiert et nytt forskningsprogram som er kalt "Forever open road". Programmet tar sikte på å utvikle det man har kalt femte generasjons veg der målet er at vegen alltid skal være åpen. Programmet tar også sikte på å samle kunnskap om og implementere ITS som et naturlig del av en automatisert veg. Statens vegvesen vil stimulere til norsk innsats i programmet.

I 2010 er 4 etatsprogram avsluttet, mens 5 skal videreføres til 2011. Det er gjennomført ett forprosjekt mot et nytt etatsprogram innenfor vegteknologi som skal igangsettes i 2011. Hovedutfordringen i de etatsprogrammene som er avsluttet i 2010 er å implementere resultatene og innarbeide disse i normaler og retningslinjer.

Etatsprogrammet Miljøvennlige vegdekker som ble avsluttet i 2008, har siden fulgt opp en del prøvestrekninger. Målinger fra 2010 viser at støyreduksjon er vestentlig lavere kort tid

etter at de miljøvennlige dekkene ble lagt. Innenfor Næringslivets transporter har man vunnet ny kunnskap om varetransport i tettsteder.

Riktig og redusert bruk av salt knyttet til vinterdrift er avhengig av mange faktorer, men de viktigste er driftsopplegget, gjennomføringen av tiltak og god kunnskap.

Klima og transportprosjektet har utarbeidet en plan for implementering av klimatilpasningstiltak og utarbeidet fire nye håndbøker om skred og –sikring. I Trondheim har Statens vegvesen bidratt til instrumentering av et forsøksvegnett som prøver ut ITS både i veg og kjøretøy, og der man har utvidet bruken av kjøretøysimulator i FoU-arbeidet.

Prosjektet om høyrisikogrupper i vegtrafikken er avsluttet og resultatene blir oppsummert i en sluttrapport i 2011. Funn i prosjektet gir viktige innspill i trafiksikkerhetsarbeidet. Arbeidet med trafiksikkerhet og personvern har også tilført nyttig kunnskap om aksept av overvåking, plassering av juridisk ansvar og konsekvenser av systemfeil.

7 Medarbeider

7.1 Egen etat

7.1.1 Helse, miljø og sikkerhet

Sykefraværet var på 4,7 prosent i 2010. Dette er en positiv nedadgående trend fra forutgående år. Etaten arbeider for ytterligere reduksjon i sykefraværet. Etaten hadde i 2010 11 arbeidsulykker med fravær utover skadedagen, hvorav en med fravær over 10 dager.

7.1.2 Medarbeidertilfredshet

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen i 2010 viser at de tilsatte i Statens vegvesen er overveiende godt tilfredse. Resultatene indikerer at medarbeidertilfredsheten i Statens vegvesen er noe bedre enn det man finner i tilsvarende undersøkelser i staten. Et eksempel er ” Medarbeiderundersøkelse i staten 2010 ” fra Direktorat for forvaltning og IKT. Bryter man sammenlikningen med andre etater ned, kan vi se en indikasjon på at tilsatte i Statens vegvesen er noe mer fornøyd enn andre statstilsatte på områder som; arbeidsmiljø, faglig utvikling og hvor fornøyd man er med ledelsen.

7.1.3 Fremme likestilling og hindre diskriminering

Statens vegvesen trenger mange nye ansatte for å løse krevende oppgaver. Ved å fremme likestilling og hindre diskriminering både når det gjelder kjønn, nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn, styrkes etatens muligheter til å rekruttere, utvikle og beholde kvalifisert arbeidskraft. I 2010 satset Statens vegvesen mye på rekruttering, og iverksatte flere tiltak som har bedret etatens inkluderingsevne: Andelen kvinner i lederstillinger er nå 35 prosent, en økning fra 28 prosent i 2009. Syv prosent av etatens nytilsatte i 2010, var personer med enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn. Dette er bedre enn målet som er satt for statlige etater på fem prosent. Målet opprettholdes i 2011. Utfyllende rapportering i henhold til aktivitets- og rapporteringsplikten følger i vedlegg 2.

7.2 Entreprisedriften

7.2.1 Mål og resultater

	Mål 2010	Resultat 2010
Ulykkesfrekvens for entreprisedriften (H1-verdi)	5	5,5
Ulykkesfrekvens for entreprisedriften (H2-verdi)	15	18,8
Nestenulykkesfrekvens for entreprisedriften (N-verdi)	1000	1 484
Fraværskrav for entreprisedriften (F-verdi)	50	1 894

Resultatene er basert på timeregistreringer fra entreprenørene. Statens vegvesen vet at noen entreprenører underrapporterer, og tallene er derfor beheftet med en viss usikkerhet. Det er igangsatt flere tiltak for å øke kvaliteten på datagrunnlaget som vil gjøre seg gjeldende i neste års rapport.

Fraværsskadefrekvens for entreprisedriften (H1-verdi)

4 menneskeliv gikk tapt. Disse hendelsene skjedde i forbindelse med utførelse av følgende arbeidsoperasjoner; vegetasjonsrydding, massetransport, utbedring av flomskade og demontering av vaierstag.

I entreprisedriften ble det registrert 71 arbeidsulykker som resulterte i fravær. H1-verdien er beregnet til 5,5. For 2009 var antall fraværsskader 78 (6,8 H1-verdi).

Personskadefrekvens for entreprisedriften (H2-verdi)

I entreprisedriften ble det registrert 240 arbeidsulykker som resulterte i personskade med eller uten fravær i 2010. H2-verdien er beregnet til 18,8. H2-verdi ble ikke benyttet som måleparameter i 2009. Resultatkravet ble oppnådd.

Fraværskrav for entreprisedriften (F-verdi)

I entreprisedriften ble det beregnet 24 230 fraværskrav som følge av personskade i 2010. F-verdien er beregnet til 1894. På grunn av at det inntraff hele fire hendelser med tap av menneskeliv i entreprisedriften og at tre av disse rammet tilsatte hos entreprenørene, vil F-verdien bli svært høy. Hendelser som medfører tap av menneskeliv registreres med 7500 fraværskrav pr tilfelle under forutsetning av at de rammer tilsatte/inneide hos entreprenør. F-verdi ble ikke benyttet som måleparameter i 2009. Resultatkravet ble ikke oppnådd.

Nestenulykkesfrekvens for entreprisedriften (N-verdi)

I entreprisedriften ble det registrert 18990 nestenulykker og farlige forhold i 2010. N-verdien er beregnet til 1484. Tilsvarende tall for 2009 var henholdsvis 13549 (antall nestenulykker og farlige forhold) og 1181 (N-verdi). Resultatkravet ble oppnådd.

8 Effektivisering av Statens vegvesen

8.1.1 Bemanning og konsulentbruk

Statens vegvesen har et uttalt mål om å bruke egne ansatte til faste oppgaver i den daglige driften, og benytte konsulenter til ekstraordinære oppgaver over kortere perioder. Omsetningsøkningen det siste året har medført at vi har benyttet flere konsulenter enn normalt til planlegging og gjennomføring av store vegprosjekter.

	2006	2007	2008	2009	2010
Omsetning i løpede kr (mrd. kr)	21,1	23,2	25,6	30,5	33,5
Omsetning omregnet til 2010-kr	24	25,6	27,4	31,4	33,5
Bemanning i hele stillinger	4 580	4 730	4 850	5 270	5 660
Omsetning mill. kr pr stilling (2010-kr)	5,2	5,4	5,6	6,0	5,9
Konsulentkjøp (mill. kr)		1085	1 109	1 329	1 595
Andel av omsetning som er brukt til konsulentkjøp (i prosent)		4,7	4,3	4,4	4,8

Økningen i omsetning per årsverk, også sett i lys av økt konsulentbruk, indikerer at det skjer en kontinuerlig effektivisering i Statens vegvesen. At omsetningen per årsverk i 2009 var høyere enn i 2010, skyldes at tiltakspakken medførte en betydelig økning i ressurstilgang, som i stor grad ble håndtert gjennom at tiltak som krevde lite planlegging eller byggherreressurser, ble prioritert. I 2010 har det vært nødvendig å øke planleggingsinnsatsen betydelig for å kunne gjøre det mulig og realisere de investeringsprosjektene som skal gjennomføres i henhold til Nasjonal transportplan for 2010-19. Dette har medført at den totale omsetningen på årsverk er noe lavere i 2010 enn i 2009.

Av bemanningsøkningen i etaten er om lag 55 pst innen byggherrevirksomhet og planlegging, og 10 pst innen trafikant- og kjøretøyområdet. På IKT-området har det vært en betydelig utfasing av konsulenter som er erstattet med egne ansatte. Antall stillinger til ledelse og til støtteprosesser er økt som en følge av en betydelig vekst i omsetning.

Personalomsetningen, det vil si forholdet mellom tilganger og avganger har vært høy i 2010, og med nettoøkning innenfor alle utdanningskategorier. Den største andelen av personalomsetningen har vært innenfor kategorien "lavere utdanning – teknisk og merkantilt". Imidlertid har nettovæksten i personale vært størst innenfor kategorien "Høyere akademisk utdanning", der etaten har fått en økning på 146 ansatte.

8.1.2 Målordikatorer for effektivisering

Statens vegvesen ønsker å velge de mest effektive tiltakene for å nå overordnede mål, og at tiltakene gjennomføres korrekt og kostnadseffektivt. Overordnet effektivitetsstyring skjer først og fremst gjennom bruk av effektivitetsindikatorer i mål- og resultatstyringen. Indikatorene skal gi et grunnlag for å dokumentere og styre etatens effektivitet og produktivitet. Indikatorene skal også gi et grunnlag for å måle utviklingen over tid og bidra til forbedringsprosesser.

Indikatoren "Generell støtte" måler ressursbruk til generelle støtteprosesser i forhold til omsetning.

Indikatoren "Andel tillegg av total avdragsnota på entreprise" gir et bilde av hvor mye Statens vegvesen utbetaler til tilleggsarbeider på entrepriser, i forhold til hva ordinært oppdrag inklusive mengdeendringer utgjør.

Indikatorerne som tas i bruk fra 2012 innenfor fagområdet trafikant og kjøretøy, skal måle hovedprodukter (verdikjeder). Hensikten er å sikre god ressursutnyttelse i de personintensive tjenestene innenfor fagområdet. Utviklingsarbeidet har gitt direkte og indirekte effektiviseringsgevinster gjennom forbedringer av produksjonsprosessene:

Indikatoren "Effektivitetsindikator for TK – Kjøretøy" skal måle effektivitet i gjennomføring av teknisk kjøretøykontroll med tilhørende saksbehandling og registrering av kjøretøy.

Indikatoren "Effektivitetsindikator for TK – Trafikant" skal måle effektivitet knyttet til praktiske førerprøver med tilhørende saksbehandling og utstedelse.

Resultater 2010 Indikator "Generell støtte"

Indikatoren "Generell støtte" beregnes ut fra andel kostnader benyttet til "generell støtte" i forhold til totale kostnader som er relatert til omfanget av generell støtte. En lavere prosentsats betyr at en større andel av ressursene benyttes på kjerneoppgaver.

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

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

	Fagorgan (mill. kr)	Myndighet sorgan (mill. kr)	Veg- og vegtrafikk- forvalter (mill. kr)	Utøve ledelse og styring (mill. kr)	Yte generell støtte (mill. kr)	Yte kjerne-relat ert støtte (mill. kr)	Effektivitet totalt (pst.)
2010	346	1 008	2 848	273	2 282	314	32
2009	290	942	1 792	226	2 055	314	37
2008	274	913	1 663	214	1 890	257	36
2007	241	820	1 655	190	1 803	271	36
2006	367	790	1 425	181	1 717	124	37

Indikatoren viser at kostnader knyttet til generelle støtteprosesser utgjorde 32 prosent i 2010. Dette er 5 prosentpoeng lavere enn i 2009. Dette indikerer på at effektiviteten er noe forbedret det siste året ved at en større andel av ressursene er benyttet på kjerneoppgaver fremfor støtteprosesser. Den økte andel ressurser på kjerneoppgaver gjelder spesielt på kjerneprosessen Veg og vegtrafikkforvalter hvor det har vært en stor bemanningsøkning, uten at kostnader til generell støtte har økt tilsvarende.

Resultater 2010 indikator "Andel tillegg av total avdragsnota på entreprise"

Indikatoren beregnes ut fra andel kostnader til tilleggsarbeider i forhold til kostnader knyttet til ordinære avdragsnotaer inklusive mengderegulering. Tilleggsarbeider på entrepriser ikke ønskelig fordi dette normalt sett medfører høyere priser, enn om tilleggsarbeidet hadde inngått i den opprinnelige kontrakten, samtidig som etaten påføres ekstraarbeid med oppfølging av tilleggene. Indikatoren gir således et bilde på om prosjektene gjennomføres kostnadseffektivt, og det er derfor en målsetting at andelen av tilleggsarbeider reduseres. For å redusere tilleggsarbeider, er det nødvendig med tilstrekkelig bemanning og kompetanse, slik at planleggingen og prosjekteringen utføres på en god måte.

Indikatoren for 2010 viser at tilleggsbestillinger i prosent av avdragsnota utgjorde 16 prosent. Målsettingen er 5-8 prosent. Resultatet viser at andel tilleggsarbeid er på et uakseptabelt høyt nivå. Statens vegvesen har igangsatt tiltak for å redusere mengden tilleggsarbeider.

8.2 Annet effektiviseringsarbeid i etaten

Statens vegvesen arbeider generelt med endringer som forventes å gi effektivisering på kort og lang sikt:

Helhetlig informasjonsforvaltning: Et nytt verktøy for lagring og arkivering, søk og saks- og dokumentbehandling er under utarbeidelse og planlagt ferdigstilt og klar for implementering innen oktober 2011. Målet er at interne og eksterne brukere skal kunne lagre, finne igjen og dele informasjon på en enkel, sikker og effektiv måte.

Prosesorientert kvalitetssystem: "Videreutvikling av prosessorientert kvalitetssystem" ble igangsatt i 2010, og implementering i linjen vil skje fortløpende i 2011. Et prosessorientert kvalitetssystem skal sikre at vi gjennomfører og utvikler gode prosesser effektivt, enhetlig og i godt samspill med politikere, brukere og andre interessenter. Gode leveranser er målet – gode prosesser er veien frem til målet. Et kvalitetssystem som fungerer, vil sikre effektiv forvaltning av menneskelige og økonomiske ressurser.

I desember 2010 ferdigstilte Statens vegvesen integrasjon mot e-handel. Alle bestillinger der det finnes rammeavtaler må nå godkjennes av person med fullmakt før ordre går til leverandør. På denne måten sikrer Statens vegvesen bedre kontroll og sporbarhet, samt at alle bestillinger gjøres i henhold til gjeldende økonomireglement i staten. Videre gir dette en økt lojalitet til rammeavtaler, mer effektiv og ressursbesparende bestillings- og fakturahåndtering. Det er også tilrettelagt for elektronisk ordrehåndtering og elektronisk fakturamottak.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet arbeider Statens vegvesen med effektivisering i forhold til brukere, tjenesteleverandører og egen etat. Blant annet er det innført internettsatsing og selvbetjeningsløsninger. Samtidig er det fokus på å sikre at de ansatte har nødvendig kompetanse. Dette vil redusere klagesaksbehandlingen.

Statens vegvesen utvidet i 2010 de elektroniske betalingsløsningene på trafikkstasjonene til også å gjelde betaling av avgifter til Toll- og avgiftsdirektoratet. Publikum kan nå betale omregistreringsavgift, samt skyldig års- og vektårsavgift, direkte på trafikkstasjonene. Dette gir et bedret tjenestetilbud for kunden og en unngår at kunden må betjenes to ganger i samme sak.

Innføring av publikums-pc'er i 2010 bidro til et mer effektivt tjenestetilbud, ved at kundene selv kan hente tjenester og informasjon.

Entreprenørmarkedet for vegarbeider er preget av et anleggsmarked med lang historisk tradisjon og et driftsmarked som er umodent og i utvikling. Det er i hovedsak de samme entreprenørene som opererer i disse to segmentene. For Statens vegvesen er det derfor viktig å få synergieffekter i anleggsmarkedene og driftsmarkedet, legge til rette for effektiv drift, samt å stimulere til økt deltakelse i konkurransene.

Statens vegvesen har et godt samarbeid med bransjen om utvikling av kontraktene, både forutsetninger, rammer og innhold. Som et ledd i dette har det skjedd en betydelig omarbeiding og samordning av kontraktsbestemmelser for bygging, drift, vedlikehold og utbedring av veger. Et viktig mål har vært å komme fram til en balansert risikofordeling, særlig for driftskontraktene.

Det legges vekt på å ha ulike kontraktstyper tilpasset lokale forhold, og systematisk prøve ut alternative kontraktsformer. Statens vegvesen vil også prøve ut forskjellige typer driftskontrakter der hvor dette antas å gi bedre styring og tilpassing til lokale forhold, slik at gående og kjørende i størst mulig grad sikres den standarden som er bestemt. Alternative kontraktsformer vil bli vurdert når konkurransesituasjonen tilsier dette.

9 Annen informasjon

9.1 Autosysprosjektet

Autosys-prosjektet er det største IKT prosjektet Statens vegvesen har hatt ansvar for.

Prosjektleder rapporterer til en styringsgruppe med representanter fra Statens vegvesen og Toll- og avgiftsdirektoratet.

Det er gjennomført en anbudsrunde med forhandling høsten 2010 med 4 tilbydere. Tilbudene har vært evaluert og det er gjennomført forhandlinger med alle tilbyderne og valg av tilbyder vil skje i mars 2011.

Prosjektet er i 2010 tilført den nødvendige fag- og IKT-kompetanse og alle viktige funksjoner i prosjektet er nå besatt. Videreutviklingen vil starte opp som planlagt første halvår i 2011

Prosjektet har i 2010 levert følgende delprosjekter

- Delprosjekt Autosys enkeltgodkjenning, levert 26. mars 2010
- Delprosjekt Sentralt styringsdokument, levert 19. april 2010
- Delprosjekt Konkurransesgrunnlag Nytt Autosys, levert 30. juni 2010

Følgende delprosjekter avsluttes ved kontraktsinngåelsen med ny leverandør i mars 2011:

- Delprosjekt Leveranseforberedelser,
- Delprosjekt Anskaffelse, ferdigstilt forhandlingsfase 1

Sluttdato for prosjektet er satt til mars 2015.

Prosjektet leverer hver måned detaljerte statusrapporter til Styringsgruppen. Godkjent statusrapport oversendes Samferdselsdepartementet fra vegdirektøren.

9.2 IKT-arkitektur

Arkitekturprinsipper

Statens vegvesen har utarbeidet og vedtatt egne arkitekturprinsipper med utgangspunkt i de sju felles prinsippene som er vedtatt for offentlig sektor. Prinsippene er tilgjengeligjort på etatens intranett. Etaten har et bevisst forhold til tjenesteorientert arkitektur. I den nye IKT-strategien for Statens vegvesen er både arkitekturprinsippene og tjenesteorientert arkitektur nevnt spesielt. Etatens arkitekturprinsipper ligger til grunn for alle nye krav og retningslinjer innen IKT, samt alle konkurransegrunnlag som utarbeides i etaten. Statens vegvesen har høy fokus på å utvikle fleksible, sikre og tilgjengelige løsninger/tjenester, som kan samhandle med andre etater og løsninger.

Bruk av felles eID

Statens vegvesen har i Autosys-prosjektet satt krav til bruk av eID på nye e-tjenester. Arbeidet med å få på plass ny IAM-plattform i etaten, som støtter bruk av dette er i gang. Overordnet krav til bruk av eID, vil bli satt på alle nye tjenester fra 2011. Elektronisk signatur vil bli tatt i bruk når behovet for det melder seg i etaten. Foreløpig er det ikke meldt om sterke behov på dette området.

Altinn til tjenester rettet mot næringsliv og publikum

Statens vegvesen planlegger å legge nye tjenester mot næringsliv og publikum på Altinn. Konkurransesgrunnlaget for Autosys tok høyde for dette, og det vil bli gjort arbeid for å gjennomføre en pilot for å teste bruk av Altinn i løpet av 2011.

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

Statens vegvesens virksomhet tilsier at vi på en rekke områder inngår avtaler som pådrar Staten forpliktelser for fremtidige budsjettår, og således faller inn under nevnte fullmakt. Forpliktelsene i form av bundne avtaler per 31.12.10 fordeler seg slik:

	Verdi 2011	Restverdi utover 2011
Tjenestekontrakter	0,5 mrd	0,6 mrd
Leiekontrakter bygg	0,3 mrd	2,5 mrd

Statens vegvesen bruker den delegerte fullmakten etter forutsetningene.

10 Kapittel 1301 post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport Transnovaprojektet

	1000 kr
Bevilgning i henhold til saldert budsjett 2010	51 600
Overført fra forrige termin	91 536
Sum bevilgning	143 136
Regnskap	71 703
Mer(+)- / mindreutgift (-)	- 71 433

Om lag 65 mill.kr av mindreforbruket er bundet i kontrakter, og resterende beløp er foreslått benyttet nytt til utbygging av ladepunkt.

Det er benyttet 41,4 mill. kr til ladepunkter i 2010 og det er etablert 1815 ladepunkter. Det gjenstår 6,2 mill. kr av rammen til ladepunkter. Det regnskapsført 30 mill. kr til tilskudd til prosjekter som bidrar til raskere implementering av ny og mer miljøvennlig transportteknologi og transportpraksis. Hele mindreforbruket er bundet i kontrakter. Mindreforbruket skyldes at det tar lang tid å iverksette en del av prosjektene.

11 Kapittel 1330 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

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

	1000 kr
Bevilgning i henhold til saldert budsjett 2010	57 000
Overført fra forrige termin	90 400
Sum bevilgning	147 400
Regnskap	39 955
Mer(+)- / mindreutgift (-)	- 107 445

Årsaken til mindreforbruket er i hovedsak at tildelingene har kommet for sent på året til at det har vært mulig å planlegge, få ut tilbudsgrunnlag og bygge i søknadsåret. Store snømengder vinteren 2009/2010 og 2010/2011 medførte også konsekvenser for gjennomføringen, da byggearbeider måtte utsettes/tok lengre tid. Tiltakene som fikk midler i 2009 forventes slutført seinest i 2011, sammen med tiltakene som fikk tilskudd i 2010.

Statens vegvesen endret i 2010 rutinene for tildeling av tilskudd for å sikre bedre fremdrift i forbruket av tilskuddmidlene for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner. Det forventes at endringen i rutinene vil medføre raskere fremdrift fremover, da tildelingen blir gjort kjent for søkerne på et tidligere tidspunkt enn foregående år. For tildelingen av 2011-midlene ble tildelingsbrevene sendt ut i januar 2011. Det arbeides i 2011 ytterligere med å legge bedre til rette for rask fremdrift.

Generell kompetanseheving i fagmiljøene og ferdigstilling av håndbøker og tekniske forskrifter med mer innen universell utforming vil også kunne medvirke til raskere gjennomføring av prosjektene fremover.

12 Forvaltningsreformen

Den 1. januar 2010 ble ansvaret for det vesentligste av øvrige riksveger overført fra staten til fylkeskommunene og Oslo kommune, jf Innst. S nr 166 (2006-2007) og Ot.prop. nr 10 og nr 68 (2008-2009). Overføringen omfattet ca 17.200 kilometer øvrig riksveg med tilliggende gang- og sykkelveg og 78 riksvegferjesamband som forutsatt i St. prp nr. 72 og Innst. S nr. 312 (2008-2009). Etter overføringen er det samlede fylkesvegnettet ca 44.500 kilometer med i overkant av 100 ferjesamband og riksvegnettet ca 10.500 kilometer med 18 ferjesamband. I Oslo ble ansvaret for ca 40 kilometer øvrig riksveg overført til Oslo kommune og klassifisert som kommunal veg. Ca 45 prosent av trafikkarbeidet utføres på riksveg, ca 40 prosent på fylkesveg og ca 15 prosent på kommunal veg. De økte oppgavene for fylkeskommunene og Oslo kommune er finansiert ved å øke rammetilskuddet i 2010 med 6,9 mill. kr og innføre en rentekompensasjonsordning med låneramme 2 mill. kr, jfr St.prp. nr 68 (2008-2009). Rammetilskudd til oppgaver fylkeskommunene hadde før 1.1.2010 (inkludert fylkesveg) ble videreført.

Ved gjennomføring av reformen har fylkeskommunene fått betydelig økt ansvar innenfor vegtransport for trafiksikkerhet, næringslivets transporter, transport med personbil, motorsykkel m.m, kollektivtransport, gange, sykkeltransport, klima, lokal støy- og luftforurensing, universell utforming, beredskap, krisehåndtering m.m. Det økte ansvaret omfatter både å bidra til at nasjonale mål blir nådd og at det blir gjennomført regionale og lokale investerings-, vedlikeholds- og driftstiltak som sikrer god og bærekraftig tjenesteyting til næringsliv og innbyggere.

I Ot.prp. nr. 68 (2008-2009) er det forutsatt vurdert og eventuelt vedtatt nasjonale føringer (bindende bestemmelser) for standarden på fylkesveg og fylkeskommunenes trafiksikkerhetsarbeid. Arbeidet gjennomføres i samsvar med brev av 1. juli 2009 fra Samferdselsdepartementet. Vegdataforskrift som sikrer nødvendige data til vegtrafikksentralene og Nasjonal vegdatabank også fra fylkesvegnettet, har trådt i kraft. Forslag til tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg har vært på offentlig høring og er oversendt departementet. Forslag til forskrift for bru, ferjekai og andre bærende konstruksjoner i fylkesvegnettet sendes i nærmeste framtid på offentlig høring. Arbeidet med et samlet sett nasjonale føringer for standarden på fylkesveg og fylkeskommunenes trafiksikkerhetsarbeid er delt i to. Første del består av en overordnet vurdering av behovet for nasjonale føringer veidd opp mot hensynet til fylkeskommunal handlefrihet. Første del er sendt på offentlig høring med frist 15. april 2011 og vil bli oversendt departementet i løpet av våren 2011.

Ordnningen med "sams" (felles) vegadministrasjon for riks- og fylkesveg på regionalt nivå ble vedtatt opprettholdt, jf Ot.prop. nr. 10 og nr. 68 (2008-2009). Fylkeskommunene har i samarbeid med sams vegadministrasjon, etablert et styringssystem som inneholder strategisk/ overordnet plan for fylkesvegområdet, flerårig handlingsprogram, årlig budsjett, avtaleverk med fullmakter og rapportering. Statens vegvesen forberedte og iverksatt per 1.1.2010 organisatoriske endringer for å tilpasse sin organisasjon til at fylkeskommunene fikk økte oppgaver. Samarbeidet mellom sams vegadministrasjon og fylkeskommunene er noe ulikt innrettet fra fylkeskommune til fylkeskommune avhengig av hvordan fylkeskommunene er organisert og hvor mange oppgaver den enkelte fylkeskommune ønsker at sams vegadministrasjon skal utføre. Styringssystem, organisering og samarbeid fungerer i all hovedsak tilfredsstillende, men vil naturlig nok måtte evalueres og tilpasses etter hvert. Kommunenes sentralforbund har igangsatt et 2 års prosjekt for å vurdere forvaltningsreformen.

13 Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over større prosjekter som følges opp spesielt
Vedlegg 2: Fremme likestilling og hindre diskriminering

Region/rute/prosjekt		Opprinnelig				Grunnlag				Tertial 1 2010			
		Opprinnelig overslag		Prop/avtale		Prop/avtale		Avvik		T1 2010		Avvik	
år	faktor	mill kr (løp kr)	mill kr (10-kr)	gml mill kr (10-kr)	rev mill kr (10-kr)	gml mill kr (10-kr)	rev mill kr (10-kr)	mill kr (10-kr)	Avtale (10-kr)	mill kr (10-kr)	oppr mill kr (10-kr)	%	Prop/re mill kr (10-kr)
Vedlegg 1													
Større prosjekt som følges opp spesielt													
Budsjett 2010													
		anlegg		betong									
AR	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000						
2010	1,027	1,027	1,027	1,027	1,027	1,027	1,027						
2009	1,009	1,036	1,002	1,029	1,029	1,029	1,029						
2007	1,083	1,121	1,083	1,114	1,114	1,114	1,114						
2006	1,063	1,192	1,077	1,200	1,200	1,200	1,200						
2005	1,042	1,242	1,043	1,252	1,252	1,252	1,252						
2004	1,040	1,292	1,053	1,318	1,318	1,318	1,318						
2003	1,037	1,339											
2002	1,033	1,384											
2001	1,022	1,414											
Region Øst													
2004	1,292	1,985	2,563,79741	2,745	2,646	2,745	2,646	2,661	82	2,606	42	1,6	-40
E6 Svingskogen - Asgård													
2005	1,242	1,186	1,472,904344	1,354	1,325	1,354	1,325	1,312	-148	1,315	-158	-10,7	-10
E6 Vinnebro - Assurflern													
2006	1,192	940	1,120,340378	1,349	1,349	1,349	1,349	1,308	229	1,218	98	8,7	-131
E18 Krosby - Knapstad													
2004	1,318	4032	5,315,150034	5,987	5,762	5,987	5,762	5,763	447	5,762	447	8,4	
E18 Bjørvikprosjektet ^{1,2}													
2003	1,339	833	1,115,698762	1,435	1,435	1,435	1,435	1,391	319	1,435	319	28,6	
E16 Wøyen - Bjørum													
2006	1,192	1,310	1,561,325421	1,611	1,561	1,611	1,561	1,561	0	1,710	149	9,5	149
E6 Hovinmoen - Dal/Skaberud - Kolomoen ³													
2007	1,121	2,125	2,382,587718	2,360	2,362	2,360	2,362	2,287	-21	2,362	-21	-0,9	
E6 Dal - Minnesund og Skaberudkrysset													
2009	1,027	1,130	1,160,51	1,161	1,161	1,161	1,161	1,161	0	1,161	0	0,0	
E6 Øyer - Tretten ⁴													
2007	1,121	2,690	3,016,068151	3,785	3,688	3,785	3,688	3,669	652	3,785	769	25,5	117
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen ³													
2009	1,027	220	226	225	226	225	225	225	0	226	0	0,0	
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg													
			1,9934	2,2012	2,1495	2,2012	2,1495	2,1338	1,561	2,1580	1,646	8,3	85
Region Sør													
2004	1,292	635	820	846	820	846	820	820	0	827	7	0,8	7
E18 Frydenhaug - Eik													
2002	1,384	1,473	2,038	1,765	1,711	1,765	1,711	1,711	-327	1,711	-327	-16,0	
E18 Kopstad - Gulli													
2005	1,242	1,240	1,540	1,382	1,336	1,382	1,340	1,340	-204	1,336	-204	-13,2	
E18 Langåker - Bommestad													
2009	1,027	1,765	1,813	1,813	1,813	1,813	1,813	1,813	0	1,813	0	0,0	
E18 Sky - Langangen													
2007	1,121	370	415	428	415	428	415	415	0	415	0	0,0	
E39 Vigeland - Osestad													
2004	1,292	290	375	386	375	386	374	374	0	375	0	0,1	
Rv 306 Kirkebakken - Re grense													
2009	1,027	1,30	1,34	1,34	1,34	1,34	1,34	1,34	0	1,34	0	0,4	
Rv 9 Tveit - Krokå - Langfeld													
2007	1,121	366	410	423	410	423	410	410	0	410	0	-0,1	
Rv 7 Ramstrud - Kjelsbergsvingene													
			7,544	7,177	7,014	7,177	7,014	7,016	-530	7,021	-523	-6,9	7
Region Vest													
2006	1,192	220	262	278	269	278	269	269	7	280	18	6,8	11,0
E39 Stangeland - Sandved													
2008	1,036	419	434	448	434	448	434	434	0	484	50	11,5	50,0
Rv 510 Solaspilten													
2008	1,036	190	197	223	216	223	216	216	19	280	83	42,2	64,0
E39 Vågsbotn - Hylkje ⁵													
2008	1,036	350	363	374	363	374	363	363	0	363	0	0,1	
E39 Torvund - Teigen													
2004	1,318	1,710	2,254	2,340	2,254	2,340	2,252	2,252	0	2,254	0	0,0	
Rv 7 Hardangerbua ²													
2009	1,027	1,130	1,161	1,161	1,161	1,161	1,161	1,161	0	1,161	0	0,0	
E16/rv 13 Vossapakken													
2009	1,027	750	770	770	770	770	770	770	0	770	0	0,0	
E16 Smedalsosen - Maristova - Borlaug ⁶													
2006	1,192	199	237	255	247	255	247	247	10	247	10	4,1	-0,2
Rv 5 Hammarstrøvi - Stalsneset													
			5,678	5,714	5,714	5,849	5,713	5,849	36	5,839	161	2,8	125

Region/rute/prosjekt	Opprinnelig overslag						Grunnlag						Tertial 1 2010			
	år	faktor	mill kr		Prop/avtale		Prop/avtale		Prop/avtale		T1		Avvik		Prop/re mill kr (10-kr)	
			(løp kr)	(10 kr)	mill kr (10-kr)	rev mill kr (10-kr)	gml mill kr (10-kr)	rev mill kr (10-kr)	gml mill kr (10-kr)	mill kr (10-kr)	Avtale (10-kr)	mill kr (10-kr)	opr mill kr (10-kr)	%		
Region Midt																
E39 Kivisvegen	2008	1,036	1045	1083	1117	1083	1117	1083	1083	0	0	1083	0	0,0		
E39 Knutset - Høgset ⁷⁾	2007	1,121	160	179	185	179	185	179	179	0	0	179	0	-0,2		
E39 Renndalen - Staurset	2006	1,192	268	319	330	320	330	320	320	1	0	320	1	0,2		
E6 Nordre avlastingsveg ⁸⁾	2003	1,339	990	1326	1630	1590	1630	1590	1580	254	254	1608	282	21,3	28	
E6 Nidelv bru	2007	1,121	140	157	167	162	167	162	162	5	5	162	5	3,2		
E6 Nidelv bru - Grillstad	2008	1,036	2750	2850	2940	2850	2940	2850	2850	0	0	2850	0	0,0		
E6 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene	2008	1,036	430	446	500	496	500	485	485	50	39	482	36	8,2	-14	
Rv 70 Brunneset - Øyegården	2007	1,121	205	230	237	230	237	230	230	0	0	230	0	0,1		
Rv 70 Fjellfortunnelen	2008	1,036	220	228	235	228	235	228	228	0	0	228	0	0,0		
Rv 70 Oppdølstranda ⁹⁾	2009	1,027	600	616	620	620	620	620	620	4	4	888	272	44,1	268	
E6 Vist - Jevika - Selli	2002 2005	1,384 1,242	718 110	1130	1264	1266	1264	1225	1225	136	95	1270	140	12,4	4	
E6 Værnes - Kvithamar	2008	1,036	750	777	802	777	802	777	777	0	0	777	0	0,0		
E6 Harran - Nes bru	2009	1,027	136	140	140	140	140	140	140	0	0	150	10	7,4	10	
Region Nord																
E 6 Majavatn (Majataugen - Flyum)	2008	1,036	90	93	125	121	125	121	121	28	28	121	28	29,7		
Rv 80 Revika - Strømsnes ⁹⁾	2006	1,192	286	341	490	475	490	475	475	134	134	496	155	45,5	21	
Rv 80 Løding - Viken ⁹⁾	2010	1,000	515	515	503	503	503	503	503	-12	-12	510	-5	-1,0	7	
E6 Jansnes - Halseiv	2008	1,036	169	175	181	175	181	175	175	0	0	175	0	-0,1		
E6 Møllnes - Hjemmeluft ¹⁰⁾	2009	1,027	623	640	587	587	587	587	587	-53	-53	650	10	1,6	63	
Sum alle prosjekt				44401	47091	46015	47091	45806	9878	450	397	10227	746	7,9	296	
MERKNAD:																
1) Opprinnelig styringsramme på 3840 mill kr er omregnet til gjennomsnittlig 2004-prisnivå.																
2) Opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme) er omregnet med "betongindeksen" pr. 1. januar fra 2004 til 2009 og med Vegdirektoratets planindeks fra 2009 til 2010.																
3) Revidert kostnadsoverslag (styringsramme).																
4) Revidert kostnadsoverslag (styringsramme), inkl. fylkesvegdeilen og bomstasjoner.																
5) Foreløpig kostnadsoverslag.																
6) Endelig årsattatt styringsramme, jf Prop 1 S (2010-2011).																
7) Kostnadsoverslaget er foreløpig basert på opprinnelig prosjekt, mens tidspunkt for trafikkåpning er basert på at prosjektet blir utvidet.																
8) Opprinnelig kostnadsoverslag er ekskl. lang tunnel.																
9) Kostnadsoverslaget er ekskl. 7 mill 2006-kr til bygging av bomstasjon.																
10) SVVs forslag til styringsramme, jf oversending til KS2 i september 2010.																

Region/rute/prosjekt		Tertial 2 2010				Avvik	
		T2 2010 mill kr (10-kr)	opp/overslag mill kr (10-kr)	%	Prop/rev avtale mill kr (10-kr)	%	
		v avtale %					
Region Øst							
E6 Svingskogen - Asgård		-1.5	2557	-7	-0.3	-89	
E6 Vinterbro - Assurjern		-0.8	1305	-168	-11.4	-20	
E18 Krosby - Knapstad		-9.7	1218	98	8.7	-131	
E18 Bjørvikprosjektet ^{1) 2)}			5762	447	8.4		
E16 Wøyen - Bjørum			1435	319	28.6		
E6 Hovinnoen - Dal/Skaberud - Kolmoen ³⁾		9.5	1666	105	6.7	105	
E6 Dal - Minnesund og Skaberudkrysset			2383	0	0.0	21	
E6 Øyer - Tretten ⁴⁾			1202	41	3.5	41	
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen ³⁾		3.2	3668	652	21.6		
Rv 3 Åsta bru med tilsløtende veg			297	71	31.5	71	
		0.4	21493	1559	7.8	-2	
Region Sør							
E18 Frydenhaug - Elk		0.9	827	7	0.8	7	
E18 Kopstad - Gulli			1711	-327	-16.0		
E18 Langaker - Bommestad			1236	-304	-19.7	-100	
E18 Sky - Langangen			1813	0	0.0		
E39 Vigeland - Osestad			293	-122	-29.4	-122	
Rv 306 Kirkebakken - Re grense			375	0	0.1		
Rv 9 Tveit - Krokå - Langeld			134	0	0.4		
Rv 7 Ramsrud - Kjelsbergsvingene			410	0	-0.1		
		0.1	6799	-745	-9.9	-215	
Region Vest							
E39 Slangeland - Sandved		4.1	280	18	6.8	11.0	
Rv 510 Solasplassen		11.5	513	79	18.2	79.0	
E39 Vågsbotn - Hylkje ⁵⁾		29.6	280	83	42.2	64.0	
E39 Torvund - Teigen			363	0	0.1		
Rv 7 Hardangerbrua ²⁾			2254	0	0.0		
E16/rv 13 Vossapakken			1161	0	0.0		
E16 Smedalsosen - Maristova - Borlaug ⁶⁾			770	0	0.0		
Rv 5 Hammarogrovi - Stølsneset		-0.1	247	10	4.1	-0.2	
		2.2	5868	190	3.3	154	
						2.7	

Region/rute/prosjekt	Tertial 2 2010						
	v avtale %	T2 2010		Avvik		Prop/rev avtale mill kr (10-kr)	%
		mill kr (10-kr)	opp/rev overslag mill kr (10-kr)	opp/rev overslag %	mill kr (10-kr)		
Region Midt							
E39 Kviksvegen		1083	0	0,0			
E39 Knutset - Høgset ⁷⁾		179	0	-0,2			
E39 Renndalen - Staurset		320	1	0,2			
E6 Nordre avlastningsveg ⁸⁾	1,8	1608	282	21,3	28	1,8	
E6 Nidelv bru		162	5	3,2			
E6 Nidelv bru - Grillstad		2850	0	0,0			
Rv 658 Ellingsøy- og Valderøy-tunnelene	-2,8	482	36	8,2	-14	-2,8	
Rv 70 Brunneset - Øyegarden		230	0	0,1			
Rv 70 Freifjordtunnelen		245	17	7,5	17	7,5	
Rv 70 Oppdølstranda ⁵⁾	43,2	888	272	44,1	268	43,2	
E6 Vist - Jevika - Selli	0,3	1266	136	12,0			
E6 Værnes - Kvitthamar		777	0	0,0			
E6 Haran - Nes bru	7,1	165	25	18,1	25	17,9	
	3,0	10255	774	8,2	324	3,3	
Region Nord							
E 6 Majavatn (Majahaugen - Flyum)		123	30	31,9	2	1,7	
Rv 80 Røvika - Strømsnes ⁹⁾	4,4	515	174	51,1	40	8,4	
Rv 80 Løding - Viken ⁶⁾	1,4	515	0	-0,1	12	2,4	
E6 Jansnes - Håselv		175	0				
E6 Møllnes - Hjemmeluft ¹⁰⁾	10,7	640	204	11,5	53	9,0	
Sum alle prosjekt	1,3	46383	1982	4,5	368	0,8	
MERKNAD:							
1) Opprinnelig styringsramme på 3840 mill kr er omregnet til glennomsnittlig "2004-prisnivå."							
2) Opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme) er omregnet med "betongindeksen" pr. 1. januar fra 2004 til 2009 og med Vegdirektoratets planindeks fra 2009 til 2010.							
3) Revidert kostnadsoverslag (styringsramme).							
4) Revidert kostnadsoverslag (styringsramme), inkl. fylkesvegdelene og bomstasjoner.							
5) Foreløpig kostnadsoverslag.							
6) Endelig råsatt styringsramme, jf Prop 1 S (2010-2011).							
7) Kostnadsoverslaget er foreløpig basert på opprinnelig prosjekt, mens tidspunkt for trafikkåpning er basert på at prosjektet blir utvidet.							
8) Opprinnelig kostnadsoverslag er ekskl. lang tunnel.							
9) Kostnadsoverslaget er ekskl. 7 mill 2006-kr til bygging av bomstasjon.							
10) SVVs forslag til styringsramme, jf oversending til KS2 i september 2010.							

Region/rute/prosjekt		AR 2010		Avvik		AR 2010		Anleggsstart		Startåpning		Trafikkåpning		
AR 2010	mill kr (10-kr)	oppr overslag mill kr (10-kr)	%	Prop/rev avtale mill kr (10-kr)	%	AR 2010	mill kr (10-kr)	oppr år/mnd	AR 2010	Rev T1 år/mnd	Rev T2 år/mnd	AR 2010	Rev T1 år/mnd	Rev T2 år/mnd
Vedlegg 1														
Større prosjekt som følges opp spesielt														
Budsjett 2010														
Prisomregningsfaktorer pr. 5. februar 2010:														
	AR	anlegg		betong										
	2010	1,000	1,000	1,000	1,000									
	2009	1,027	1,027	1,027	1,027									
	2008	1,009	1,036	1,002	1,029									
	2007	1,082	1,121	1,083	1,114									
	2006	1,063	1,192	1,077	1,200									
	2005	1,042	1,242	1,043	1,252									
	2004	1,040	1,292	1,053	1,318									
	2003	1,037	1,339											
	2002	1,033	1,384											
	2001	1,022	1,414											
Region Øst														
	2557	-7	-0.3	-89	-3.4			0505	0505			0811	0811	
E6 Svingskogen - Asgård								0508	0609			0909	0909	
E6 Vinterbro - Assurtjern	1285	-188	-12.8	-40	-3.0			0708	0708			1006	1010	1011
E18 Krosby - Knapstad	1218	98	8.7	-131	-9.7			0506	0506			1210	1009	1408
E18 Bjørvikprosjektet ^{1,2}	5862	547	10.3	100	1.7			0505	0505			0810	0905	
E16 Wøyen - Bjerum	1435	319	28.6					0910	0910			1110	1110	
E6 Hovinnmoen - Dal/Skaberud - Kolmoen ³	1710	149	9.5	149	9.5			0712	0712			0912	0910	
E6 Dal - Minnesund og Skaberudkrysset	2383	0	0.0	21	0.9			0910	0910			1110	1110	1111
E6 Øyer - Tretten ⁴	1226	65	5.6	65	5.6			1004	1004			1306	1306	
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen ³	3668	652	21.6					0802	0802			1309	1309	1310
Rv 3 Asia bru med tilstøtende veg	300	74	32.8	74	32.7			1106	1106			1209	1209	1212
	21644	1710	8.6	149	0.7									
Region Sør														
E18 Frydenhaug - Eik	822	2	0.2	2	0.2			0604	0604			0905	0901	
E18 Kopsstad - Gulli	1711	-327	-16.0					0408	0408			0709	0712	
E18 Langaker - Bommestad	1236	-304	-19.7	-100	-7.5			0701	0701			0908	0906	
E18 Sky - Langangen	1813	0	0.0					0908	0908			1207	1207	
E39 Vigeland - Osestad	302	-113	-27.2	-113	-27.2			0911	0911			1207	1111	
Rv 306 Kirkebakken - Re grense	375	0	0.1					0709	0801			0909	0912	
Rv 9 Tveit - Krokå - Larjeid	134	0	0.4					0909	0909			1309	1309	
Rv 7 Ramsrud - Kjelsbergvingene	410	0	-0.1					0804	0905			1112	1206	1111
	6803	-741	-9.8	-211	-3.0									
Region Vest														
E39 Stangeland - Sandved	280	18	6.8	11.0	4.1			0810	0812			0912	1006	
Rv 510 Solaspilten	513	79	18.2	79.0	18.2			0912	0912			1110	1205	
E39 Vågsboin - Hylkje ⁵	280	83	42.2	64.0	29.6			0909	1009			1106	1209	1309
E39 Torvund - Teigen	364	1	0.4	1.0	0.3			0912	0912			1212	1212	13xx
Rv 7 Hardangerbrua ²	2254	0	0.0					0706	0702			1107	1306	
E16/rv 13 Vossapakken	1161	0	0.0					0911	0911			1303	1309	
E16 Smedalsosen - Maristova - Borlaug ⁶	770	0	0.0					1009	1009			1312	1406	
Rv 5 Hammarsgrovi - Stølsneset	247	10	4.1	-0.2	-0.1			0709	0709			0911	0911	
	5869	191	3.4	155	2.7									

Region/rute/prosjekt	AR 2010						Start/åpning												
	AR 2010		Avvik		Prop/rev avtale		Anleggsstart			Rev			Oppr			Trafikkåpning			
	mill kr	opp/overslag	mill kr	%	mill kr	%	mill kr	Rev	T1	Rev	T2	Rev	T1	Rev	T2	Rev	T1	Rev	T2
	(10-kr)	(10-kr)	(10-kr)		(10-kr)		(10-kr)	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd	år/mnd
Region Midt																			
E39 Kivisvegen	1083	0	0,0				0812	0901				1211	1211						
E39 Knutset - Høgset ⁷⁾	179	0	-0,2				0812	0910				1011	1112						1304
E39 Remndalen - Staurset	300	-19	-6,1	-20			0712	0803				1010	1010						1009
E6 Nordre avlastningsveg ⁸⁾	1608	282	21,3	28	1,8	0,409	0804	0804				0907	0907						
E6 Nidelv bru	162	5	3,2				0804	0804				0907	0907						
E6 Nidelv bru - Grillstad	2850	0	0,0				0904	0904				1312	13xx						
Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene	480	34	7,7	-16			0804	0804				0911	0910						
Rv 70 Brunneset - Øyegarden	230	0	0,1				0906	0908				1111	1111						
Rv 70 Frielfjordtunnelen	245	17	7,5	17	7,5	0,908	0908	0908				1012	1012						
Rv 70 Oppdølstranda ⁹⁾	888	272	44,1	268	43,2	10xx	0203	0201				13xx	13xx						1402
E6 Vist - Jevika - Selli	1266	136	12,0				0805	0805				1311	1312						
E6 Værnes - Kvithamar	777	0	0,0				1010	1010				1209	1209						1407
E6 Harran - Nes bru	195	55	39,6	55	39,3	3,3													
Region Nord																			
E 6 Majavann (Majahaugen - Flyum)	130	37	39,4	9	7,4	0,908		0908				1010	1010						
Rv 80 Røvik - Strømsnes ⁹⁾	515	174	51,1	40	8,4	0,907		0810				1012	1017						1109
Rv 80 Løding - Viken ⁶⁾	515			12	2,4	1009		1009				11xx	11xx						1306
E6 Jansnes - Halsev	209	34	19,3	34	19,4	0,906		0906				1103	1103						1305
E6 Møllnes - Hjemmeluft ¹⁰⁾	640			53	9,0	1005		1005				11xx	11xx						12xx
Sum alle prosjekt	2009	245	13,9	148	7,9	7,9						15xx	15xx						1309
	46588	2187	4,9	573	1,2														
MERKNAD:																			
1) Opprinnelig styringsramme på 3840 mill kr er omregnet til gjennomsnittlig 2004-prisnivå.																			
2) Opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme) er omregnet med "beløpsindeksen" pr. 1. januar fra 2004 til 2009 og med Vegdirektoratets planindeks fra 2009 til 2010.																			
3) Revidert kostnadsoverslag (styringsramme).																			
4) Revidert kostnadsoverslag (styringsramme), inkl. fylkesvegdelene og bomstasjoner.																			
5) Foreløpig kostnadsoverslag.																			
6) Endelig fassatt styringsramme, jf Prop 1 S (2010-2011).																			
7) Kostnadsoverslaget er foreløpig basert på opprinnelig prosjekt, mens tidspunkt for trafikkåpning er basert på at prosjektet blir utvidet.																			
8) Opprinnelig kostnadsoverslag er ekskl. lang tunnel.																			
9) Kostnadsoverslaget er ekskl. 7 mill 2006-kr til bygging av bomstasjon.																			
10) SVVs forslag til styringsramme, jf oversending til KS2 i september 2010.																			

Vedlegg 1		
Større prosjekt som følges opp spesielt		
Budsjett 2010		
Prisomregningsfaktorer pr. 5. februar 2010:		
Region/rute/prosjekt		Merknad (tidligere omtale av endringer)
Region Øst		
E6 Svingeskogen - Asgård		
E6 Vinterbro - Assurtjern		
E18 Krosby - Knapstad		
E18 Bjørvikprosjektet ^{1,2)}		
E16 Wøyen - Bjørum		
E6 Hovinmoen - Dal/Skaberud - Kolmoen ³⁾		Prop. 1 S (2010-2011)
E6 Dal - Minnesund og Skaberudkrysset		
E6 Øyer - Tretten ⁴⁾		
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen ³⁾		
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg		Prop. 1 S (2010-2011)
Region Sør		
E18 Frydenhaug - Eik		
E18 Kopstad - Gulli		
E18 Langåker - Bommestad		Prop. 1 S (2009-2010)
E18 Sky - Långangen		
E39 Vigeland - Osestad		Prop. 1 S (2010-2011)
Rv 306 Kirkebakken - Re grense		
Rv 9 Tveit - Krokå - Løngeld		
Rv 7 Ramsrud - Kjelsbergvingene		
Region Vest		
E39 Stangeland - Sandved		
Rv 510 Solaspilten		Prop. 1 S (2010-2011)
E39 Vågsboin - Hylkje ⁵⁾		
E39 Torvund - Teigen		
Rv 7 Hardangerbrua ²⁾		
E16/rv 13 Vossapakken		
E16 Smedalsosen - Maristova - Borlaug ⁶⁾		
Rv 5 Hammarstrøvi - Stølsneset		

Region/rute/prosjekt	Merknad (tidligere omtale av endringer)
Region Midt	
E39 Kviisvegen	
E39 Knutset - Høgset ⁷⁾	
E39 Renndalen - Staurset	
E6 Nordre avlastningsveg ⁸⁾	
E6 Nidelv bru	
E6 Nidelv bru - Grillstad	
Rv 658 Ellingsøy- og Valderøy-tunnelene	
Rv 70 Brunneset - Øyegarden	
Rv 70 Frierjordtunnelen	
Rv 70 Oppdølstranda ⁹⁾	
E6 Vist - Jevika - Selli	
E6 Værnes - Kvithamar	
E6 Harran - Nes bru	
	Se omtale i årsrapporten
Region Nord	
E 6 Majavatn (Majahaugen - Flyum)	
Rv 80 Revika - Strømsnes ⁹⁾	
Rv 80 Løding - Viken ⁶⁾	
E6 Jansnes - Håselv	
E6 Møllnes - Hjemmeluft ¹⁰⁾	
	Se omtale i årsrapporten
Sum alle prosjekt	
MERKNAD:	
1) Opprinnelig styringsramme på 3840 mill kr er omregnet til gjennomsnittlig 2004-prisnivå.	
2) Opprinnelig kostnadsoverslag (styringsramme) er omregnet med "betongindeksen" pr. 1. januar fra 2004 til 2009 og med Vegdirektoratets planindeks fra 2009 til 2010.	
3) Revidert kostnadsoverslag (styringsramme).	
4) Revidert kostnadsoverslag (styringsramme), inkl. fylkesvegdelene og bomstasjoner.	
5) Foreløpig kostnadsoverslag.	
6) Endelig fassatt styringsramme, jf Prop 1 S (2010-2011).	
7) Kostnadsoverslaget er foreløpig basert på opprinnelig prosjekt, mens tidspunkt for trafikkåpning er basert på at prosjektet blir utvidet.	
8) Opprinnelig kostnadsoverslag er ekskl. lang tunnel	
9) Kostnadsoverslaget er ekskl. 7 mill 2006-kr til bygging av bomstasjon.	
10) SVVs forslag til styringsramme, jf oversending til KS2 i september 2010.	

Vedlegg 2

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Kjønn

Statens vegvesen har i 2010 satt i verk flere tiltak for å øke kjønnslikestillingen. Tabellen nedenfor viser kvinneandelen i stillingsgrupper fordelt på ledere og saksbehandlere. Andelen kvinner i lederstillinger er nå 35 prosent, en økning fra 27,7 prosent i 2009.

	Andel (pst.)	Antall
Andel kvinner i lederstilling tom nivå 3 – status	35,0	113
Andel kvinner i lederstilling tom nivå 3 – tilsatt siste år	42,0	42
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning – status	39,6	575
Saksbehandlere andel kvinner med høyere utdanning – tilsatt siste år	43,5	88

Etaten har hatt et systematisk arbeid for å tiltrekke seg gode kvinnelige søkere til ledige lederstillinger. Erfaring viser at det å stimulere og oppmuntre kvinner til å søke lederstillinger, øker interessen og derigjennom bidrar til at flere søker. I annonseteksten oppfordres kvinner til å søke.

Når det utnevnes faste stedfortredere for ledere, blir det satt fokus på at slike funksjoner kan være en god øvingsmulighet for kvinner. Noen regioner har etablert nettverk for kvinner i lederstillinger.

Igjennom rekrutteringsprogrammet for tekniske stillinger, som i 2010 ble gjennomført for femte år på rad, er det tatt opp 34 kandidater og kvinneandelen er på 68 prosent. Dette tiltaket retter seg mot nyutdannede fra høyskoler og universitet. De tilbys et opplæringsløp på 2 år i etaten.

Likestillingstiltaket "utdanningsstøtte for kvinner" ble videreført. Dette er rettet mot kvinner med lang erfaringskompetanse og uten høyere utdanning. 9 kvinner fikk tildelt støtte til utdanning.

Vi følger lønnsutvikling blant våre ansatte i hovedgrupper Tekniske saksbehandlere og Merkantile saksbehandlere. Gruppen Tekniske saksbehandlere er videre delt opp i undergruppene "Med høyere akademisk utdanning" og "Ingeniørutdanning", mens hovedgruppen Merkantile saksbehandlere er delt inn i "Med høyere akademisk utdanning", "Bachelor" og "Grunnutdanning med tillegg".

Innenfor hver av disse undergruppene har vi sammenlignet kvinner og menn i 5 års intervaller og vi har kun mindre forskjeller mellom kvinner og menn med unntak av gruppen "Grunnutdanning med tillegg". Innenfor gruppen "Grunnutdanning med tillegg" befinner det seg ansatte med veldig forskjellig bakgrunn; både mht erfaring og formell utdanning – og ikke minst hvor markedsutsatte de forskjellige fagområdene er (for eksempel IKT.) Selv om det her kan fremstå som at det er systematiske/systemmessige lønnsforskjeller mellom kjønnene, bekrefte ikke dette når man går bak tallene og ned på individnivå. Statens vegvesen har kontinuerlig fokus på likelønn.

Gjennomgangen fra 2010 viser at vi ikke noe stort likelønnsproblem i Statens vegvesen.

Inkludering av personer med nedsatt funksjonsevne og innvandrerbakgrunn

I Handlingsprogrammet (2010 – 2013 (2019)) definerte etaten et mål om at minst fem prosent av alle nytilsatte skal være personer med nedsatt funksjonsevne og/eller personer med innvandrerbakgrunn. Resultatene viser at denne målsettingen ble oppnådd i 2010, da over syv prosent av nytilsettingene i etaten er fra disse to målgruppene. Av totalt 759 tilsettinger, hadde 57 enten nedsatt funksjonsevne eller innvandrerbakgrunn.

Etaten deltar i traineeprogrammet i regi av Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet (FAD) for personer med høy utdanning og nedsatt funksjonsevne. Totalt lyste etaten ut åtte stillinger innenfor

rammen av traineeprogrammet, Hvor mange traineer som blir tilsatt i 2011 avhenger av at vi får kvalifiserte søkere.

Statens vegvesen publiserer de fleste ledige stillinger på jobbressurs.no, som driftes av Unge Funksjonshemmede.

I 2010 undertegnet vi en formidlings- og rekrutteringsavtale mellom Arbeids- og velferdsdirektoratet. Målet er å finne frem til samarbeidsformer som letter rekrutteringen av kvalifisert arbeidskraft fra målgruppene, til etaten. Både NAV og Statens vegvesen har utnevnt kontaktpersoner, på henholdsvis fylkesnivå og regionalt nivå. I 2011 vil det bli avholdt et oppstartsmøte, der samarbeidet konkretiseres nærmere.

For å kunne følge vår egen utvikling lar vi SSB årlig utarbeide en oversikt over andelen ansatte med innvandrerbakgrunn i etaten.

Andel ansatte med innvandrerbakgrunn (Kilde: SSB)

	2005	2006	2007	2008	2009
I alt	4838	4841	5002	5146	5543
Av dette innvandrere	94	113	139	155	204
Landgruppe 1	47	54	69	78	107
Landgruppe 2	47	59	70	77	97
Prosentandel innvandrere	1,9	2,3	2,8	3,0	3,8

Tabellen viser at etaten har en jevn økning av ansatte med innvandrerbakgrunn, og i 4. kvartal 2009, hadde 3,8 prosent av etatens ansatte innvandrerbakgrunn. Etaten har en jevn fordeling av ansatte fra landgruppe 1 (EU/EØS, USA, Canada, Australia og New Zealand) og landgruppe 2 (Asia, Afrika, Latin-Amerika, Oseania unntatt Australia og New Zealand, og Europa utenom EU/EØS).

Når det gjelder oversikt over andelen av våre ansatte som har nedsatt funksjonsevne, så kan ikke SSB bistå oss med data. De to siste årene har vi derfor innarbeidet bakgrunnsspørsmål om henholdsvis innvandrerbakgrunn og nedsatt funksjonsevne i vår medarbeidertilfredshetsundersøkelse (MTU). I fjor oppga 4,8 prosent av de som svarte på undersøkelsen, at de hadde nedsatt funksjonsevne, en liten nedgang fra 5,3 prosent i 2009.

Vi vil iverksette tiltak for å rekruttere studenter med nedsatt funksjonsevne i sommerjobber i etaten. Sommeren 2009 samarbeidet etaten med Stiftelsen Sophies Minde om å tilby sommerjobber til bevegelseshemmede, og vi vil fortsette dette samarbeidet i 2011. Vi skal også inngå et liknende samarbeid med Unge Funksjonshemmede for unge personer med nedsatt funksjonsevne.

Vi vil fortsette å bygge opp kompetanse om det å være leder og ansatt i en kulturelt mangfoldig virksomhet. I tråd med planene for 2010, ble det gjennomført et mangfold og dialogkurs i regi av Norsk Folkehjelp for etatsledelsen. I 2011 vil flere av etatens regioner gjennomføre liknende kurs for sine ledergrupper. Vi planlegger også en felles ledersamling for topplederne i Skatteetaten, Arbeids- og velferdsetaten, Politiet og Forsvarsstaben. Vi bygger også videre på samarbeidet med tillitsvalgtorganisasjonene og vernetjenesten i etaten.

I medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU) i fjor fanget vi opp at det var en liten forskjell i resultatene mellom hva gjennomsnittet av alle ansatte og ansatte med innvandrerbakgrunn svarte, når det gjaldt trivsel. Vi gjennomførte derfor en kvalitativ oppfølgingsundersøkelse. Rundt 30 deltagerne deltok på en samling, der de delte erfaringer fra arbeidsmiljøet sitt og kom med forslag til tiltak som kunne gjøre det enda bedre. Arbeidsmiljøsenenteret gjennomførte undersøkelsen og har senere utarbeidet rapporten "Mangfold og arbeidsmiljø i Statens vegvesen. Rapport fra strukturerte gruppesamtaler mellom medarbeidere med innvandrerbakgrunn 17.-18. november 2010". Vi vil se nærmere på forslagene i rapporten, og vil vurdere hvilke etaten skal gå videre med i 2011.