

**Statens vegvesen**

# **ÅRSRAPPORT 2006**

for

**Statens vegvesen**

Februar 2007

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b><u>SAMLET VURDERING</u></b>	<b>4</b>
<hr/>		
<b>2.</b>	<b><u>RAMMEBETINGELSER</u></b>	<b>5</b>
<hr/>		
2.1	PRISENDRING FRA 2005 TIL 2006	5
2.2	TRAFIKKUTVIKLING	5
2.2.1	UTVIKLINGEN I 2006	5
2.2.2	UTVIKLING I VEGTRAFIKK 1997-2006	5
2.2.3	UTVIKLING I BILSALG	6
<b>3.</b>	<b><u>REGNSKAP 2006</u></b>	<b>6</b>
<hr/>		
3.1	KAPITTELOVERSIKT	6
3.1.1	KAP. 1320 POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER	7
3.1.2	KAP. 1320 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER	7
3.1.3	KAP. 1320 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER	7
3.1.4	KAP. 1320 POST 31 RASSIKRING	8
3.1.5	KAP. 1320 POST 33 KOMPENSASJON FOR ØKT ARBEIDSGIVERAVGIFT	8
3.1.6	KAP. 1320 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA	9
3.1.7	KAP. 1320 POST 60 FORSØK	9
3.1.8	KAP. 1320 POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER	10
3.1.9	KAP. 1322 SVINESUNDFORBINDELSEN AS – POST 91 LÅN	10
3.1.10	KAP. 1322 SVINESUNDFORBINDELSEN AS – POST 92 OPPTREKKSRENTER	10
3.1.11	KAP. 4320 STATENS VEGVESENS INNTEKTER	11
<b>4.</b>	<b><u>MÅL OG RESULTATER</u></b>	<b>12</b>
<hr/>		
4.1	TRAFIKKSIKKERHET	12
4.1.1	DREPTE ELLER HARDT SKADDE	12
4.1.2	KJØRETØYKONTROLLER	13
4.1.3	TRAFIKKSIKKERHETSTILSTAND FOR TRAFIKANT OG KJØRETØY	13
4.1.4	ANTALL KM ULYKKESBELASTET RIKSVEG MED ULYKKESREDUSERENDE TILTAK	14
4.1.5	MIDTREKKVERK	14
4.2	FRAMKOMMELIGHET	15
4.2.1	VEGDEKKENES TILSTAND	15
4.2.2	TRAFIKANTTILFREDSHET MED FREMKOMMELIGHET	15
4.2.3	VEGER ÅPNET FOR TRAFIKK	16
4.2.4	RAS	16
4.2.5	GÅENDE OG SYKLENDE	17
4.2.6	TUNNELER	17
4.2.7	SKILTFORNYINGSPROGRAM	17
4.2.8	FERJEDRIFT	18
4.2.9	KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK	18
4.3	MILJØ	21
4.3.1	VERN OG BRUK AV BIOLOGISK MANGFOLD OG KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	21
4.3.2	STØY OG LUFTFORURENSNING	22
4.3.3	GRØNN STAT	23
4.4	OPPFØLGING AV INVESTERINGSPROSJEKTER	24

<b>5. FYLKESVEGER</b>	<b>24</b>
<b>5.1 TOTALE MIDLER TIL FYLKESVEGNETTET</b>	<b>24</b>
<b>6. ANNEN INFORMASJON</b>	<b>24</b>
<b>6.1 PUBLIKUMSSERVICE</b>	<b>24</b>
<b>6.2 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET</b>	<b>25</b>
6.1.1 SYKEFRAVÆR INTERNT I ETATEN	25
6.1.2 ARBEIDSULYKKER I ENTREPRISEDRIFTEN	25
<b>6.3 LIKESTILLING</b>	<b>26</b>
<b>6.4 FORSKNING OG UTVIKLING</b>	<b>27</b>
<b>6.5 EFFEKTIVISERING AV STATENS VEGVESEN</b>	<b>30</b>
6.5.1 GENERELT	30
6.5.2 EFFEKTIVISERINGSGEVINSTER TOTALT	30
6.5.3 EFFEKTIVISERING GJENNOM KONKURRANSEUTSETTING	30
<b>6.6 SALG OG BORTFESTE AV FAST EIENDOM</b>	<b>31</b>
<b>6.7 SIKKERHET OG BEREDSKAP</b>	<b>31</b>
<b>6.8 OPPFØLGING AV SPESIELLE ARBEIDSOPPGAVER GITT I TILDELINGSBREVET FOR 2006</b>	<b>32</b>

## 1. Samlet vurdering

Statens vegvesen har i 2006 en totalt mindreutgift på 2 pst. (294 mill. kr) i forhold til disponibel ramme inklusive overførte midler fra 2005, samt merinntekter og refusjoner under kap. 4320 Statens vegvesens inntekter. Til sammenligning var mindreutgiften i 2005 på 0,6 pst. (83 mill. kr). Mindreutgiften tilsvarer om lag en ukes forbruk.

Det er en mindreutgift på alle poster bortsett fra for postene 35 og 72, hvor det er en liten merutgift. Mindreutgiften knyttet til post 23 skyldes i hovedsak merinntektene på inntektspostene. For investeringspostene er mindreutgiften knyttet til postene 29, 30 og 60. For post 29 skyldes mindreutgiften i all hovedsak at det ble budsjettert med en måned for mye på prosjektet E39 Lyngdal-Flekkefjord, samt at budsjettert utbetaling for desember ble kostnadsført i 2007 på grunn av for sen fakturering. Mindreutgiften på post 60 skyldes senere anleggsstart/framdrift på en rekke mindre prosjekter både innenfor byforsøkene og fylkesforsøkene. Statens vegvesen har de senere årene gjennomført en rekke tiltak for å redusere mindreutgiften på post 30. Det er blant annet foretatt midlertidige omdisponeringer innen post 30 og mellom poster. Selv om det fremdeles er en mindreutgift på posten, har tiltakene bidratt til positive resultater.

Det er stor usikkerhet knyttet til inntektene på kap. 4320, fordi omfanget av oppgaver som Statens vegvesen har ansvaret for varierer betydelig over tid. Dette er bakgrunnen for at Statens vegvesen har en merinntektsfullmakt på postene 01 Salgsinntekter, 02 Diverse gebyrer og 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper. Ved fastsetting av hvilke inntektskrav som skal tilfredsstilles har en valgt å være forsiktig. Med en slik policy er det stor grad av sikkerhet for at en får inn de inntekter som forutsettes i statsbudsjettet, og at utgifter ikke blir overbudsjettert når bevilgningsrammen fastsettes.

Når det gjelder mål og resultater er Statens vegvesen generelt sett fornøyd med oppnådde resultater i 2006. Som i 2005 er vi også i 2006 minst fornøyd med måloppnåelsen knyttet til trafikksikkerhet, hvor det i 2006 ble gjennomført tiltak med en samlet beregnet virkning på om lag 20 færre drepte eller hardt skadde. Dette tilsvarer et resultat på 57 pst. i forhold til det som var målsettingen (35 færre drepte eller hardt skadde). Avviket i forhold til målsettingen er i all hovedsak et resultat av en kraftig reduksjon i kontrollvirksomheten som følge av ressursomdisponeringer for å kunne korte ned de lange ventetidene på enkelte trafikkstasjoner.

## 2. Rammebetingelser

### 2.1 Prisendring fra 2005 til 2006

	Prisendring fra 2005 til 2006	
	Forventet	Faktisk *)
Anlegg	1,9 pst.	4,2 pst.
Vedlikehold	3,2 pst.	4,6 pst.

\*) Indeks fra SSB.

Den gjennomsnittlige prisendring fra 2005 til 2006 har vært 4,2 pst. for riks- og fylkesveganlegg og 4,6 pst. for riks- og fylkesvegvedlikehold. Prisstigningen for riks- og fylkesveganlegg er 2,3 prosentpoeng høyere enn hva som var forventet, mens den er 1,4 prosentpoeng høyere for riks- og fylkesvegvedlikehold. Vi vil igjen påpeke at prognosene for forventet prisstigning, spesielt for anleggsvirksomheten, systematisk blir undervurdert av Finansdepartementet.

### 2.2 Trafikkutvikling

#### 2.2.1 Utviklingen i 2006

*Trafikken totalt*

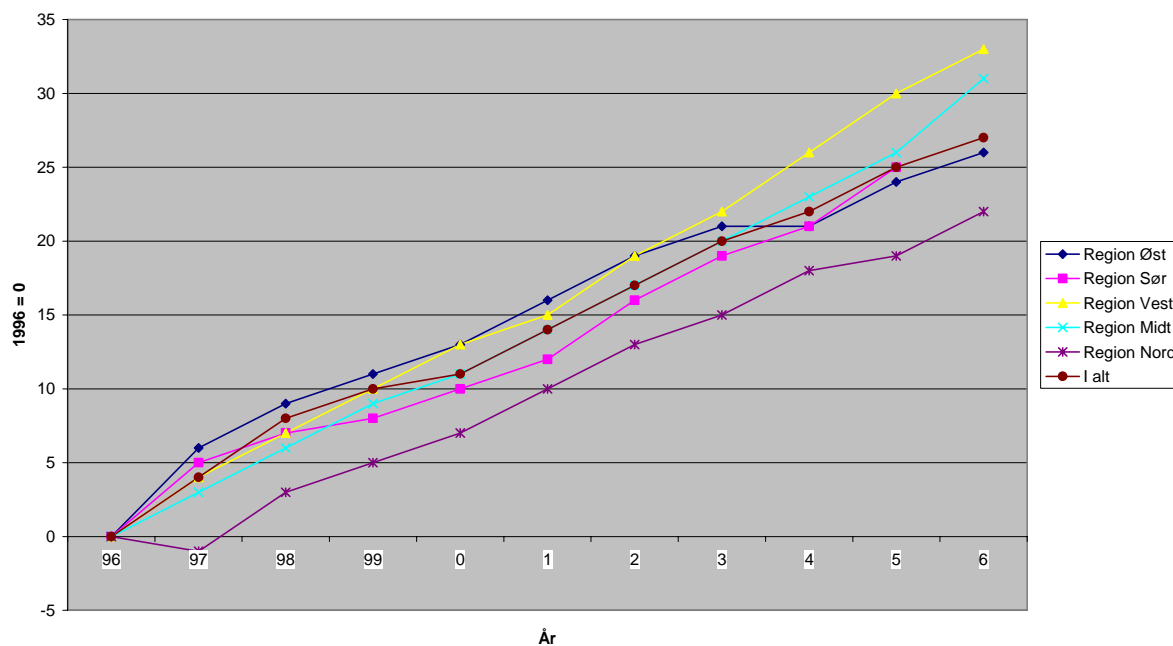
Landsdel	Prognose	Faktisk
Østlandet	1,1	1,0
Sørlandet	1,3	0,7
Vestlandet	1,4	3,2
Trøndelag	0,9	3,3
Nord-Norge	1,0	1,8
Landet	1,2	1,7

I 2006 økte vegtrafikken med 1,7 pst. på landsbasis. Veksten var lavest i Region sør og høyest i Region vest og Region midt. Veksten i trafikken ligger over forventet trafikkvekst i henhold til grunnprognoser i Nasjonal transportplan 2006-2015. Trafikkarbeidet på vegnettet var på om lag 39 500 mill. kjørte km mot om lag 38 800 mill. km i 2005.

#### 2.2.2 Utvikling i vegtrafikk 1997-2006

Etterfølgende graf viser trafikkens utvikling fordelt på regioner i perioden 1996-2006. For landet som helhet har den årlige gjennomsnittlige trafikkveksten vært på om lag 2,4 pst. Veksten har vært noe høyere enn de prognoser som ble utarbeidet i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan og Nasjonal transportplan. Region vest og Region midt har hatt høyest vekst, mens veksten har vært lavest i Region sør.

Trafikkutvikling 1996-2006 fordelt på regioner



### 2.2.3 Utvikling i bilsalg

	2005	2006	Endring 2005-2006 (pst.)
Sum biler*)	186 641	196 368	5,2

\*) Førstegangsregistrerte biler, inkl. bruktimporterte

## 3. Regnskap 2006

### 3.1 Kapitteloversikt

#### Utgifter

Kap.	Post	Til disposisjon 2006 Mill. kr <sup>1)</sup>	Regnskap 2006	
			Mill. kr.	Pst. av disponibelt
Kap. 1320	post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 537,1	6 470,4	99,0
		333,4	296,4	88,9
	post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	4 709,3	4 569,3	97,0
	post 30 Riksveginvesteringer	325,8	319,1	97,9
	post 31 Rassikring	0,6	0,6	100,0
	post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	391,2	398,3	101,8
	post 35 Vegutbygging i Bjørvika	900,6	848,7	94,2
	post 60 Forsøk	1 356,0	1 357,1	100,1
	post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester			
	Sum statlige midler	14 554,0	14 259,9	98,0
	Annen finansiering <sup>2)</sup>	3 700,0	4 304,0	116,3
	<b>Totale utgifter</b>	<b>18 254,0</b>	<b>18 563,9</b>	<b>101,7</b>

<sup>1)</sup> I tabellen er kap. 1320 post 23 og 30 korrigeret for følgende: refusjon av lønnsutgifter kap. 4320 post 15, 16, 17 og 18, merinntekter kap. 4320 post 01. For post 23 er tallene også korrigeret for postene 02 og 03.

<sup>2)</sup> Til disposisjon 2006 omfatter forutsatt ekstern finansiering til prosjekter/tiltak innenfor postene 29, 31, 35 og 60 i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Uttak av mindreforbruk for tidligere år kommer i tillegg.

### **Inntekter**

Kap.	Post	Forutsatte inntekter 2006 Mill. kr	Regnskap 2006	
			Mill. kr.	Prosent av forutsatt
Kap. 4320	post 01	135,0	304,6	225,6
	post 02	300,0	311,0	103,7
	post 03	40,0	83,7	209,3
	post 04	0	0	100,0
	post 15 <sup>1)</sup>	0,8	0,8	100,0
	post 16 <sup>1)</sup>	13,9	13,9	100,0
	post 17 <sup>1)</sup>	0,0	0,0	100,0
	post 18 <sup>1)</sup>	47,1	47,1	100,0
Totale inntekter		536,8	761,0	141,8

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

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

Mindreutgiften på post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m er på totalt 66,7 mill. kr. Mindreutgiften kan hovedsakelig knyttes til merinntektene på inntekstpostene, som for post 23 utgjør 155,7 mill. kr. Refusjoner og merinntekter er større enn prognostisert gjennom året. Mindreutgiften skyldes også at budsjettert utbetaling av strømudgifter først forfalt til betaling i 2007 grunnet sen fakturering.

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

Regnskapet viser et forbruk på 296,4 mill. kr, dvs. et mindreutgiften på 37 mill. kr av disponible midler.

Mindreutgiften skyldes i all hovedsak at det ble budsjettert med en måned for mye på prosjektet E39 Lyngdal – Flekkefjord, samt at budsjettert utbetaling for desember ble kostnadsført i 2007 grunnet for sen fakturering. Som omtalt i vårt brev til Samferdselsdepartementet av 14. februar 2007 kan det være aktuelt å be om å få overføre deler av beløpet til post 30 Riksveginvesteringer.

Midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 66 mill. kr. Dette er 6 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Merforbruket skyldes uttak av mindreforbruk fra tidligere år.

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

Regnskapet viser et forbruk på 4 569,3 mill. kr, dvs. et mindreutgiften på 140 mill. kr av disponible midler.

Statens vegvesen vurderer en mindreutgift, inkl. salgsinntekter og refusjoner, i denne størrelsesorden som et godt resultat. Dette viser at de tiltakene som Statens vegvesen har gjennomført for å redusere mindreutgiften, har bidratt til positive resultater. Det er blant annet

foretatt midlertidige om-disponeringer innen post 30 og mellom poster. Videre er det gjennomført tiltak for å få økt kapasitet med hensyn til å utarbeide konkurransegrunnlag. Kvaliteten på prognosene tidlig på året har dessuten blitt bedre, slik at tiltak har blitt iverksatt tidsnok.

Midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 2 510 mill. kr. Dette er om lag 450 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Avviket skyldes blant annet vedtak om utbygging av prosjektene E18 Langåker - Bommestad i Vestfold, jf. St.prp. nr. 78 (2005-2006), og rv. 64 Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal, jf. St.prp. nr. 28 (2005-2006). I tillegg ble det inngått avtale med bompengeselskapet om økt bidrag til rv. 2 Kløfta – Nybakk i Akershus i 2006. Videre er det inngått en rekke nye avtaler om forskudd og tilskudd i samtlige regioner. Resten av merforbruket skyldes i all hovedsak uttak av mindreforbruk fra tidligere år.

### 3.1.4 Kap. 1320 post 31 Rassikring

Fylke	Overført fra 2005 Mill. kr	Bevilget 2006 Mill. kr	Til disposisjon 2006 Mill. kr	Regnskap 2006	
				Mill. kr	Prosent av disponibelt
Buskerud	-0,7		-0,7	0	-
Vestfold	-0,8		-0,8	-0,8	100,0
Telemark				0,3	-
Aust-Agder	-3,8		-3,8	-3,8	100,0
Vest-Agder	-1,6	30,0	28,4	41,4	145,8
Rogaland	-13,7	24,0	10,3	10,9	105,8
Hordaland	9,6	67,0	76,6	61,3	80,0
Sogn og Fjordane	4,2	27,0	31,2	14,3	45,8
Møre og Romsdal	13,3	48,0	61,3	98,2	160,2
Nord-Trøndelag	4,0	8,0	12,0	10,9	90,8
Nordland	20,7	42,0	62,7	43,0	68,6
Troms	-8,5	53,0	44,5	39,6	89,0
Finnmark	-1,9	6,0	4,1	3,8	92,7
Ufordelt	-0,2	0,2	-	-	-
Sum post 31	20,6	305,2	325,8	319,1	97,9

Regnskapet viser et forbruk på 319,1 mill. kr, dvs. en mindreutgift på 6,7 mill. kr av disponible midler.

Mindreutgiften er i all hovedsak knyttet til forsinket anleggsstart/framdrift på enkelte prosjekter i Hordaland, Sogn og Fjordane og Nordland.

Midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde om lag 90 mill. kr. Dette er om lag 65 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Avviket skyldes meruttak av bompenger knyttet til Listerpakken som følge av kostnadsøkning på prosjektet rv 43 Aunevik – Bukkesteinen, jf. Statens vegvesens perioderapport pr. 30. september 2006.

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

Regnskapet viser en mindreutgift på 37 797 kr som skyldes en rekke mindre feilposter. Statens vegvesen ønsker å overføre mindreutgiften til post 30 Riksveginvesteringer, jf. vårt brev av 14. februar 2007.



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

Fylke	Til disposisjon 2006 Mill. kr.	Regnskap 2006	
		Mill. kr.	Prosent av disponibelt
Oslo	391,2	398,3	101,8

Regnskapet viser et forbruk på 398,3 mill. kr, dvs. en merutgift på 7,1 mill. kr av disponible midler.

Merutgiften skyldes at en faktura med forfall i januar 2007 ved en feil ble anvist og utbetalt i desember 2006. I vårt brev til Samferdselsdepartementet av 14. februar 2007 har Statens vegvesen bedt om at merutgiften i 2006 ettergis. Dersom dette ikke lar seg gjøre, antar Statens vegvesen at merutgiften må motregnes mot mindreutgiften på post 30 Riksveginvesteringer.

Midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 465 mill. kr. Dette er 155 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Avviket skyldes i all hovedsak merbehov for å holde nødvendig fremdrift i prosjektet og for å oppfylle de avtalte betalingsplaner med entreprenør. Merbehovet er dekket gjennom omdisponering av ubrukte bompengemidler på prosjektene E16 Wøyen – Bjørnum og rv 150 Ulvensplitten - Sinsen.

### 3.1.7 Kap. 1320 post 60 Forsøk

Fylke	Overført fra 2005 Mill. kr	Bevilget 2006 Mill. kr	Til disposisjon 2006 Mill. kr	Regnskap 2006	
				Mill. kr	Prosent av disponibelt
Buskerud	-7,9	111,0	103,1	86,9	84,3
Vestfold	2,4	51,3	53,7	64,9	120,9
Telemark	-2,1	96,2	94,1	92,7	98,5
Aust-Agder	3,0	5,0	8,0	4,5	56,3
Vest-Agder	16,8	25,0	41,8	37,7	90,2
Rogaland	10,2	161,0	171,2	152,2	88,9
Hordaland	-15,6	248,5	232,9	211,6	90,9
Sogn og Fjordane	4,2	168,0	172,2	174,3	101,2
Sør-Trøndelag	4,2	18,0	22,2	23,8	107,2
Ufordelt		1,4	1,4	-	-
Sum post 60	15,2	885,4	900,6	848,7	94,2

Regnskapet viser et forbruk på 848,7 mill. kr, dvs. en mindreutgift på 51,9 mill. kr av disponible midler.

Mindreutgiften skyldes i all hovedsak senere anleggsstart/framdrift på en rekke mindre prosjekter/tiltak både innenfor byforsøkene og fylkesforsøkene.

Midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 1 180 mill. kr. Dette er om lag 130 mill. kr mindre enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Avviket skyldes i hovedsak senere framdrift på Bybanen i Bergen, og at krav om utbetaling av forskudd til entreprenør ved oppstart på prosjektet rv. 557 Ringveg Vest i Bergen ikke kom til utbetaling.

## Fylkeskommunale og kommunale bevilgninger til forsøkene

### Storbyforsøkene

	Sammenligningsgrunnlag (jf. St.prp. nr. (2005-2006))			Sum regnskap 2006
	Fylkes- kommunale midler	Kommunale midler	Sum	
Kristiansand	6,7	28,0	34,7	13,0
Bergen	57,8	137,0	194,8	191,5
Trondheim	64,9	61,0	125,9	128,3

### Fylkesforsøkene

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

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

Post 72 viser en merutgift på 1,1 mill. kr. Merutgiften er blitt betydelig mindre enn tidligere varslet. Merutgiften skyldes høyere oljepris enn lagt til grunn ved utarbeidelsen av budsjettet. Dersom merutgiften ikke kan ettergis må den motregnes mot mindreutgift på post 30 Riksveginvesteringer.

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

	Tillatt rekvirert Mill. kr	Rekvirert pr. 31.12.06 Mill. kr
Rekvirert beløp fra bompengeselskapet	158,0	26,0

Det er ikke bevilget midler over kap. 1322, post 91 i 2006. Som det går fram av St.prp. nr. 1 (2004-2005) kan imidlertid overført mindreutgift fra 2005 benyttes til finansiering av etterarbeider og sluttoppgjør i 2006.

Deler av etterarbeidene er dekket gjennom bompengeinntekter, jf. St.prp. nr. 27 (2006-2007). Det foreligger ennå ikke sluttoppgjør for prosjektet, og det er derfor knyttet usikkerhet til endelig behov. Statens vegvesen har derfor begjært mindreutgiften overført fra 2006 til 2007, jf. vårt brev av 14. februar 2007.

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

Samferdselsdepartementet har beregnet opptreksrentene i 2006 til 502 542 kr, jf. årsoppgaven som er sendt Svinesundsforbindelsen AS. Dette gir et merforbruk på 2 542 kr.

### 3.1.11 Kap. 4320 Statens vegvesens inntekter

#### *Post 01 Salgsinntekter*

Regnskapet for 2006 viser en inntekt på 304,6 mill. kr. Dette utgjør en merinntekt på 169,6 mill. kr. Omfanget av oppgaver som Statens vegvesen har ansvaret for varierer betydelig over tid, det er derfor stor usikkerhet knyttet til inntektene. I 2006 er det blant annet økte inntekter, sammenlignet med 2005, som følge av eiendomssalg og salg av kjennemerker for kjøretøy. En vesentlig del av inntektene er knyttet til tilbakebetaling fra bl.a. kommuner der Statens vegvesen har utført byggherreansvar på deres veger. Etterfølgende tabell gir oversikt over hvordan inntektene fordeler seg.

<b>Type inntekt</b>	<b>Mill. kr</b>
Eiendomssalg	42
Salg fra Autosys og andre datasystemer	52
Innbetaling fra andre, som Statens vegvesen tidligere har lagt ut	130
Refusjon fra bistandsland/Internasjonalt arbeid	9
Salg av skilt/Kjennemerker	35
Salg av bilde til førerkort	6
Kommunikasjon i tunneler - leie	5
Diverse (typegodkjenning av kjøretøy, refusjon kurs/konferanse, kantinedeling med andre, husleie eksterne, transportfølge m.m.)	26
<b>Sum totale inntekter på post 01</b>	<b>305</b>

#### *Post 02 Diverse gebyrer*

Merinntekten på 11,0 mill. kr gir et avvik på kun 3,7 pst. i forhold til inntektsanslaget.

#### *Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper*

Posten har en merinntekt på 43,7 mill. kr. Inntektene dekker faktiske utgifter. Omfanget av forsikringsskader er meget vanskelige å anslå, og vil sannsynligvis variere fra år til år.

#### *Post 04 Tilgodehavende fra fylkeskommunen*

Kravet mot fylkeskommunene er ettergitt og beløp innbetalt av fylkeskommunene er tilbakebetalt.

## 4. Mål og resultater

### 4.1 Trafikksikkerhet

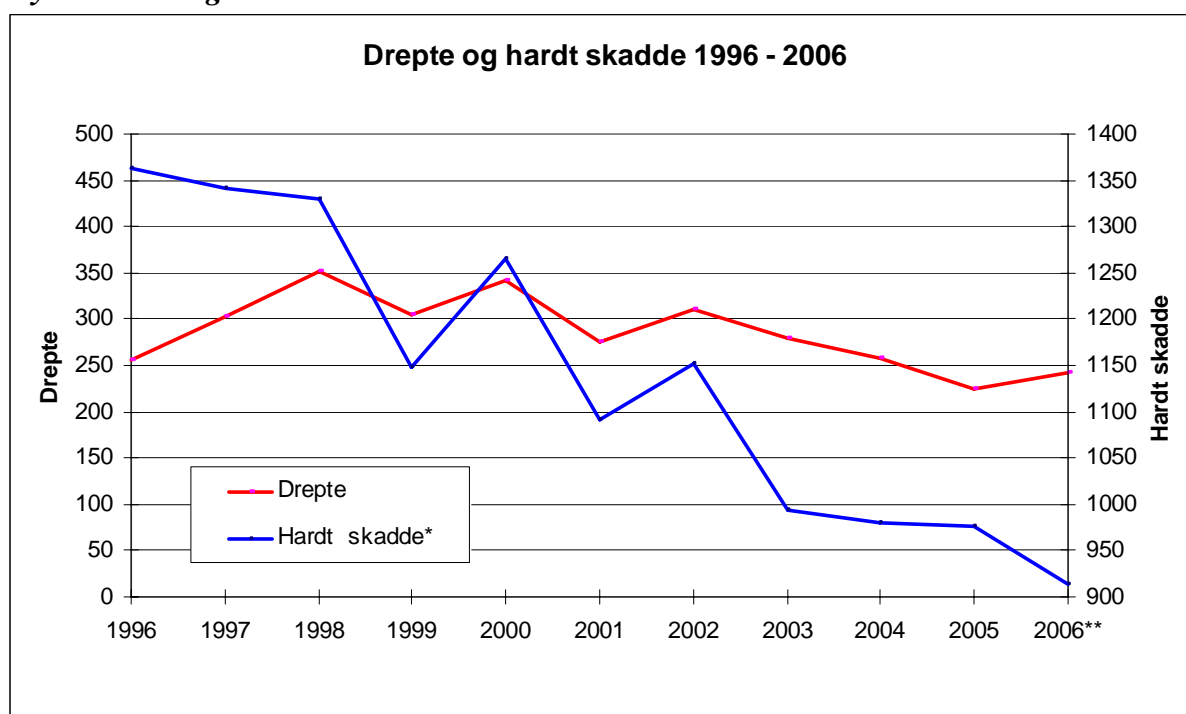
#### 4.1.1 Drepte eller hardt skadde

	Mål 2006	Beregnet resultat 2006
Beregnet endring i antall drepte eller hardt skadde	35	20

I St. prp. nr. 1 (2005- 2006) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet til å gi en virkning på om lag 35 færre drepte eller hardt skadde. Nær halvparten av dette var beregnet virkning av en forutsatt opptrapping av innsatsen til trafikksikkerhetsrettede trafikant- og kjøretøytiltak, hovedsakelig knyttet til kontrollvirksomheten. Kontrollomfanget har imidlertid fått en kraftig reduksjon i 2006. Årsaken til redusert kontrollomfang er nærmere omtalt under pkt. 4.1.2. Dersom nivået på kontrollvirksomheten i 2006 videreføres over tid, må vi forvente en forverring av registrerte tilstander (dvs. redusert bilbeltebruk, redusert andel tunge kjøretøyer med godkjente bremses osv.), og vi vil dermed få et bidrag til økt antall drepte eller hardt skadde. I tabellen over har vi likevel valgt å legge til grunn et optimistisk anslag, og forutsatt at ett år med kraftig reduksjon i kontrollaktivitet ikke gir noe bidrag til økt antall drepte eller hardt skadde.

Innenfor de øvrige deler av virksomheten er det gjennomført tiltak som gir beregnede trafikksikkerhetsvirkninger omtrent i samsvar med forutsetningene i budsjettet for 2006. Beregnet resultat av tiltak gjennomført i 2006 blir da om lag 20 færre drepte eller hardt skadde, hvilket er 57 pst. av det som var forutsatt i budsjettet for 2006.

#### *Ulykkesutviklingen*



\*) Hardt skadde omfatter meget alvorlig og alvorlig skadde

\*\*\*) Antall hardt skadde for 2006 er foreløpige tall

I 2006 omkom 243 personer i vegtrafikken. Dette er 19 flere enn i 2005. Hovedtendensen de senere årene har likevel vært en klar nedgang i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Tallene for hardt skadde personer i vegtrafikken i 2006 er foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå. Basert på tidligere erfaringer er det sannsynlig at det endelige tallet for hardt skadde i 2006 vil ligge noe høyere på grunn av etterrapportering, anslagsvis rundt 950 personer.

#### 4.1.2 Kjøretøykontroller

	Plantall 2006, jf handlingsprogram 2006-2009	Utførte kontroller 2006	Avvik pst.
Kjøre- og hviletid på veg	120 000	101 155	-15,7
Kjøre- og hviletid i bedrift	80 000	85 788	7,2
Tungtransportkontroller	250 000	151 939	-39,2
Bilbeltekontroller	950 000	664 653	-30,0

Det store avviket mellom planlagte og utførte kontroller, spesielt bilbeltekontroller og tungtransportkontroller, skyldes at det har vært foretatt ressursomdisponeringer for å kunne korte ned de lange ventetidene på enkelte trafikkstasjoner, slik at næringsdrivende skulle få nye kjøretøy godkjent og raskere i drift. Dette har resultert i mindre bemanning på kjøretøykontroller. Den lave kontrollaktiviteten i 2006 er årsaken til lav beregnet måloppnåelse når det gjelder redusert antall drepte eller hardt skadde (jf. kapittel 4.1.1)

#### Periodiske kjøretøykontroller

	Kontroller Totalt 2006		Herav					
			Lette kjøretøy 2006		Mellomtunge kjøretøy 2006		Tunge kjøretøy 2006	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
Statens vegvesen	17 795	1,6	15 551	1,5	1 034	2,2	1 210	2,0
NAF	99 334	8,9	98 225	9,7	1 109	2,3	0	
Verksteder	1 004 389	89,5	899 578	88,8	45 096	95,5	59 715	98,0
Sum	1 121 518	100,0	1 013 354	100,0	47 239	100,0	60 925	100,0

Statens vegvesens andel av de periodiske kontrollene av lette, mellomtunge og tunge kjøretøy er i forhold til 2005-tallene redusert med henholdsvis 2,3, 2,7 og 2,6 prosentpoeng. Dette er den samme reduksjonen som fra 2004 til 2005. Andelen totalt for alle kjøretøygrupper var i 2006 1,6 pst. mot 3,9 pst. i 2005.

#### 4.1.3 Trafikksikkerhetstilstand for trafikant og kjøretøy

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

I arbeidet med handlingsprogrammet for 2006-2009 ble registrert tilstand i årene 2001-2004 bruk som utgangspunkt for fastsettelse av mål. Sammenlignet med tilstandsundersøkelser fra disse årene viser resultatene for 2006 forbedringer i to regioner. I de øvrige tre regionene viser resultatene kun små endringer.

Tabellen nedenfor viser resultater fra tilstandsundersøkelsene for 2006 når det gjelder bilbeltebruk, overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene og andel tunge kjøretøyer med godkjente bremsler. Resultatene fra 2006 er sammenholdt med målene for 2010 fra Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009 (jf. tabell på side 89 i St.prp. nr 1 (2005-2006)).

	Resultat fra tilstandsundersøkelsen fra 2006	Mål for 2010 i Statens vegvesens handlingsprogram
Bruk av bilbelte innenfor tettbygd strøk (førere + passasjerer)	85 pst.	90 pst.
Bruk av bilbelte utenfor tettbygd strøk (førere + passasjerer)	92 pst.	94 pst.
Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene mht. døgnhviltid	89 pst.	94 pst.
Overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene mht. lengste daglige kjøretid	94 pst.	96 pst.
Tunge kjøretøyer med godkjente bremsler	73 pst.	85 pst.

Tilstandsundersøkelsene fra 2006 gir et noe mer optimistisk bilde av utviklingen enn det kontrollaktiviteten skulle tilsi. Det er imidlertid viktig å bemerke at det er betydelig usikkerhet knyttet til tilstandsundersøkelsene, og resultatene fra ett enkelt år må tillegges begrenset vekt. Dertil kommer at tilstandsundersøkelsene for 2006 ble foretatt om våren. Vi kan ikke forvente at redusert kontrollaktivitet vil gi forverrede tilstander umiddelbart. Imidlertid må vi påregne at en videreføring av kontrollaktiviteten i 2006 på sikt vil gi dårligere resultater på tilstandsundersøkelsene.

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

	Mål 2006	Resultat 2006
Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreducerende tiltak	460	420

Statens vegvesen hadde som mål å gjennomføre ulykkesreducerende tiltak på om lag 460 km ulykkesbelastet riksveg. Det ble gjennomført tiltak på om lag 420 km, dvs. en måloppnåelse på om lag 90 pst. At måltallet ikke er nådd skyldes dels at tiltak er blitt dyrere enn forutsatt og dels at man har funnet å justere ned lengden av tiltak på enkelte strekninger etter gjennomførte inspeksjoner.

#### 4.1.5 Midtrekkverk

	Mål 2006	Resultat 2006
Antall km midtrekkverk som er bygd på to- og trefeltsveger	8	12,5

Målet for 2006 var bygging av 8 km midtrekkverk på to- og trefeltsveger. Resultatet ble 4,5 km høyere enn målsettingen. Dette skyldes i all hovedsak at rv. 4 forbi Raufoss i Oppland var uteglemt i målet for 2006.

## 4.2 Framkommelighet

### 4.2.1 Vegdekkenes tilstand

#### *Generelt*

Det er satt mål om vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. Generelt er det spordybde som utløser tiltak på veger med stor trafikk, mens manglende jevnhet vanligvis er det største problemet på det lavtrafikkerte vegnettet. Innsatsen til vedlikehold av vegdekker på riksvegnettet har i 2006 vært på om lag 670 mill. kr, mens det burde ha vært 800-900 mill. kr for ikke å forringe kvaliteten ytterligere.

Vegdekkene klassifiseres som svært dårlig dersom spordybde eller jevnhet ved måletidspunktet ligger under kravene i vedlikeholdsstandarden. Dersom en strekning har behov for tiltak innen ett til to år betegnes tilstanden som dårlig. I 2006 er andelen av riksvegnettet hvor tilstanden klassifiseres som dårlig eller svært dårlig 37,4 pst. (10 180 km). Dette er en økning på 5,8 pst. (558 km) fra 2005. Fra 2002 har lengden riksveg med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med om lag 1 600 km.

#### *Jevnhet*

Jevnheten tilfredsstillende måltallene for alle riksveger unntatt stamveger med trafikk mindre enn 1 500 kjøretøy i døgnet samt øvrige riksveger med stor trafikk (mer enn 5 000 kjøretøy i døgnet).

For de øvrige delene av stam- og riksvegnettet er jevnheten dårligere, men svært nær måltallene. Jevnhet dårligere enn måltallene gir både dårligere framkommelighet og økte kjøretøykostnader for trafikantene i forhold til det som er optimalt. Det kan også være en indikasjon på dårlig bæreevne.

#### *Spor*

Spordybden er dårligere enn standardkrav for hele riksvegnettet med unntak av øvrige riksveger med lav trafikk (mindre enn 1 500 kjøretøy i døgnet). Økt spordybde gir dårligere framkommelighet. Det siste året har det vært en spesielt stor økning i spordybden for høytrafikkerte veger (mer enn 5 000 kjøretøy i døgnet). Nyere forskning viser også at økt spordybde gir økt antall ulykker.

### 4.2.2 Trafikanttilfredshet med framkommelighet

Vinteren 2005/2006 ble det gjennomført en undersøkelse for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med vinterdriften av vegene. Resultatene viser en noe mindre tilfredshet enn året før.

Det vil bli iverksatt tiltak på følgende områder:

- Gjennom stikkprøver vil det bli intensivert oppfølging av at gjeldende standard faktisk blir fulgt. Kravene til brøyting og strøing skal følges opp.
- Det vil bli avholdt møter med entreprenørene for å komme frem til en felles forståelse av kravene som gjelder, også når det gjelder gang- og sykkelveger.

- Kvalitetssystemene hos entreprenørene vil bli kontrollert for å verifisere at brøyting av gang- og sykkelveger og brøyting av tilliggende veg samordnes slik at ikke brøyting av vegen fører til at fortau, leskur osv som er ryddet blir fylt igjen.

I 2006 ble det også gjennomført en undersøkelse for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med fremkommeligheten. Resultatene viser at trafikantene fortsatt er mest misfornøyd med dekkestandarden og forholdene på gang- og sykkelvegene. Yrkesbilistene er mindre fornøyd enn vanlige trafikanter.

Det vil bli iverksatt tiltak på følgende områder:

- Det arbeides videre med å utvikle bedre kontraktsgrunnlag og oppfølgings- og sanksjonssystemer i forhold til entreprenørene.
- Ved asfaltering av kjørevegen skal det samtidig vurderes om gang- og sykkelveggen skal asfalteres.
- Det gjennomføres tiltak for å sørge for at gravearbeider på gang- og sykkelveger får kortest mulig varighet.

#### 4.2.3 Veger åpnet for trafikk

	Mål 2006	Resultat 2006
Antall km utbygd firefelts veg som er åpnet for trafikk	9	10,7
Antall km riksveg som er åpnet for trafikk på stamvegnettet	-	80,8
Antall km riksveg som er åpnet for trafikk på øvrig riksvegnett	-	31,7

Målet for 2006 var utbygging av 9 km firefelts veg. Resultatet er 1,7 km mer enn målet, og skyldes at bare ny Drammens bru på prosjektet E18 Høvik – Frydenhaug i Buskerud var tatt med i måltallet. I tillegg var rv. 283 Kreftingsgate i Buskerud uteglemt.

#### 4.2.4 Ras

	Mål 2006	Resultat 2006
Antall rasutsatte punkter som er utbedret	29	44
Antall rasutsatte strekninger som er utbedret	4	11

Målet for 2006 var utbedring av 29 rasutsatte punkter og 4 rasutsatte strekninger. Resultatet viser at det ble utbedret 15 rasutsatte punkter og 11 strekninger mer enn målet. Grunnen til dette er blant annet at prosjekter som var forutsatt ferdigstilt i 2005, først ble ferdigstilt i 2006. Videre er det utført utbedringer av strekninger og punkter som ble oppdaget under inspeksjon. I tillegg var flere punkter uteglemt i målet for 2006.



#### 4.2.5 Gående og syklende

	Mål 2006	Resultat 2006
Antall km veg som er tilrettelagt for gående og syklende (totalt)	68	53,7
- herav antall km sammenhengende sykkelnett i de 6 storbyene	8	8

Målet for 2006 var tilrettelegging av 68 km veg for gående og syklende. Dette gir et avvik på 14,3 km. Avviket skyldes i all hovedsak senere anleggsstart/framdrift enn planlagt på en rekke mindre prosjekter.

	Resultat 2006
Antall km gang- og sykkelveganlegg som er inspisert og forbedret iht. håndbok 249:	
- km inspisert	270,3
- km forbedret	29,3

Om lag 800 km gang- og sykkelveganlegg skal inspiseres og forbedres i perioden 2006-2009. Det legges vekt på trafiksikkerhet og framkommelighet.

	Resultat 2006
Antall tettsteder hvor regionen har laget plan for hovednett for sykkel i samarbeid med kommunen	21

Utarbeiding av planer i samarbeid med kommuner er startet, men er kommet noe ulikt i gang i regionene. Samtlige regioner har ambisjoner om å utarbeide planer for hovednett iht. håndbok 249 Sykkelhåndboka, slik at minst halvparten av byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha vedtatte planer innen utgangen av 2009.

#### 4.2.6 Tunneler

	Mål 2006	Resultat 2006
Antall punkt i tunneler på stamveg som er utbedret til frihøyde 4,2 meter	17	18

#### 4.2.7 Skiltfornyingsprogram

	Antall mill. kr Antall km
Antall mill. kr bruk til skiltfornyingsprogram i 2006	59
Antall km veg der det er gjennomført skiltfornyning i 2006 (jf. kap. 6.3 i håndbok 046 Skiltfornyning)	1 705

I arbeidet med handlingsprogrammet for 2006-2009 ble det lagt til grunn at gjennomføring av skiltfornyingsprogrammet i gjennomsnitt ville koste 25 000 kr pr. km. Tallene i tabellen over viser at den reelle kostnaden i 2006 har ligget på rundt 35 000 kr pr. km. Antall km skiltfornyet veg i 2006 er derfor 135 km lavere enn det som var forutsatt i budsjettet til tross for at ressursbruken er noe høyere enn forutsatt.

#### 4.2.8 Ferjedrift

Ny standard for ferjedrift som ble presentert i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, trådte i kraft fra og med 2006. Den nye standarden er basert på ferjestrekninger, og ikke på samband som den forrige standarden la til grunn. Dette gjør at tallene ikke er sammenlignbare med tallene i årsrapporten for 2005.

Ved utgangen av 2006 var det 187 riksvegferjestrekninger hvor staten kjøper ferjetjenester, hvorav 12 var klassifisert som stamvegstrekninger og 175 var klassifisert som øvrig riksvegstrekninger.

Standarden i riksvegferjedriften måles gjennom tre parametere som er åpningstid, frekvens og oversitting. Resultatene for 2006 er vist i tabellen under.

	Åpningstid	Frekvens	Oversitting
Måloppnåelse på samtlige strekninger (pst.)	95,2 pst.	82,4 pst.	88,8 pst.
Stamvegstrekninger (antall)	8 av 12	7 av 12	8 av 12
Andre strekninger (antall)	170 av 175	147 av 175	158 av 175

Statens vegvesen lyste ut 12 samband på anbudskonkurranse i 2006.

Status konkurranseutsetting	Antall
Totalt antall konkurranseutsatte samband lyst ut per 2006	24
Totalt antall konkurranseutsatte samband startet opp per 2006	8
Antall samband lyst ut på konkurranse i 2006	12

#### 4.2.9 Kollektivtrafikktiltak

##### *Gjennomførte tiltak for bedre forholdene for kollektivtransporten i 2006*

Totalt ble det i 2006 benyttet 421,0 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i de seks storbyområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Tabellen nedenfor viser forbruket fordelt på tre ulike tiltaksgrupper, sammenholdt med den planlagte fordelingen av midler.

Type tiltak	Til disposisjon i 2006			Forbruk pr. 31.12.2006		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Framkommelighet	71,0	117,8	188,8	84,2	67,5	151,7
Knutepunkt	12,7	54,1	66,7	15,9	40,4	56,4
Andre tiltak	104,0	172,6	276,6	94,6	188,4	212,9
Totalt	187,7	344,4	532,1	194,7	226,3	421,0

Mill. kr

Totalt forbruk utgjorde om lag 80 pst. av disponible midler, og var lavest for posten Andre tiltak. Mindreutgiften er primært knyttet til prosjekter i Osloområdet:

- Kollektivfelt Slemmestadveien - utsatt pga innsigelse
- Knutepunkt Nesoddtangen – forsinket reguleringsplanvedtak
- Kolsåsbanen – revidert framdriftsplan

Forbruk i 2006 fordeler seg på følgende tiltak i de seks storbyområdene:

Mill. kr

	Oslo	Kristiansand	Stavanger	Bergen	Trondheim	Tromsø	Sum
Framkommelighet	108,8	17,7	21,4	1,9	1,8	0,1	151,7
Knutepunkt	50,3	1,4	0	0	4,8	0	56,4
Andre tiltak	175,1	6,9	0,9	25,9	0	4,2	212,9
Totalt	334,2	25,9	22,3	27,7	6,6	4,3	421,0

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

	Kollektivfelt, andre feltprioriteringer Km		Signalprioritering Antall		Andel kryss med signalprioritering Pst.
	Status 31/12-2006	Bygget 2006	Status 31/12-2006	Bygget 2006	Status 31/12-2006
Oslo	63,1	2	87	22	72
Kristiansand	3,4	0,2	8	0	70
Stavanger	9,8	0	16	8	37
Bergen	17,4	0,2	18	0	14
Trondheim	16,8	0,2	38	0	54
Tromsø	4,0	0	1	0	5
Total	114,5	2,6	168	30	43

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

Antall signalregulerte kryss på stamlinjenettet pr. 31. desember 2006 er 394.

### *Framkommelighet i de største byene*

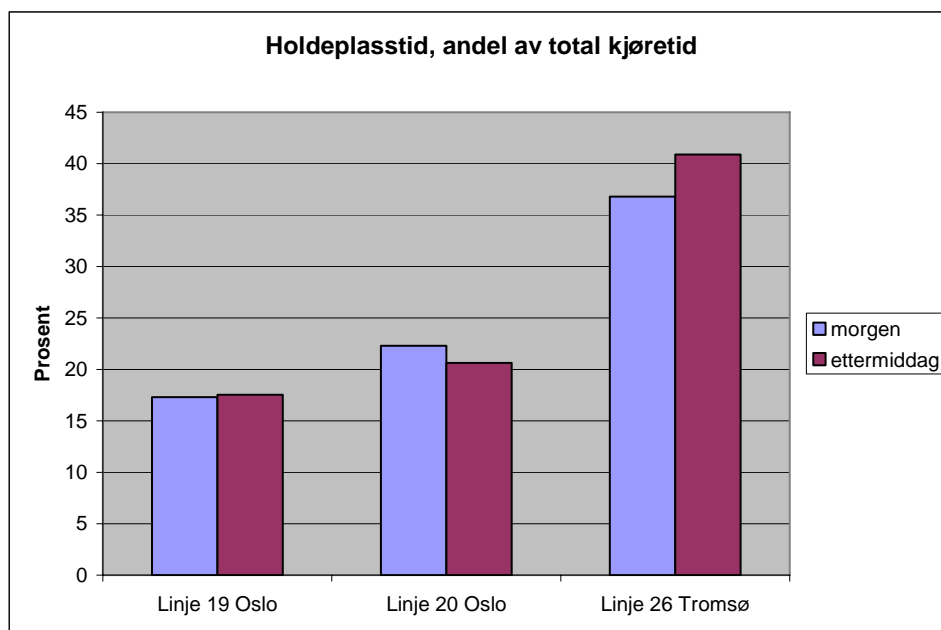
Tilstanden for framkommelighet på stamlinjenettet i de seks storbyområdene blir registrert årlig. Tallene i tabellen nedenfor viser gjennomsnittlig linjehastighet i ettermiddagsrushet i km/t (inklusive holdeplassestid) for en utvalgt del av stamlinjenettet for høst 2005 og høst 2006.

Byområde	Høst 2005	Høst 2006	Kommentar
Oslo	16,9	17,2	8 stamlinjer (herav fire sporvogn)
Bergen	20,2	20,9	5 stamlinjer
Trondheim	22,7	21,1	3 stamlinjer. Den markante nedgangen i framkommelighet skyldes primært veksten i biltrafikk etter at bompengerekreringen ble avsluttet
Stavanger	28,7	30,1	2 stamlinjer
Kristiansand	26,5	27,4	1 stamlinje (Bussmetro)
Tromsø	19,8	21,3	2 stamlinjer

Som følge av innføring av sanntidsteknologi i Oslo, Tromsø og Kristiansand har Statens vegvesen tilgang på framkommelighetsdata av høy kvalitet. Eksempelvis inngår alle avganger i ettermiddagsrush for alle virkedager i september måned 2005 og september måned 2006 i

tallene for Oslo. Det betyr at tallgrunnet for de åtte stamlinjene i Oslo består av 2 500 avganger hvert år. Vi kan dermed med relativ stor sannsynlighet si at tallene gjengir den reelle tilstanden.

Det omfattende tallmaterialet inneholder videre grunnlag for analyser, både på overordnet nivå og detaljert for de enkelte stamlinjer, og oppfølging av tiltak og virkning på framkommeligheten av disse. Dette gir mulighet for i større grad å målrette tiltak. I figuren nedenfor vises holdeplasstidens andel av total kjøretid av noen stamlinjer.



Figuren viser det potensial som ligger i Tromsø ved å effektivisere tid brukt på holdeplass gjennom mer effektiv billettering. Forskjellen i holdeplasstid mellom linje 19 (trikk) og 20 (buss) i Oslo skyldes primært at det er flere som har forhåndskjøpte billetter på trikken.

Statens vegvesen er kommet lengst i arbeidet med framkommelighet i Osloområdet. Arbeidet som ble startet i 2004 videreføres i 2007, og har blitt en viktig del av etatens arbeid med bedre kollektivtransport i hovedstadsområdet.

Nedenfor vises status for åtte stamlinjer for september 2005 og september 2006 i ettermiddags rushtiden.

Stamlinje	Status 2005 km/t	Status 2006 km/t	Kommentar
Linje 11	11,7	11,9	Trikk
Linje 12	13,7	13,5	Trikk
Linje 17	13,8	14,7	Trikk
Linje 19	17,4	17,8	Trikk
Linje 20	13,9	14,8	Bybuss
Linje 31	19,8	19,7	Bybuss
Linje 151	24,0	22,8	Forstadsbuss
Linje 163	25,3	27,2	Forstadsbuss

Gjennomsnittlig hastighet for bybussene er mellom 18 og 20 km/t, tilsvarende for forstadsbuss er 30 til 40 km/t (avhengig av fartsgrense 50 og 60 km/t). Gapet mellom status

2006 og teoretisk hastighet viser det potensial som ligger i videre satsing på bedre framkommelighet.

Det er verdt å merke seg at med den trafikkvekst som har vært de siste årene, og som forventes i årene framover, vil bare det å bevare dagens framkommelighet kreve en innsats. Erfaringer fra framkommelighetsarbeidet viser at sammenhengen mellom den generelle trafikkveksten og redusert hastighet for buss er å anse som lineær. I Trondheim har trafikkveksten i 2006 vært på om lag 8 pst., mens hastigheten for buss på de tre stamlinjene i byene har falt med 7 pst. Det har ikke vært gjennomført noen tiltak på disse linjene.

Slik Statens vegvesen vurderer det, vil det være en stor utfordring å håndtere trafikkveksten i det videre arbeidet med å sikre stamlinjenettet i de største byene bedre framkommelighet.

Statens vegvesen har som mål at arbeidsmetodikken som har vært utviklet gjennom arbeidet i Oslo, overføres til de andre større byområdene. Et systematisk arbeid er startet opp i Bergen, ledet av Bergen kommune. Videre har Statens vegvesen tatt initiativ til et systematisk framkommelighetsarbeid i Trondheim og på Nord-Jæren. Det er også tatt et initiativ i Nedre Glomma-regionen.

## 4.3 Miljø

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

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

		Resultat 2006
Inngrep og/eller nærføring til formelt vernede eller formelt foreslått vernede områder	Nasjonalpark/landscapsvernomsråde (nærføring 0-1 km) - daa	5 350 <sup>1)</sup>
	Naturrestervater (nærføring 0-250 m) - daa	141 <sup>2)</sup>
	Kulturminner (nærføring over 55 dBA) - antall	6
	Kulturmiljø (nærføring over 55 dBA) - daa	13
Inngrep i og/eller nærføring til kulturlandskap som er gitt nasjonal verdi (nærføring over 55 dBA) - daa		160 <sup>3)</sup>
Inngrep i og/eller nærføring til inngrepsfrie områder (1km til større tekniske inngrep) - daa		0
Inngrep i vassdragsbelte langs vernede vassdrag (inntil 100 m fra hovedelv, sideelv, større bekk eller vann) - km		8,3 <sup>4)</sup>
Inngrep i strandsone (0-10 m fra strandkant) eller utfylling i vann, sjø eller hovedelv - km		8,8 <sup>5)</sup>
Inngrep i elvedelta - daa		0

1) 5300 daa skyldes E10 Lofast

2) 141 daa skyldes rv. 808 Finneidfjord - Hemnesberget

3) Skyldes forlengelse av E6 Løklia – Vindalsliene

4) Skyldes E10 Lofast, forlengelse av E6 Løklia – Vindalsliene og E136 Horgheimseidet – Sogge bru

5) Skyldes rv. 61 Naveosen – Møre og Romsdal grense, rv. 5 Kjøsnes – Skei, rv. 7 Furlo – Menes, rv. 550 Lausanakken og E134 Rullestadvjuvet

## 4.3.2 Støy og luftforurensning

### *Innfri Forurensningslovens krav – luft*

Det ble i 2006 gjennomført møter mellom forurensningsmyndighetene, kommunene og Statens vegvesen i alle byer som hadde overskridelser av grenseverdien for svevestøv. Videre ble det utarbeidet tiltaksplaner i samarbeid mellom kommuner og Statens vegvesen. Det ble gjennomført intensivt renhold av snøfrie veger og spredning av støvdempende saltløsning. Piggdekkavgiften i Oslo og Trondheim ble opprettholdt, og en tilsvarende avgift ble innført i Bergen. Miljøfartsgrense 60 km/t ble opprettholdt på rv. 4 Trondheimsveien i Oslo, og utvidet til rv. 150 Store Ringvei.

Med disse tiltakene er antall overskridelser av grenseverdien redusert i 2006, og det ventes en ytterligere reduksjon i 2007.

Svevestøv inngår som en indikator i Statens vegvesens målstyringssystem, der det blir målt overskridelser i forhold til grenseverdien i forurensningsforskriften. I 2006 ble det målt overskridelser i Drammen, Trondheim, Lillehammer og på Alnabru i Oslo. I tillegg ble det målt høye nivåer i Bergen og Tromsø.

### *Nasjonale mål - luft*

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

	Status 1.1.2006	Status 1.1.2007	Resultat 2006
Status og endring i antall personer som er eksponert for timemiddelkonsentrasjoner av nitrogendioksid (NO <sub>2</sub> ) over 150 µg/m <sup>3</sup> mer enn 8 timer pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	11 000	9 600	- 1 400

Status pr. 1.1.2006 avviker fra årsrapport 2005 pga feil i databasen for Hordaland.

Antall personer bosatt langs riksveg som er utsatt for NO<sub>2</sub>-konsentrasjoner over nasjonalt mål i sin bolig/institusjon var om lag 11 000 pr. 1.1.2006 og om lag 9 600 pr. 1.1.2007. Reduksjonen på 1 400 personer skyldes utskifting av kjøretøyparken til renere biler.

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

	Status 1.1.2006	Status 1.1.2007	Resultat 2006
Status og endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM <sub>10</sub> ) over 50 µg/m <sup>3</sup> mer enn 7 dager pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	23 900	21 200	- 2 700

Status pr. 1.1.2006 avviker fra årsrapport 2005 pga. feil i databasen for Hordaland.

Antall personer bosatt langs riksveg som er utsatt for PM<sub>10</sub>-konsentrasjoner over nasjonalt mål i sin bolig/institusjon var om lag 23 900 pr. 1.1.2006 og om lag 21 200 pr.1.1.2007.

Reduksjonen på 2 700 personer skyldes utskifting av kjøretøyparken til renere biler og økt piggfriandel.

### Nasjonale mål – støy

#### Endring i SPI fra vegtrafikk på riksvegnettet

	Status 1.1.2006	Status 1.1.2007	Resultat 2006
Status og endring i SPI fra vegtrafikk totalt, inkludert trafikkvekst og kjøretøytutvikling	145 300	144 300	- 1 000

Støyplageindeksen SPI var om lag 145 300 pr. 1.1.2006 og om lag 144 300 pr. 1.1.2007. Reduksjonen på 1 000 skyldes utskifting i kjøretøyparken til mindre støyende biler. Det arbeides med å utvikle tiltak som kan redusere støyplagen. Blant annet utvikles det støysvake vegdekker, og det ble lagt en rekke prøvestrekninger med slike dekker i 2006. Disse vegdekkene er imidlertid foreløpig ikke lagt ut i stort nok omfang til at det har hatt effekt på SPI.

### 4.3.3 Grønn stat

Rapportering innenfor områdene som inngår i Grønn stat:

Grønn stat i kontorbedriften	Resultat 2006	Kommentarer
Andel restavfall (vekt-pst.)	54 pst.	Tallet omfatter ikke Region sør og nord. For de øvrige regionene gjelder kartleggingen utvalgte distriktskontorer. Vegdirektoratet inngår i tallet.
Andel miljøsertifiserte leverandører (pst.)	9,5 pst.	Gjelder alle leverandører med rammeavtaler med Statens vegvesen. I Vegdirektoratet er 3 pst. av alle leverandører med avtaler over 500 000 kr miljøsertifiserte. I Region øst er 9,5 pst. av alle leverandører med avtaler over 1 mill. kr miljøsertifiserte. I de øvrige regionene mangler foreløpig tall utenom rammeavtalene. Statens vegvesen har ikke begynt å registrere antall miljømerkede produkter.
Andel videokonferanser i forhold til flyreiser	12 050 timer 20 000 fly- reiser	Har ikke tall for antall videomøter men for antall timer.
Energibruk til bygg	49 mill. kWh	
Grønn stat i byggherrevirksomheten	Resultat 2006	Kommentarer
Andel restavfall (vekt-pst.)	25 pst.	Gjelder bare Region øst og er et gjennomsnitt av tre prosjekter. For øvrige større prosjekter i Region øst er det ikke utarbeidet avfallsplaner. De øvrige regionene har foreløpig ikke tall, men kartlegging pågår.
Miljøkrav i kontrakter	Bare tekstlig omtale	Statens vegvesen har valgt å rapportere på miljøkrav i kontrakter i stedet for miljøsertifiserte leverandører og miljømerkede produkter. Regionene rapporterer på hvilke miljøkrav de stiller i sine prosjekter ut over de generelle kravene som står i kontraktsmalene.
Saltforbruk (tonn)	161 000 tonn	Gjelder vinteren 2005/2006. Tallene for vinteren 2006/2007 vil foreligge i mai.
Energibruk til vegbelysning og tunneler m.m.	250 mill. kWh	Gjelder hele etatens strømforbruk unntatt bygg.

#### 4.4 Oppfølging av investeringsprosjekter

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

For å få bedre kvalitet på det innrapporterte tallmaterialet for avsluttede prosjekter og kontrakter, er det lagt opp til at økonomisk sluttrapportering for prosjekter fullført i 2006 først skal foreligge høsten 2007. Dette medfører at vi ennå ikke har oversikt over endringer i kostnadsoverslag for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2006. Vegdirektoratet vil derfor komme tilbake til dette i årsrapporten for 2007.

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

Opprinnelig kostnadsoverslag for de 45 prosjektene som i 2006 inngikk i den spesielle oppfølgingen av større prosjekter var totalt 29 215 mill. kr. Det er registrert en kostnadsøkning på 272 mill. kr (0,9 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (2005-2006). I forhold til opprinnelig overslag er det en kostnadsøkning på 248 mill. kr (0,8 pst.). Vedlagte oversikt viser status for de 45 prosjektene som følges opp spesielt.

## 5. Fylkesveger

### 5.1 Totale midler til fylkesvegnettet

	Mill.kr			
	Anlegg <sup>2)</sup>		Drift og vedlikehold	
	2005	2006	2005	2006
Sum <sup>1)</sup>	792	1 132	1 374	1 465

<sup>1)</sup> Bevilgningstall

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

## 6. Annen informasjon

### 6.1 Publikumsservice

#### *Ventetid*

	Resultat 2006
Antall virkedager ventetid ved bestilling av time for myndighetskontroller	8-21
Antall virkedager ventetid ved bestilling av time for førerprøve klasse B	10-17

Ventetiden for myndighetskontroller ligger for tre av fem regioner innenfor den veiledende målsettingen på 15 virkedager. Når det gjelder ventetid for bestilling av førerprøve klasse B ligger fire av fem regioner innenfor målsettingen på 15 virkedager.



Ventetiden er størst i de deler av landet med størst befolkningskonsentrasjoner. Her varierer etterspørselen gjennom året, noe som medfører at det i enkelte perioder kan oppstå lengre ventetider enn ønskelig.

### ***Tilfredshet med tjenestene ved trafikkstasjonene***

Statens vegvesen gjennomførte spørreundersøkelsen Tilfredshet med tjenestene for tredje året i 2006. Temaene i undersøkelsen er service, ventetid, kvalitet, informasjon og etatstjenester ved trafikkstasjonene. Resultatene for år 2006 viser, i likhet med de foregående årene, høy tilfredshet for alle tema.

## **6.2 Helse, miljø og sikkerhet**

### **6.1.1 Sykefravær internt i etaten**

	<b>Resultat 2003</b>	<b>Resultat 2004</b>	<b>Resultat 2005</b>	<b>Resultat 2006</b>
Egne	6,2	5,4	5,1	5,7

Statens vegvesens sykefravær har økt fra 5,1 pst. i 2005 til 5,7 pst. i 2006. Det totale fraværet utgjør 260 årsverk for 2006. Det er langtidsfraværet som er den største utfordringen.

Statens vegvesen vil analysere resultatene for 2006 og foreslå tiltak for å redusere fraværet. I det videre sykefraværarbeidet i etaten skal det rettes fokus på enkeltpersoner og enheter med høyt sykefravær. Det skal undersøkes om det er spesielle grupper eller steder som er spesielt utsatte. I den forbindelse skal det være økt fokus på om sykefraværet er arbeidsrelatert eller ei. Oppfølging av den sykemeldte (jevnlign kontakt, utarbeidelse/oppdatering av oppfølgingsplan og tilrettelegging av arbeidet) skal også bedres, jf. IA-avtalen.

Statistisk sentralbyrå har så tidlig på året ikke utarbeidet sykefraværstatistikk for 2006, så det er for tidlig å si om økningen i etaten er som ellers i samfunnet.

### **6.1.2 Arbeidsulykker i entreprisedriften**

	<b>Antall arbeidsulykker med fravær</b>	<b>Ulykkesfrekvens (H-verdi)</b>	<b>Nestenulykkesfrekvens (N-verdi)</b>
<b>2006</b>	48	5,1	950

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

Ulykkesfrekvens for entreprisedriften (H-verdi) er en av måleindikatorerne i Statens vegvesens målekort. Indikatoren gir en indikasjon på om kvalitetskravene og kontrollene angående ulykker og ulykkesforebygging er gode og effektive nok. Ulykkesutviklingen brukes som grunnlag, målet er å redusere antall ulykker.

I entreprisedriften ble det registrert 48 arbeidsulykker med fravær i 2006. H-verdien er beregnet til 5,1. Dette resultatet er i tråd med målet for H-verdi i entreprisedriften i 2006. Tilsvarende tall for 2005 var 8,5. Det er registrert en markant nedgang i antall arbeidsulykker med fravær siste året.

Samtlige regioner har registrert en betydelig nedgang i H-verdi i 2006, bortsett fra Region midt som oppnådde samme resultat som året før.

Det ble registrert en dødsulykke i entreprisedriften i 2006. Dødsulykken skjedde i forbindelse med grøftarbeid ved E6-utbyggingen i Østfold.

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

Nestenulykkefrekvens for entreprisedriften (N-verdi) er en av måleindikatorerne i Statens vegvesens målekort. Indikatoren skal gi en indikasjon på om innrapporteringen av uønskede hendelser, er god nok.

Det ble registrert nærmere 9 300 nestenulykker i entreprisedriften i 2006. N-verdien er beregnet til 950. Resultatet ligger noe i underkant av målet for N-verdi i 2006 på 1 000. Antall registrerte nestenulykker økte med nærmere 25 pst. fra 2005 til 2006 og er mer enn fordoblet de siste to årene.

Det ble registrert en relativt solid forbedring av N-verdiene for samtlige regioner i fjor.

De regionene som har rapportert flest antall nestenulykker, har også færrest arbeidsulykker med fravær. Dette viser at langsiktig og forebyggende HMS-arbeid gir resultater over tid.

## 6.3 Likestilling

*Tabellen viser antall tilsatte fordelt på stillingskategorier og kjønn i 2006:*

Kategori/betegnelse	Kvinne	Mann	Sum pr. kategori	
Ledelse - etat		2	2	
Ledelse – nivå 1	5	8	13	
Ledelse – nivå 2	30	82	112	
Ledelse – nivå 3	52	133	185	
<b>Sum</b>	<b>87</b>	<b>225</b>	<b>312</b>	27,9 pst. kvinner
Ledelse – nivå 4	3	13	16	
Merkantile saksbehandlere	1 088	440	1 528	
Tekniske saksbehandlere	513	2 265	2 778	
Andre stillinger	164	87	251	
<b>Sum tilsatte</b>	<b>1 855</b>	<b>3 030</b>	<b>4 885</b>	38,0 pst. kvinner

Kvinneandelen i etatens lederstillinger har i løpet av 2006 økt med 3,3 prosentpoeng i forhold til 2005. Statens vegvesen er fornøyd med utviklingen selv om det fremdeles er et stykke igjen før vi når det statlige målet på 40 pst. kvinner i lederstillinger.

*Tabellen viser antall nytilsetninger i 2006:*

	Totalt	Totalt fordelt på kvinner og menn	
		Kvinne	Mann
Ledelse - nivå 1, 2 og 3	<b>61</b>	26	35
Merkantile saksbehandlere	<b>115</b>	87	28
Tekniske saksbehandlere	<b>232</b>	69	163
Sum alle utdanningstyper	<b>408</b>	182	226

**Tabellen viser gjennomsnittlig lønnstrinn for kvinne og mann innen 4 stillingsgrupper fordelt på Statens vegvesen totalt, Vegdirektoratet og de fem regionene i 2006:**

	Totalt	
	Kvinne	Mann
Tekniske saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning	56,2	59,8
Tekniske saksbehandlere u/høyere akademisk utdanning	46,7	49,4
Merkantile saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning	53,7	58,0
Merkantile saksbehandlere u/høyere akademisk utdanning	40,3	44,8

I tabellen over viser at kvinner har lavere lønn enn menn i både de tekniske og merkantile saksbehandlergruppene. Ser vi etaten totalt med alle stillingsgruppene eks. ledere, er lønnsrelasjonen mellom kvinner og menn på 85,7 pst.

### **Gjennomførte tiltak 2006**

- Det har vært et særlig fokus på kvinner i tilsetningssaker til lederstillinger.
- Etaten har etablert et hovedarbeidsutvalg der blant annet likestilling skal ivaretas i henhold til Diskrimineringsloven.

### **Planer for 2007**

- Statens vegvesen skal analysere resultatene og foreslå tiltak.
- Erfaringer viser at det er vanskelig å rekruttere og beholde yngre medarbeidere med omsorgsoppgaver til ledere i Statens vegvesen. Videre er erfaringen at vi har en stor turnover av yngre ledere (også kvinnelige). Det skal rettes spesiell oppmerksomhet mot dette i analysen.
- Det skal gjennomføres en mer utdypende analyse av ledelse i Statens vegvesen, inklusive hvordan lederoppgaven skal utformes i etaten. Målet med analysen er at lederoppgaven, lederrollen og ledelsesstøtte kan utformes for ledere på alle nivåer i etaten.

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

- Kjønnfordelingen i Statens vegvesen skal gjenspeile samfunnet vi skal betjene og målsettingen er 50 pst. fordeling på alle nivå innen 2015.
- Statens vegvesen skal ha en organisasjon og kultur som gjør det attraktivt å være både leder og medarbeider uavhengig av kjønn.
- Det skal være like høyt verdsatt å være kvinne som mann i etaten og dette skal gjenspeiles i lønns- og personalpolitikken.

## **6.4 Forskning og utvikling**

### **Generelt**

Reduserte budsjetttrammer til FoU medførte utsatt oppstart av nye store prosjekter i 2006. Ressursene ble brukt på forprosjekter og planlegging av nye etatsprosjekter i 2007, samt slutføring av igangværende aktiviteter og prosjekter.

I 2006 brukte etaten 50 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester. De største prosjektene i 2006 har vært Miljøvennlige vegdekker og Tunnelutvikling.

Det er økt interesse fra mange hold om bedre koordinering og mer samarbeidet innenfor FoU internasjonalt. Bl.a. vil forhåpentligvis ERANET Road samarbeidet, der 11 vegadministrasjoner er med, gi grunnlag for samarbeidsprosjekter fra 2008, mens det i regi av FEHRL (Forum of European Highway Research Laboratories) vil bli sendt flere prosjektsøknader til EUs syvende rammeprogram. Statens vegvesen bidrar i grunnlagsarbeidet for utforming av søknadene.

### ***Miljøvennlige vegdekker***

I 2006 er det utviklet nye asfaltresepter som er forsøkt på 7 forsøksstrekninger i Region Øst der trafikkbelastning og fartsgrenser er forskjellig. Alle forsøksfeltene følges opp med måling av støy og ulike tilstandsparametre.

Det gjennomført et måleprogram som knytter overflatestruktur hos asfalt (tekstur) til ulike støyparametre. Til tross for problemer med egenstøy på måleutstyret og følsomhet for fuktighet på vegbanen, er det gjennomført en rekke vellykkede målinger hvor resultatene vil foreligge i 2007. Teksturanalyse relatert til vegtrafikkstøy er et aktuelt tema også i andre land, og det er etablert et nordisk fagnettverk rundt temaet.

### ***Tunnelutvikling***

Tunnelutviklingsprosjektet har hovedfokus på brannbelastning og brannsikkerhet knyttet til vann- og frostsikringsmaterialer. Det etablert en forsøkstunnel i Møre og Romsdal som gir mulighet for tester i fullskala både av installasjoner i tunneler og transportutstyr knyttet til veg og bane. Tunnelen ligger slik til at tester kan gjennomføres uten store miljøulemper, noe som har gjort forsøkstunnelen interessant også for utenlandske forsøkslaboratorier.

Tunnelutviklingsprosjektet har hatt konsentrert fokus på tunnel og tunnelproblematikk, både nasjonal og internasjonalt, på en måte som har økt bevisstheten og kompetansen rundt tunnel generelt. Det viktigste resultatet fra prosjektet i 2006 er at det gjennom fullskalaforsøk er verifisert at gjeldende funksjonskrav på eksisterende vann- og frostsikrings løsninger er oppnådd.

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

I 2006 er det utarbeidet en prosjektplan for et nytt etatsprosjekt om klima og konsekvenser av klimaendringer. Prosjektplanen tar utgangspunkt i prosjektet om ras og skred som videreføres i det nye etatsprosjektet. Prosjektet vil arbeide med 7 delprosjekter:

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

### ***Framtidas veg – Forprosjekt***

Forprosjektet, med tittel "Framtidas veg" har lagt grunnlag for etablering av et fullskala "testlaboratorium" for uttesting av ny teknologi knyttet til kjøretøy og veg, og gjennom å koble fullskala forsøkene til bruk av kjøresimulator. Det er kjøpt inn et kjøretøy som skal fungere som demonstrasjonskjøretøy og samtidig fungere som tjenestekjøretøy for Teknologiavdelingens enhet i Trondheim. I bilen er det montert utstyr for automatisk fartstilpasning, alkolås og optisk kant-og midtlinjevarsling. Kjøretøyet er tilrettelagt med trådløs kommunikasjon for nedlasting av informasjon fra kjøretøy til egen PC. På denne vil det være mulig å følge kjøretøyet under kjøring og å få innsikt i fartsnivå og kjørestil hos ulike sjåførere.

Etatsprosjektet Framtidas veg har oppstart i januar 2007.

### ***Tunge kjøretøy og fartsvalg***

Prosjektet har hatt som mål å skaffe kunnskap om fartsvalget til førere av tunge kjøretøy under ulike veg-, føre- og trafikkforhold, og om hva som ligger til grunn for dette valget. Det er gjennomført et litteraturstudium, en intervjuundersøkelse, en analyse av historiske fartsdata samt registrering og analyse av nye fartsdata.

I intervjuundersøkelsen er det relativt få sjåførere som angir at de arbeider under tidspress og er stresset under kjøring. I 50-soner er oftest fartsgrensen bestemmende for fartsvalget, mens vær- og føreforholdene er viktigst i 80-soner. I intervjuene svarer en høy andel respondenter at:

- Andre trafikantgrupper mangler forståelse for tunge kjøretøyers stopp- og bremsestrekning
- Vegens utforming setter grensen for den fart de velger
- Tidspress er hovedårsak til at yrkessjåførere kjører for fort

Fartsundersøkelsen viser bl.a. at førere både av av lette og tunge kjøretøy reduserer farten på vinterføre og når friksjonen blir dårligere, men fartsreduksjonen er på langt nær stor nok til å oppveie risikoøkningen på grunn av nedsatt friksjonen.

Det er få kjøretøy over 12 tonn som overskrider 90 km/t. Dette indikerer at de aller fleste har fartsbegrensere som er i funksjon.

### ***Tautra***

Etterundersøkelser viser at åpning av vegmoloen og restaureringen av strømningsforholdene rundt Tautra, og spesielt over Svaet, har hatt en positiv effekt på økologien. De gjenopprettede strømningsforholdene har ført til en rask bedring i bunnforholdene. Våren 2004 ble det observert større flokker med ærfugl på Svaet.

### ***Planter for norsk klima og evaluering av treplanting i Stavangerområdet***

Statens vegvesen bruker betydelige ressurser på planting, både som en del av miljøtilpasning langs veg og for å binde vegskråninger. For å øke kunnskapen om valg av riktig planter og trær deltar Statens vegvesen i et samarbeidsprosjekt med bl.a. Forskningsrådet og Universitetet for miljø og bioteknikk. Det legges vekt på å finne planter og trær som kan

redusere vedlikeholdsbehovet og vedlikeholdskostnadene for offentlige grøntanlegg. Statens vegvesen deltar spesielt i utprøving av bunndekkplanter.

I Stavangerområdet gjennomføres en evaluering av treplanting i området som skal øke kunnskapen om stedlige treslag og hva som må vektlegges i framtidige plantinger.

### ***Utforming av støytiltak med fokus på fremtidig vedlikehold***

For å kunne relatere anleggskostnadene av støyskjermingstiltak til framtidige vedlikeholdskostnader, er det gjennomført et prosjekt som synliggjør ulike støytiltaks levetidskostnader sett i sammenheng med kvalitet og estetikk. Prosjektet viser at lite kostnadmessig kan konkurrere med jordvold men av andre konstruksjoner kommer treskjerm uten isolasjon gunstigst ut. Av nye miljøvennlige produkter er det gjort et forsøk med ubehandlet kjerneved av furu. Skjermtypen må evalueres før man kan trekke noen konklusjon, men skjermen er forutsatt å være vedlikeholdsfri i leveperioden.

## **6.5 Effektivisering av Statens vegvesen**

### **6.5.1 Generelt**

2003 var det første året med ny organisasjon for Statens vegvesen. Endringene var svært omfattende. Dette har medført et stort arbeid også i 2006 med å videreføre tilretteleggingen for drift av ny organisasjon, inklusive nedbemanningen av organisasjonen. Effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen vil fortsette etter 01.01.2007. Bemanningens størrelse tilpasses videre de oppgavene innen de overordnede strategiene som legges og behovet for å opprettholde nødvendig fagkompetanse i etaten, og vil måtte være en funksjon av etatens oppgaver og økonomiske rammer.

### **6.5.2 Effektiviseringsgevinster totalt**

Effektiviseringsgevinstene for omstillingen av Statens vegvesen ble beregnet høsten 2001. På dette tidspunktet var den nye organiseringen av Statens vegvesen under utredning og tempoet i konkurranseutsettingen av produksjonsvirksomheten var også uavklart. Samlet ble det beregnet en gevinst for 2006 på 675 mill. kr. Denne gevinsten fordeler seg med 200 mill kr for forvaltningssiden og 475 mill kr gjelder konkurranseutsetting.

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

### **6.5.3 Effektivisering gjennom konkurranseutsetting**

For drift og vedlikehold er det en effektiviseringsgevinst på 325 mill. kr i 2006. Dette fordeler seg med 290 mill. kr i effektiviseringsgevinst for funksjonskontraktene og 35 mill. kr for dekkeleggingskontraktene. Alle funksjonskontrakter er nå satt ut.

For anleggssiden er det i 2006 en gevinst på 150 mill. kr. Gevinstene på anleggssiden har slått ut i lavere kostnader på prosjektene, hvilket vil gi grunnlag for å starte nye godkjente anlegg og/eller få en hurtigere framdrift på andre anlegg. Alle overgangskontrakter på anleggssiden er nå avviklet.

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

## 6.6 Salg og bortfeste av fast eiendom

Region	Fylke	Kommune	G/bnr	Salgspris (kr)	Merknad
Region øst					
	Oppland	Nord-Aurdal	70/17	15 000 000	Fagernes vegstasjon (eid).
Region sør					
	Telemark	-	58/108	819 000	
	Telemark	-	13/503	112 000	NSB har hjemmel. SVV har ervervet grunn
	Telemark	-	13/504	231 000	NSB har hjemmel. SVV har ervervet grunn
	Telemark	-	12/1322	17 000	
	Telemark	-	12/1320	19 000	
	Buskerud	-	110/74	800 000	Ubebygd industritomt
	Buskerud	-	111/25	6 500 000	Ubebygd industritomt
Region vest					
	Rogaland	Hjelmeland	65/28	800 000	Utsikten kro
	Hordaland	Granvin	123/52	430 000	Granvin saltlager
	Hordaland	Ulvik	70/54	7 000	Parsell av gnr 70, bnr. 54
	Sogn og Fjordane	Gloppen	74/16	10 000	
Region midt					
	Sør-Trøndelag	Hitra	13/3	435 000	Heggervik. Solgt som tilleggsjord
	Sør-Trøndelag	Melhus	30/115	1 100 000	Melhus garasje
	Sør-Trøndelag	Oppdal	280/240	1 270 050	Tomteareal
		Uran	-	16 000	Fritidsbolig. Festet eiendom. Matrikelnr. 1749\41\1\
		Leirfjord	-	20 000	Fritidsbolig. Festet eiendom. Matrikelnr. 1725\185\2\
		Kolvereid	-	3 845 866	Vegstasjon. Festet eiendom. Matrikelnr. 1751\62\1\97\
Region nord					
	Nordland	Narvik	41/223	15 807 000	Narvik trafikkstasjon. Bygningen ble avtalt solgt i 2005. Endelig salgskontrakt og oppgjør kom 6. januar 2006.

## 6.7 Sikkerhet og beredskap

Statens vegvesen har som mål at samfunnsikkerhet skal vektlegges i hele etatens virksomhet. Samtlige regioner skal delta i det overordnede arbeidet med å utvikle enhetlige løsninger for forebyggende sikkerhet, beredskap og krisehåndtering.

I etatens sikkerhetsarbeid er det viktig å innarbeide forståelse av at sikkerhet er et element i hverdagen som alle ansatte må forholde seg til. Dette er gjort gjennom innføring av "Grunnsikring i Statens vegvesen". Grunnsikring angir et minimumsnivå for hvor god den forebyggende sikkerheten må være for å sikre at den infrastrukturen og informasjonen vi forvalter på vegne av samfunnet, ikke misbrukes, saboteres eller kommer på avveie. Dette

minimumsnivået (jf. kravene i sikkerhetsloven) vil danne grunnlaget for det videre arbeidet med å etablere tiltakslistene for å møte kravene ved heving av trusselnivå. Et av sikkerhetstiltakene som ble innført i 2006 var tjenestebevis til alle ansatte.

Vegdirektoratet har gjennomført sikkerhetsinspeksjoner (iht. sikkerhetsloven) i to regioner. Sikkerhetstilstand og -brudd er rapportert og regionene er i gang med å gjennomføre nødvendige tiltak. Den planlagte opplæringen for å sikre at regionene selv skal være i stand til å utføre disse inspeksjonene ble utsatt grunnet ressursmangel.

Som en videreføring av SAMROS, fikk regionene i oppdrag å lage ROS-analyser for det viktigste vegnettet i regionen, utarbeide prioriteringsliste og tiltaksplan for det aktuelle vegnettet. Eventuelle tiltak skal innarbeides i etatens planleggings- og budsjettarbeid. Ressursbruken til gjennomføring av dette har vært varierende fram til nå. Staten vil sørge for å sette denne planleggingen i system i løpet av 2007.

En region samt Vegdirektoratet har i 2006 gjennomført øvelser innen sikkerhet og beredskap. Vegdirektoratet vedtok i 2006 en plan for opplæring av de ansatte i etaten innen sikkerhet, beredskap og krisehåndtering.

Vegdirektoratet har sammen med blant annet Kystdirektoratet ferdigstilt arbeidet med Forordning 725/2004 - ISPS-godkjenning av innenriks ferjesamband. Resultatet av rapporten vil bli videreført gjennom ROS-analyser for noen av de aktuelle sambandene.

## 6.8 Oppfølging av spesielle arbeidsoppgaver gitt i tildelingsbrevet for 2006

I tildelingsbrevet for 2006 har Samferdselsdepartementet gitt føringer for Statens vegvesens arbeid herunder noen spesielle oppgaver. Nedenfor er gitt en status for de spesielle oppgavene.

Arbeidsoppgave	Status
Endret opplegg for styring av Statens vegvesens prosjektportefølge	Statens vegvesen har en løpende prosjektportefølge på over 500 prosjekter i byggefasen. Langt flere er i en planprosess frem mot byggestart. Kravene til oversikt og styring av den totale prosjektporteføljen øker stadig. Statens vegvesen startet derfor i 2006 arbeidet med å etablere et porteføljestyringsystem som er felles i hele etaten og som skal lette oversikten og styringen av prosjektporteføljen. Formålet med systemet er blant annet å sikre optimal prosjektgjennomføring samt å forbedre budsjettprosessene og den totale budsjettstyringen i etaten. Systemet skal etter planen bli ferdigstilt første halvår 2007 og vil fullt ut bli tatt i bruk fra årsskiftet 2007/2008.
Følge transportforsøkene nøye framover	Statens vegvesen deltok på et statusmøte med Samferdselsdepartementet om byforsøkene 25. januar 2006. En vurdering av varigheten på forsøkene ble oversendt Samferdselsdepartementet ved brev av 1. desember 2006. Samferdselsdepartementet har nå besluttet at forsøkene i Stavangerregionen, Bergen og Trondheim skal avsluttes ved utgangen av 2007. Forsøket i Kristiansandregionen er forutsatt videreført til utgangen av 2009. I brevet av 1. desember gikk Statens vegvesen inn for at det blir foretatt en nærmere evaluering av forsøkene, uavhengig av avslutningstidspunkt.



<p>Kollektivtrafikk; på bakgrunn av erfaringer i Oslo, er det ønskelig at liknende systemer etableres også i andre større byer</p>	<p>Statens vegvesen har fått konkrete oppdrag fra Samferdselsdepartementet for økt framkommelighet for kollektivtransport på veg i Oslo og Bergen. Departementet har dessuten bedt Statens vegvesen om å ta tilsvarende initiativ i andre større byer. Dette arbeidet omtales som FREM.</p> <p>Tilstand for framkommelighet på de viktigste linjene (stamlinjene) i de seks største byområdene inngår som egen indikator i etatens målekort. Statens vegvesen har med dette oversikt over tilstand og utvikling for framkommelighet for kollektivtransport på veg. Trenden i 2006 er en liten bedring i framkommeligheten i Oslo, Bergen, Stavanger, Tromsø og Kristiansand. I Trondheim registreres en markert nedgang i framkommelighet. Årsaken er en kraftig vekst i vegtrafikken som følge av bortfallet av bomringen samt at ingen framkommelighetstiltak er gjennomført.</p> <p>Vegdirektoratet bistår de fem regionene i FREM-arbeidet, blant annet med kompetanse, verktøy-utvikling og ny håndbok for kollektivtransport. Vegdirektoratet sørger videre for innsamling av nøkkeldata til målekort og for rapportering til Samferdselsdepartementet i Årsrapporten.</p> <p>Status for etatens innsats for bedre framkommelighet følger som vedlegg.</p> <p>Statens vegvesen vil for øvrig i 2007 vurdere om andre større byområder bør inkluderes i FREM-arbeidet. Dette i samråd med berørte bykommuner og fylkeskommuner. Aktuelle byområder er Drammen og Grenland.</p>
<p>Utredning av hvordan en nasjonal reiseplanlegger for kollektivtransport kan etableres.</p>	<p>Statens vegvesen leverte 15. desember 2006 forprosjekt for Nasjonal reiseplanlegger til Samferdselsdepartementet, med notat som konkretiserer oppgaver og milepæler for første fase, og utkast til hovedprosjekt for fase 1 og fase 2. Arbeidet er utført iht. Samferdselsdepartementets mandat, og det er avtalt et oppfølgingsmøte 14. februar 2007</p> <p>Statens vegvesen har etablert et holdeplassregister i Nasjonal vegdatabank, primært til bruk for drift- og vedlikeholdsoppgaver. Det arbeides for tiden med å utvide dette registeret til å kunne dekke behovet for rutedata for multimodal transport.</p> <p>Holdeplassdata ble samlet inn fra 11 fylker i 2006. Det jobbes videre med innsamling og kontroll av data. Målet er å ha et multimodalt holdeplassregister klart høsten 2007.</p>
<p>Vurdere i hvor stor grad det er mulig å slippe nye grupper til i kollektivfeltene uten at dette medfører ulemper for kollektivtransporten</p>	<p>Vegdirektoratet avventer Samferdselsdepartementets tilbakemelding på høringen av rapporten "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy", før Vegdirektoratet vurderer videre om nye kjøretøykategorier skal få tilgang til kollektivfelt.</p>
<p>Revidere miljøledelsesarbeidet (første gang i 2006)</p>	<p>Miljø inngår som en integrert del av Statens vegvesens system for balansert <u>målstyring</u>, på lik linje med områder som trafiksikkerhet og framkommelighet. Systemet følger prinsippene bak miljøstyring, ved at det velges ut noen viktige områder som det ønskes å satse spesielt på i året som kommer. På miljøområdet er det for tiden valgt ut to områder: miljøomdømme og svevestøv. Innenfor disse områdene planlegges og gjennomføres det tiltak. Det blir kontrollert at tiltakene blir gjennomført, og effekten blir</p>

	<p>målt.</p> <p>Etaten har et system for årlig kartlegging og rapportering av miljøforhold. Støy og luftforurensning beregnes årlig for hele riksvegnettet. Inngrep i natur- kulturmiljø og konsekvenser mht støy og luftforurensning kartlegges og rapporteres for nye vegprosjekter. I tillegg kartlegges og rapporteres landskapsmessige forbedringer langs eksisterende veg. Ut over dette rapporteres det på de fire områdene i Grønn stat, både for kontorbyggene til Statens vegvesen og for byggherrevirksomheten. Det arbeides kontinuerlig med å videreutvikle miljøkartleggingen. For tiden står forbedret kartlegging av støy og biologisk mangfold i fokus.</p> <p>Etatens miljøpolicy og -mål er nedfelt i Statens vegvesens visjon og hensikt, i Nasjonal transportplan, og i Statens vegvesens håndbok om miljøstyring. Miljøtiltak inngår i NTP, etatens fireårige handlingsprogrammer, statsbudsjettet, resultatavtaler for ledelsen, og lokale årsplaner.</p> <p>Det utarbeides i liten grad særskilte tiltaksplaner for miljø eller årsmeldinger for miljø.</p>
Sette av midler til delfinansiering av programmet for kartlegging og overvåking av biologisk mangfold.	Statens vegvesen overførte i alt 1,6 mill. kr til det nasjonale programmet for kartlegging og overvåking av biologisk mangfold i 2006. Midlene ble fordelt mellom truede arter (1,0 mill. kr), biologisk mangfold i ferskvann (0,3 mill. kr) og biologisk mangfold i kulturlandskapet (0,3 mill. kr).
Følge opp arbeidet som er satt i gang for å vurdere bruk av biodiesel i Norge	Statens vegvesen har ikke hatt kapasitet til å følge opp arbeidet med bruk av biodiesel i Norge i 2006.
Departementet forutsetter at Vegdirektoratet har høy kompetanse på miljøvennlig kjøretøyteknologi og alternative drivstoff.	Statens vegvesen har i løpet av 2006 fått tilført nødvendig kompetanse på miljøvennlig kjøretøyteknologi, alternativ drivstoff og støy knyttet til kjøretøy. Det er satt av to årsverk til dette arbeidet.
Lage mål, strategier og planer for innkjøp som inkluderer bruk av elektroniske forretningsprosesser.	Statens vegvesen har gjennomført et forprosjekt vedrørende elektroniske løsninger innen anskaffelsesområdet.
Redegjøre for arbeidet med flom og rassikring. Spesielt skal planlegging og utbygging av infrastruktur, vedlikehold og drift prioriteres	Statens vegvesen redegjorde for arbeidet med flom- og rassikring i brev til Samferdselsdepartementet av 6. januar 2006 (jnr. 2006/002572-001). Redegjørelsen ble fulgt opp med et møte i Samferdselsdepartementet 16. januar 2006. Det er også sendt et brev til Samferdselsdepartementet 1. februar 2007.
Bistå Samferdselsdepartementet med faglig bistand for å vurdere behov for kartlegging og overvåking av faren for store fjellskred i Norge.	Statens vegvesen la på møte i Landbruksdepartementet frem etatens arbeid med skred og problemstillinger knyttet til sikring av disse. Våre skred eksperter har vært involvert i kontrollen av Rombakstøtta ved Narvik i samarbeid med Jernbaneverket og Narvik Kommune. Det har pågått et rapportarbeid i NGU-regi for klarlegging av store fjellskred, hvor Statens vegvesen har bidratt.
Jevnlig øve egen kriseorganisasjon. Bør inngå som en integrert del av etatens arbeid, bl.a. ved drift, vedlikehold og utbyggingsprosjekter	Statens vegvesen har i 2006 deltatt i øvelser initiert av samarbeidspartnere, deriblant øvelse statsråd. Sikkerhet- og beredskapstaben i Vegdirektoratet har i 2006 arbeidet med å harmonisere og tilpasse system for krisehåndtering, slik at dette kan tas i bruk i hele etaten.

<p>Status i arbeidet med å fullføre arbeidet med mobile ferjekaier (frist for fullføring er ved utgangen av 2007)</p>	<p>Mobilkaiprojektet er operativt med to kaisett beredskapslagret ved Molde og to i Nordland. Systemet er prøvd ut vinteren 2005/2006 i forbindelse med ras. En planlagt forbedret funksjonalitet av de viktige stagrørene måtte utsettes grunnet innsatsen under flommen i Trøndelag, men vil bli gjennomført i 2007. Det er behov for å anskaffe flere pontonger slik at både mobilkaiene og vår øvrige normale pontongberedskap skal være operative samtidig.</p>												
<p>Videreføre arbeidet med styrking av reservebruberedskapen</p>	<p>Det er levert tungt reservebrumateriell for 22,5 mill. kr i 2006 (ett 81 m to-felts bruset).</p> <p>Spesialkomponentene som er nødvendig for at Statens vegvesens bruset skal kunne brukes vekselvis på veg og jernbane er på plass. Erstatningsmateriellet for de bruene som inngår i Bjørvika-prosjektet ble levert i sommer, og er nå integrert i vår bruberedskap.</p> <p>Arbeidet med å redusere antall lagersteder, og å flytte materiellet til bedre utstyrte og mer tidsmessige lagre føres videre.</p>												
<p>Foreta en generell vurdering av om enkelte ferjesamband bør omklassifiseres til riksvegferjesamband</p>	<p>Statens vegvesen har avventet dette i forbindelse med avklaringer knyttet til St.meld. nr. 12 (2006-2007).</p>												
<p>Foreta en systematisk vurdering av ferjesamband som kan nedlegges. Det må legges til grunn at transport-tilbudet ikke skal forringes</p>	<p>Se kommentarer over.</p>												
<p>Administrere tilskuddsordningen for tilgjengelighetstiltak og oppfølging av BRA-programmet</p>	<p>I 2006 ble det opprettet en tilskuddsordning for kommunesektoren over Samferdselsdepartementets budsjett på 50 mill kr, med formål å delfinansiere tiltak som bedrer tilgjengeligheten for funksjonshemmede til kollektivtransporten. Statens vegvesen ble i brev av 15.12.2005 bedt om å administrere tilskuddsordningen. Statens vegvesen inviterte i januar 2006 bykommuner, fylkeskommunene og MDs pilotkommuner til å søke om tilskudd, og stilte krav om 25 % egenandel. Det kom inn søknader for 93 tiltak med et samlet søknadsbeløp på 64 mill kr. Tildelingene fra ordningen ble gjort primo juni 2006. 40 kommuner og 8 fylkeskommuner (inkludert Oslo) ble tildelt midler.</p> <p>Midlene ble tildelt prosjekter innenfor en rekke fagområder, som vist i tabellen.</p> <div data-bbox="735 1637 1331 2011" style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>Distribution of funds by category</caption> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Infrastruktur</td> <td>79 %</td> </tr> <tr> <td>Planlegging</td> <td>10 %</td> </tr> <tr> <td>I kjøretøy</td> <td>5 %</td> </tr> <tr> <td>Informasjon</td> <td>4 %</td> </tr> <tr> <td>Drift/Vedl.</td> <td>2 %</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Category	Percentage	Infrastruktur	79 %	Planlegging	10 %	I kjøretøy	5 %	Informasjon	4 %	Drift/Vedl.	2 %
Category	Percentage												
Infrastruktur	79 %												
Planlegging	10 %												
I kjøretøy	5 %												
Informasjon	4 %												
Drift/Vedl.	2 %												

	<p>I november 2006 sendte Statens vegvesen ut et rapporteringsskjema til alle tilskuddsmottakere.  <u>Rapportering vil foreligge i løpet av første halvår 2007.</u></p>
Vurdere tiltak for å rette opp publikums misnøye med vinterdriften	<p>Statens vegvesen har iverksatt tiltak for å bedre kontrollen med entreprenørene, for å sikre at standardene som er satt i funksjonskontraktene følges i praksis. Videre arbeides det med å utforme mer detaljerte krav i kvalitetsplaner for kontraktene som lyses ut høsten 2007. Det er også satt i gang et arbeid med å lage nye vedlikeholdsstandarder.</p>
I god tid før RNB gi departementet de bevilgningsmessige konsekvenser at all merverdiavgift som er påløpt i byggeperioden skal betales ved åpning av OPS-prosjekter	<p>E39 Lyngdal – Flekkefjord ble åpnet 30. august 2006. Fra et merverdiavgiftsperspektiv betraktes OPS-prosjektene byggedel som en complete contract, dvs. at den del av merverdiavgiften som skal betales av Vegdirektoratet faktureres ved byggetidens slutt/vegens åpning. Kostnadstall for OPS-prosjektene er oppgitt uten mva i budsjettet.</p> <p>Statens vegvesen innhentet en prognose for mva fra entreprenøren i slutten av mars og informerte Samferdselsdepartementet på grunnlag prognosen. Antatt mva-beløp for byggedelen av prosjektet ble beregnet til 75-80 mill. kr. Endelig mva-faktura fra byggedelen ble på kr 77 865 829,28 og ble betalt i oktober 2006.</p>
Starte arbeidet med et grunnlagsmateriale med sikte på en proposisjon om revisjon av Østfoldpakken, i løpet av vårsesjonen 2006.	<p>Grunnlagsmateriale for en proposisjon om revisjon av Østfoldpakke er ikke utarbeidet. Dette skyldes manglende avklaringer i Samferdselsdepartementet om forutsetningene for en evt. revisjon. Statens vegvesen har imidlertid levert flere innspill til Samferdselsdepartementet i løpet av året, som grunnlag for å komme fram til en nærmere avklaring.</p>
I arbeidet med tjenesteutvikling skal det vurderes hvordan IT kan brukes i dette arbeidet, som et ledd i målsettingen om å gjøre brukernes møte med det offentlige enklere.	<p>Dette er i utgangspunktet forankret i etatens IT-strategi, der elektroniske tjenester pluss effektivisering og økt kvalitet i etatens hovedprosesser med bruk av IT er to av satsingsområdene.</p> <p>Handlingsplanen til denne strategien ble vedtatt sommeren 2005, og har vært fulgt opp av etatsledelsen i 2006.</p> <p>Etaten leverer nå en tjeneste på MinSide (Mine kjøretøy), og har flere andre tjenester på beddingen og til vurdering.</p> <p>Gjennom prosjektet Nasjonale Kundetjenester, som pågår nå, etableres strategier, og konkrete retningslinjer for etablering og forvaltning av nett-tjenester. Her ligger også vurdering av mulige tjenester på et antall virksomhetsområder framover.</p> <p>Bakgrunnen er beslutningen i IT-strategien om at elektroniske tjenester skal være hovedtilbudet til etatens kunder der dette er relevant.</p> <p>I tillegg foregår rutinemessig en vurdering av mulige elektroniske tjenester innenfor utviklingsarbeidet på de enkelte virksomhetsområdene i etaten. For eksempel er det tatt fram en rekke ideer til mulige nye tjenester innenfor området Trafikant og kjøretøy, spesielt i Au2sys-prosjektet (som utvikler nytt kjøretøy og førerkortregister for Norge). Det arbeides også med nye tjenester knyttet til nye vegutbyggingsprosjekter, og til prosessene rundt drift og vedlikehold av vegnettet.</p>
Innarbeide i aktuelle plandokumenter hvordan en skal gjøre bruk av åpne standarder, tjenesteorientert arkitektur og åpen kildekode	<p>Statens vegvesen har i 2006 gjennomført et IT arkitekturprosjekt, også med utgangspunkt i etatens IT-strategi. En av premisene for dette arbeidet var at ny målarkitektur for IT</p>

	<p>skulle være tjenesteorientert, dvs. at den tar utgangspunkt i etatens hovedprosesser og tjenester, og at den skal legge opp til bruk av gjenbrukbare tjenester også på applikasjonsnivå. Dette arbeidet ble ferdigstilt i 2006, og vil bli fulgt opp framover. Implementering av ny arkitektur vil skje over tid på grunn av etatens store portefølje av eksisterende IT-systemer.</p> <p>Åpne standarder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I IT arkitekturprosjektet har etaten lagt som føring at målarkitekturen vi skal arbeide mot, skal forholde seg til nasjonale og internasjonale standarder, og åpne standarder inngår her.</li> <li>• Etaten har i 2006 utarbeidet en geodatastrategi, og en del av denne strategien sier at etaten skal benytte nasjonale eller internasjonale standarder på dette området (Geodatastandarden, SOSI etc)</li> <li>• Etaten har i forbindelse med samarbeidet med MinSide-prosjektet tilrettelagt for det rammeverket som dette prosjektet benytter, og som er tilrettelagt for bruk av åpne standarder.</li> <li>• Dessuten har etaten i forbindelse med en revisjon av etatens IT-standarder i 2006 tatt en første vurdering av hvordan dette med åpne standarder bør avspeiles der, uten å ha truffet noen endelige, mer konkrete beslutninger.</li> </ul> <p>Statens vegvesen har foreløpig ikke innarbeidet bruk av åpen kildekode i sine plan- og strategidokumenter, og har ikke så langt hatt en formell diskusjon av dette.</p> <p>Statens vegvesen er opptatt av, og har behov for, en sikker elektronisk identifikasjonsløsning for brukere av etatens tjenester på internett framover. Vi har flere tjenester som vil kreve høyere sikkerhet enn Person Standard, bl.a. omregistrering av kjøretøy på nett, og tilknytning til EU-systemet for digital fartsskriver (som krever en fullverdig PKI-løsning). Etersom Sikkerhetsportalen er blitt utsatt, har vi ikke kunnet benytte denne, slik vi hadde planer om. På kort sikt legger vi derfor bare ut tjenester som ikke krever mer enn Person Standard sikkerhet, og som derfor kan benytte den midlertidige sikkerhetsløsningen i MinSide.</p> <p>Etaten har i tillegg i drift nettløsninger for lukkede brukergrupper innen bilbransjen, der bruk av identifikasjons- og autoriseringsløsninger på et høyere sikkerhetsnivå er i bruk (RSA, som er noe nærmere Person Høyt).</p>
<p>Legge til rette for at hver enkelt innbygger selv skal kunne velge om forespørsel eller melding fra kommunikasjon med offentlig sektor skal skje elektronisk (frist i løpet av 2007 - status)</p>	<p>Statens vegvesen har deltatt i Fornyingsdepartementets prosjekt "Min Side" i styringsgruppe, referansegruppe, delprosjektledelse og i arbeidsgruppe, bl.a. med prosjektleder for tekniske løsninger. Statens vegvesen har tilgjengeliggjort tjenester knyttet til informasjon om kjøretøy på "Min side".</p> <p>En av de planlagte fellesløsningene har vært elektronisk postkasse. For oss har dette vært aktuelt i forbindelse med utsendelse av innkallinger til periodisk kontroll, fornyelse av førerkort etc. men er foreløpig ikke realisert. Statens vegvesen vil delta videre i arbeidet med det som er relevant, på lik linje med og i fellesskap med andre etater og vil</p>

	<p>innføre elektronisk kommunikasjon når dette blir en statlig standard.</p>
<p>Avklare om det i eNorge-planen er andre mål og tiltak som skal følges opp</p>	<p>Følgende av målene i eNorge-planen er adressert:</p> <p><b>Mål 1.3 Digitale tjenester til innbyggerne</b></p> <p>I prosjektet Au2sys, som utvikler nytt motorvogn- og førerkortsystem for Norge, er det tatt fram ideer og spesifikasjoner til en lang rekke nye tjenester som etaten vil vurdere å implementere på internett i årene framover.</p> <p><b>Mål 2.3 Økt verdiskaping på grunnlag av offentlige data:</b></p> <p>Etaten er aktiv deltaker i Norge Digitalt-samarbeidet, og vil bidra inn der med våre geodata.</p> <p>Følgende av de øvrige prioriterte tiltakene for 2005-2007 er adressert i 2006:</p> <p><b>Tiltak 2. Kartlegging av brukertilfredshet knyttet til offentlige tjenester:</b></p> <p>Etaten har gjennom prosjektet Nasjonale Kundetjenester gjennomført brukerundersøkelser av sine nett-tjenester, telefonitjenester og nettstedet <a href="http://www.vegvesen.no">www.vegvesen.no</a>. Resultatet av disse undersøkelsene inngår som grunnlag i etatens arbeid med forbedring og videreutvikling av sin eksterne kundebehandling og tjenesteutvikling.</p>
<p>Oppfølging av arbeidet knyttet til oppfølging og forvaltning av Håndbok 206 "Elektronisk billettering" og etableringen av en standard på grunnlag av dette arbeidet.</p>	<p>Statens vegvesen har opprettet en prosjektgruppe som har ansvaret for å forvalte og revidere HB-206.</p> <p>Flere fylker innførte i løpet av 2006 elektroniske billetteringssystemer i henhold til HB-206. En rekke andre fylker er nå i implementeringsfasen, slik at en også i 2007 vil oppleve en sterk vekst innefor elektronisk billettering. Prosjektgruppen har en sentral rolle i form av oppfølging og koordinering av de ulike prosjektene, i tillegg til etablering av fellesfunksjoner for interoperabilitet (samordning av billetteringssystemene).</p>

Vedlegg:

Større prosjekter som følges opp spesielt i 2006.

Status for etatens innsats for bedre framkommelighet.