

**Statens vegvesen**

# **ÅRSRAPPORT 2004**

for

**Statens vegvesen**

Februar 2005

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. SAMLET VURDERING</b>	<b>4</b>
<b>2. RAMMEBETINGELSER</b>	<b>6</b>
<b>2.1 PRISENDRING FRA 2003 TIL 2004</b>	<b>6</b>
<b>2.2 TRAFIKKUTVIKLING</b>	<b>6</b>
2.2.1 UTVIKLINGEN I 2004	6
2.2.2 UTVIKLING I VEGTRAFIKK 1995-2004	6
2.2.3 UTVIKLING I BILSALG	8
<b>3. REGNSKAP 2004</b>	<b>8</b>
<b>3.1 KAPITTELOVERSIKT</b>	<b>8</b>
3.1.1 KAP. 1320 POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER	9
3.1.2 KAP. 1320 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER	10
3.1.3 KAP. 1320 POST 31 RASSIKRING	11
3.1.4 KAP. 1320 POST 33 KOMPENSASJON FOR ØKT ARBEIDSGIVERAVGIFT	12
3.1.5 KAP. 1320 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA	12
3.1.6 KAP. 1320 POST 60 FORSØK	13
3.1.7 KAP. 1320 POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER	14
3.1.8 KAP. 1322 SVINESUNDFORBINDELSEN AS – POST 91 LÅN	14
3.1.9 KAP. 4320 STATENS VEGVESENS INNTEKTER	14
<b>4. MÅL OG RESULTATER</b>	<b>16</b>
<b>4.1 TRAFIKK</b>	<b>16</b>
4.1.1 KJØRETØYKONTROLL	16
4.1.2 VENTETID	16
4.1.3 TILFREDSHET MED TJENESTENE	17
<b>4.2 DRIFT OG VEDLIKEHOLD</b>	<b>17</b>
4.2.1 DEKKESTANDARD OG TILLATT AKSELLAST FOR RIKSVEGER	17
4.2.2 STANDARD PÅ VINTERDRIFTEN	18
4.2.3 STANDARD PÅ SOMMERDRIFTEN	19
4.2.4 OPPLEVD TRYGGHET I TRAFIKKEN	20
<b>4.3 FERJEDRIFT</b>	<b>21</b>
<b>4.4 UTBYGGING</b>	<b>21</b>
4.4.1 FYSISKE MÅL	21
4.4.2 OPPFØLGING AV INVESTERINGSPROSJEKTER	22
4.4.3 KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK	24
4.4.4 ANNEN STYRINGSINFORMASJON	27
<b>5. EFFEKTMÅL</b>	<b>28</b>
<b>5.1 TRANSPORTKOSTNADER</b>	<b>28</b>
<b>5.2 DREPTE ELLER SKADDE</b>	<b>28</b>
<b>5.3 MILJØ</b>	<b>30</b>
5.3.1 VERN OG BRUK AV BIOLOGISK MANGFOLD OG KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	30
5.3.2 LUFTFORURENSNING OG STØY	30
5.3.3 GRØN STAT	32

<b>6. FYLKESVEGER</b>	<b>33</b>
<b>6.1 TOTALE MIDLER TIL FYLKESVEGNETTET</b>	<b>33</b>
<b>6.2 STANDARDEN PÅ FYLKESVEGNETTET</b>	<b>33</b>
<b>7. ANNEN INFORMASJON</b>	<b>33</b>
<b>7.1 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET</b>	<b>33</b>
7.1.1 SYKEFRAVÆR INTERNT I ETATEN	33
7.1.2 ARBEIDSULYKKER I ENTREPRISEDRIFTEN	33
<b>7.2 LIKESTILLING</b>	<b>34</b>
<b>7.3 FORSKNING OG UTVIKLING</b>	<b>36</b>
<b>7.4 EFFEKTIVISERING OG OMSTILLING AV STATENS VEGVESEN</b>	<b>40</b>
7.4.1 EFFEKTIVISERINGSGEVINSTER	40
7.4.2 KOSTNADER VED OMSTILLINGEN I STATENS VEGVESEN	41
<b>7.5 SALG OG BORTFESTE AV FAST EIENDOM</b>	<b>41</b>

## 1. Samlet vurdering

Statens vegvesen har i 2004 et totalt mindreforbruk på 4,7 pst. (614 mill. kr) i forhold til disponibel ramme inkl. overførte midler fra 2003, samt merinntekter og refusjoner under kap. 4320 Statens inntekter. Det er forutsatt at mindreinntekten på 40,8 mill. kr knyttet til kap. 4320 post 02 Diverse gebyrer strykes, som tidligere år. Sammenlignet med 2003 var mindreforbruket også på 4,7 pst. (538 mill. kr).

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. har et merforbruk på 119 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak at en større andel av fakturaene for utført arbeid i 2004 ble betalt i 2004 mot forventet betalt i 2005, og at planlagte IT-kostnader måtte tas i 2004 mot planlagt 2005 og 2006.

Mindreforbruket er knyttet til post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rasseikring, post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift og post 60 Forsøk. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at overgangen til full konkurranseutsetting har vært svært krevende for organisasjonen samtidig som etaten har vært i omstilling. I tillegg til utsatt anleggsstart som følge av lang prosess med utarbeidelse av ferdig konkurransegrunnlag, skyldes også mindreforbruket betydelige kostnadsbesparelser på flere større anlegg.

Merinntekten på kap. 4320 post 01 Salgsinntekter er i 2004 på 141,0 mill. kr. Dette er 116 mill. kr mer enn i 2003. Inntektene er i hovedsak knyttet til erstatninger fra eksterne og forsikringsselskaper knyttet til skader på veginstallasjoner, samt mindre leieinntekter og salg.

Totalt sett er Statens vegvesen fornøyd med oppnådde mål og virkninger i 2004.

Foreløpige tall for 2004 viser at 257 personer ble drept i trafikkulykker og 961 ble hardt skadd. Tilsvarende tall for 2000 og 2003 var henholdsvis 341 og 280 drepte og 1 265 og 994 hardt skadde personer. Dette viser at vi har en vedvarende reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Det gode resultatet skyldes bl.a. oppføring av midtrekkverk og prioritering av midler til tiltak med god trafiksikkerhetsmessig virkning.

Måloppnåelsen knyttet til rasutsatte strekninger og punkt er dårlig i 2004. Dette skyldes forsinket oppstart/framdrift av en rekke prosjekter som var forutsatt gjennomført i 2004. Innsatsen til vedlikehold av vegdekker har gjennom flere år ligget under det som er nødvendig for å opprettholde god kvalitet. Dette har også vært tilfelle i 2004 og har resultert i en ytterligere forverring av tilstanden.

I 2004 gjennomførte Statens vegvesen flere brukerundersøkelser hvor vi undersøkte hvor tilfredse trafikantene er med framkommeligheten om vinteren og sommeren, om opplevd trygghet i trafikken og kundenes tilfredshet med tjenestene. Vinter- og sommerundersøkelsene viste at trafikantene generelt sett ikke er fornøyd med vegstandarden. Det som spesielt trekker ned er brøyting og strøing av gang- og sykkelveger, dekkestandard både på bilveger og gang- og sykkelveger og forholdene for fotgjengere der det ikke er gang- og sykkelveger. Når det gjelder undersøkelsen om opplevd trygghet i trafikken viser resultatene at bilister føler seg minst utrygge, mens foreldre med omsorgsfunksjon føler seg mest utrygge. For alle trafikantgrupper viser undersøkelsen et dårligere resultat enn ønskelig når det gjelder opplevd trygghet. Undersøkelsen viser at det er stor etterspørsel etter gang- og sykkelveger utenfor tettbebygde strøk. Kundeundersøkelsen hvor kundenes tilfredshet med Statens vegvesens

tjenester ved trafikkstasjonene ble undersøkt, viser resultater som er svært tilfredsstillende. Statens vegvesen har satt i gang en rekke tiltak for å bedre resultatene på de områder hvor vi kom dårlig ut i brukerundersøkelsene. Det vil bli foretatt nye brukerundersøkelser i 2005, først da vil vi kunne se om de tiltakene som ble satt i verk har gitt resultater.

Statens vegvesens sykefravær er på 5,4 pst. Dette er en stor reduksjon sammenlignet med 2003 hvor sykefraværet var 6,2 pst.

Statens vegvesen er ikke fornøyd med likestillingen i etaten, og vil sette i verk flere tiltak som bl.a. kan bidra til å rekruttere kvinner til lederstillinger.

## 2. Rammebetingelser

### 2.1 Prisendring fra 2003 til 2004

	Prisendring fra 2003 til 2004	
	Forventet	Faktisk *)
Anlegg		
Vedlikehold		

\*) Indeks fra SSB.

Den gjennomsnittlige prisendring beregnes på grunnlag av indekser fra SSB. For 4. kvartal 2004 er SSB noe forsinket. Som følge av dette er det ikke mulig å beregne den gjennomsnittlige prisendring. Tallene vil bli oversendt så snart SSB har publisert nødvendig grunnlagsmateriale.

### 2.2 Trafikkutvikling

#### 2.2.1 Utviklingen i 2004

*Trafikken totalt*

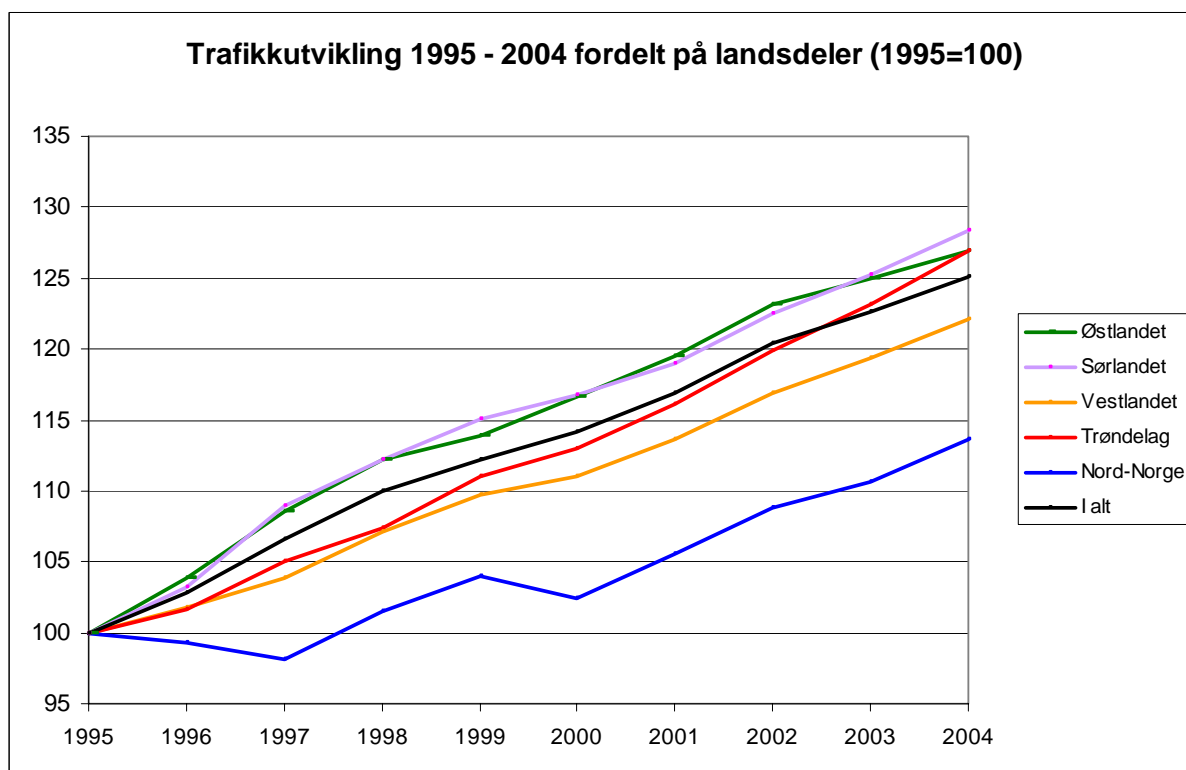
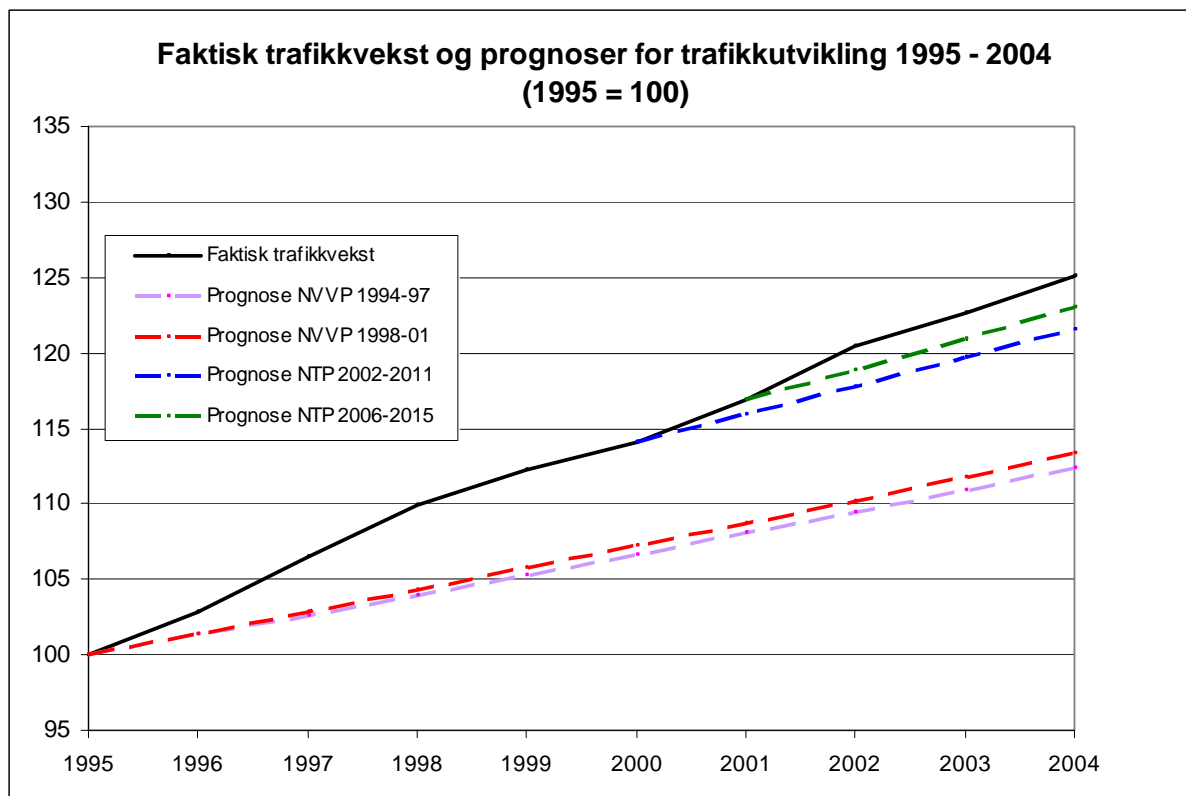
Landsdel	Forventet	Faktisk
Østlandet	1,6	1,5
Sørlandet	2,3	2,4
Vestlandet	2,0	2,3
Trøndelag	1,5	3,1
Nord-Norge	1,4	2,7
Landet	1,7	2,0

I 2004 økte vegtrafikken med 2 pst. på landsbasis. Dette er noe høyere enn forutsatt årlig trafikkvekst i Nasjonal transportplan 2002-2005 og i handlingsprogrammet for perioden. Trøndelagsfylkene hadde den sterkeste økningen med 3,1 pst., mens økningen var minst på Østlandet. Trafikkarbeidet på vegnettet i 2004 var på om lag 37 700 mill. kjørte kilometer mot om lag 37 000 mill. km i 2003.

#### 2.2.2 Utvikling i vegtrafikk 1995-2004

Etterfølgende grafer viser faktisk utvikling i vegtrafikken i perioden 1995-2004 på landsbasis og fordelt på regioner sammenholdt med prognoser for trafikkutviklingen i Norsk veg- og vegtrafikkplan for periodene 1994-97 og 1998-2001 og i Nasjonal transportplan for perioden 2002-2005.

For landet som helhet har den årlige trafikkveksten i perioden i gjennomsnitt vært på omlag 2,8 pst. Dette er klart høyere enn prognosene i Norsk veg- og vegtrafikkplan og Nasjonal transportplan. Sørlandet har hatt den sterkeste veksten i perioden, mens veksten har vært klart lavest i Nord- Norge.



### 2.2.3 Utvikling i bilsalg

	2003	2004	Endring 2003-2004 (pst.)
Sum biler <sup>*)</sup>	154722	185 774	20,0

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

Av de førstegangsregistrerte kjøretøyene utgjør bruktbilimportene 17,5 pst. i 2004 mot 23,5 pst året før. Eierskifte av brukte kjøretøy var 557 000 i 2004 mot 537 200 i 2003.

Gjennomsnittsalderen for personbiler var ved utgangen av 2004 10,2 år som er det samme som for 2003.

Det har vært en kraftig økning i førstegangsregistrerte biler fra 2003 til 2004 sammenlignet med 2002 til 2003, da økningen bare var 0,7 pst. Økningen skyldes i hovedsak økt nybilsalg.

## 3. Regnskap 2004

### 3.1 Kapitteloversikt

#### Utgifter

Kap.	Post	Til disposisjon 2004 Mill. kr <sup>1)</sup>	Regnskap 2004	
			Mill. kr.	Prosent av disponibelt
Kap. 1320	post 23	5 992,2	6 111,0	102,0
	post 30	4 989,8	4 443,6	89,1
	post 31	245,4	175,1	71,4
	post 33	123,4	94,3	76,4
	post 35	33,4	33,5	100,4
	post 60	512,2	424,8	82,9
	post 72	1 172,6	1 172,8	100,0
Sum statlige midler		13 069,0	12 455,1	95,3
Annen finansiering <sup>2)</sup>		2 496,5	2 655,0	106,4
Totale utgifter		15 565,5	15 110,1	97,1

<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.

<sup>2)</sup> Til disposisjon 2004 omfatter forutsatt ekstern finansiering til prosjekter/tiltak innenfor postene 30, 35 og 60 i St.prp. nr. 1 (2003-2004). Uttak av mindreforbruk for tidligere år kommer i tillegg.



## Inntekter

Kap.	Post	Forutsatte inntekter 2004 Mill. kr	Regnskap 2004	
			Mill. kr.	Prosent av forutsatt
Kap. 4320	post 01	17,6	158,6	901,1
	post 02	342,0	301,2	88,1
	post 04	19,4	12,1	62,4
	post 15 <sup>1)</sup>	1,1	1,1	100,0
	post 16 <sup>1)</sup>	14,0	14,0	100,0
	post 17 <sup>1)</sup>	0,5	0,5	100,0
	post 18 <sup>1)</sup>	52,3	52,3	100,0
Totale inntekter		446,9	539,8	120,8

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

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

Merforbruket på post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. ble på totalt 159,6 mill. kr. I tabelloversikten (pkt 3.1) og i det etterfølgende er det imidlertid forutsatt at mindreinntekten på 40,8 mill. kr knyttet til kap. 4320 post 02 Diverse gebyrer strykes, som tidligere år. Merforbruket for posten vil derved utgjøre 118,8 mill. kr eller 2,0 pst. av disponibelt beløp.

Merforbruket skyldes i hovedsak følgende forhold:

- I St.prp. nr. 63/Innst. S. nr. 250 (2003-2004) ble bevilgningen på post 23 redusert med 80 mill. kr. På dette tidspunktet var bevilgningen hovedsakelig bundet opp i bl.a. funksjonskontrakter og kontrakter om asfaltering. En budsjettmessig justering ville ført til kansellering av asfaltkontrakter for om lag tilsvarende beløp. Dersom disse kontraktene skulle brytes ville dette medført ekstrakostnader for eksempel i form av erstatningskrav. Statens vegvesen valgte derfor ikke å endre disse kontraktene. Ved behandlingen av St.prp. nr. 11/Innst. S. nr. 67 (2004-2005) ble post 23 tildelt 58,9 mill. kr. Etatens håndtering av disse budsjettendringene har følgelig ført til en overskridelse på om lag 20 mill. kr.
- Statens vegvesen betaler i gjennomsnitt 450 mill. kr til våre leverandører pr. måned. Av ulike årsaker varierer tidspunktet noe for når vi mottar fakturaer fra våre leverandører. Gjennom året har det mindre betydning når en faktura mottas, men i forbindelse med årsskiftet har dette stor betydning i forhold til om utbetaling skjer i inneværende år eller neste. Statens vegvesen legger stor vekt på å følge de krav ”Reglementet for økonomistyring i staten” setter til at kredittid skal utnyttes. Dette innebærer at det er når vi mottar fakturaer fra våre leverandører som er avgjørende for når utbetaling vil skje. For 2004 ble en større andel av fakturaene for utført arbeid i november mottatt så tidlig at de måtte betales i 2004, mot forventet i 2005. Dette medførte en økning av utbetalingene i 2004 på om lag 40 – 50 mill. kr i forhold til forutsatt.

- I 2. halvår 2004 ble de internetbaserte tjenestene i etaten ustabile på grunn av betydelig større pågang fra publikum på våre nett-tjenester, bl.a. vegmeldingstjenesten. For at systemene ikke skulle bryte sammen var det nødvendig alt høsten 2004 å foreta en økning av maskinkapasiteten og å foreta en konsolidering av etatens systemer på en felles IT-plattform. Dette var planlagt utført i 2005 og 2006 og utgjør om lag 40 mill. kr.

### 3.1.2 Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer

Regnskapet viser et forbruk på 4 443,6 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 546,2 mill. kr av disponible midler.

Vegdirektøren har benyttet seg av fullmakten til å foreta en varig omdisponering på 4,4 mill. kr fra post 31 til post 30.

Overgangen til full konkurranseutsetting har vært svært krevende for organisasjonen samtidig som etaten har vært i omstilling. De siste overgangskontraktene som ble inngått med Mesta ble faset ut i 2004, og kravet til utarbeidelse av formelt konkurransegrunnlag har derfor slått inn for fullt. Selv for små kontrakter (nedre grense på 200 000 kr) er prosessen fram til kontraktsinngåelse og anleggsstart svært ressurskrevende. Dette er hovedårsaken til det store mindreforbruket i 2004.

Selve utarbeidelsen av konkurransegrunnlaget tar 1/2-3/4 år, avhengig av størrelse og kompleksitet. For spesielle prosjekter kan det ta enda lenger tid. Den videre prosessen med kvalitetssikring og godkjenning av konkurransegrunnlaget (1-2 måneder), entreprenørens kalkulasjon (52 dager) og vedståelsesfrist inkl. klagefrist til Klagenemda for offentlige anskaffelser (8 uker) tar til sammen om lag 4 1/2 måneder. Dette betyr at fra start prosjektering/utarbeidelse av konkurransegrunnlag til anleggsstart vil det lett kunne gå i størrelsesorden ett år. Ved egenproduksjon var nødvendig tid til prosjektering kortere fordi det ikke var nødvendig med et formelt konkurransegrunnlag. Det var heller ikke samme formelle krav til behandling i etterkant. Fra start prosjektering til anleggsstart var derfor tidsbehovet nærmere det halve. Organisasjonen har ikke maktet å tilpasse seg den nye situasjonen ennå. Optimismen har vært for stor ved vurdering av nødvendig tidsbehov, og framdriften har ikke vært som forventet.

Det er dessuten betydelige kostnadsbesparelser på flere større anlegg. Dette har ført til reduserte behov i 2004. Det er også prosjekter hvor sluttoppjøret ikke blir klart før lenge etter anleggets avslutning, følgelig holdes betydelige beløp tilbake.

For å unngå å komme i samme situasjon i 2005, er Statens vegvesen i ferd med å iversette en rekke tiltak. For det første må kapasiteten til å utarbeide konkurransegrunnlag økes betraktelig. I det alt vesentligste må dette skje ved innleid konsulenthjelp, men også ved å utnytte egne ressurser bedre. I tillegg må antallet små prosjekter og kontrakter reduseres ved at disse slås sammen i større prosjekt- og kontraktspakker under én byggherreledelse. Dette vil også medføre at arbeidet med prosjektering/utarbeidelse av konkurransegrunnlag, både i egenregi og utført av konsulent, automatisk blir effektivisert.

I tillegg til sammenslåing til større kontrakter må også kontraktsstrategien legges noe om. Blant annet må totalentrepriser tas i bruk i større grad enn i dag for prosjekter der dette er

egnet. Denne entrepriseformen er tidsbesparende ved at entreprenøren utfører prosjekteringen, men det kreves kompetanseheving i organisasjonen for å utnytte denne kontraktstypens fortrinn. Flere oppgaver og ansvar for øvrig blir lagt på entreprenøren ved at han må ta en større del av risikoen.

For å oppnå bedre styring og økt mulighet til å iverksette tiltak i løpet av året, legges det opp til å utarbeide bedre og hyppigere prognoser for forbruket tidlig på året. Det vil også bli vurdert å forsere anleggsstart på noen prosjekt som etter planen først skal startes opp i 2006 til 2005; innen de økonomiske fullmakter Statens vegvesen har.

Videre er det viktig å framheve at Statens vegvesen legger opp til å utvikle byggherrekompetansen videre. Dette vil skje gjennom et fastlagt opplæringsprogram som både omfatter sentral opplæring og regionale kurs.

### *Annen finansiering*

Midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde om lag 2 420 mill. kr. Dette er om lag 60 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2003-2004).

#### 3.1.3 Kap. 1320 post 31 Rassikring

Fylke	Overført fra 2003 Mill. kr	Bevilget 2004 Mill. kr	Til disposisjon 2004 Mill. kr	Regnskap 2004	
				Mill. kr	Prosent av disponibelt
Oppland	-0,1		-0,1	-0,1	100,0
Buskerud		2,1	2,1	2,3	109,5
Telemark	-2,8		-2,8	-2,8	100,0
Aust-Agder		6,0	6,0	8,1	135,0
Vest-Agder	-0,3	39,0	38,7	1,6	4,1
Rogaland	40,4		40,4	28,0	69,3
Hordaland	13,4		13,4	12,8	95,5
Sogn og Fjordane	-2,8		-2,8	-2,8	100,0
Møre og Romsdal	-0,5	105,0	104,5	100,7	96,4
Nordland	14,9	14,0	28,9	14,8	51,2
Troms	6,4	10,8	17,2	12,5	72,7
Uspesifisert	0,1	-	-	-	-
<b>Sum post 31</b>	<b>68,5</b>	<b>176,9</b>	<b>245,4</b>	<b>175,1</b>	<b>71,4</b>

Regnskapet viser et forbruk på 175,1 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 70,3 mill. kr av disponible midler.

Vegdirektøren har benyttet seg av fullmakten til å foreta en varig omdisponering på 4,4 mill. kr fra post 31 til post 30.

Mindreforbruket er blant annet knyttet til prosjektet rv 43 Aunevik – Bukkesteinen i Vest-Agder, der anleggsstart er utsatt som følge av reduserte rammer i 2003 samt at kvalitetssikring av konkurransegrunnlaget har tatt lengre tid enn forventet. Videre skyldes mindreforbruket at anleggsstart ble utsatt i påvente av endelig avklaring av finansieringsplan for prosjektet rv 503 Gloppedalen i Rogaland. I tillegg ble anleggsstart utsatt for en rekke mindre prosjekter grunnet tidkrevende utarbeidelse av konkurransegrunnlag.

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

Fylke	Overført fra 2003 Mill. kr	Bevilget 2004 Mill. kr	Til disposisjon 2004 Mill. kr	Regnskap 2004	
				Mill. kr	Prosent av disponibelt
Hedmark	1,0	1,5	2,5	1,6	64,0
Oppland		2,6	2,6	2,6	100,0
Buskerud		1,0	1,0	0,0	0,0
Telemark	0,8	1,0	1,8	1,8	100,0
Hordaland	0,7		0,7	0,7	100,0
Sogn og Fjordane	0,9		0,9	0,9	100,0
Møre og Romsdal		2,9	2,9	2,9	100,0
Sør-Trøndelag		1,5	1,5	0,3	20,0
Nord-Trøndelag	2,7	4,1	6,8	6,8	100,0
Nordland	68,9		68,9	45,5	66,0
Troms	2,5	12,4	14,9	14,5	97,3
Finnmark	0,5	18,3	18,8	16,6	88,3
Uspesifisert				-0,4	-
Sum post 33	78,1	45,3	123,4	94,3	76,4

Regnskapet viser et forbruk på 94,3 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 29,1 mill. kr av disponible midler.

Mindreforbruket er i all hovedsak knyttet til prosjektet E12 Umskaret i Nordland der anleggsarbeidene startet i juni 2004, mot opprinnelig forutsatt våren 2003, jf. også St.prp. nr. 1 (2003-2004), side 101 og omtale i halvårsrapporten 2004.

## 3.1.5 Kap. 1320 post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Fylke	Til disposisjon 2004 Mill. kr.	Regnskap 2004	
		Mill. kr.	Prosent av disponibelt
Oslo	33,4	33,5	100,4

Regnskapet viser et forbruk på 33,5 mill. kr, dvs. et merforbruk på 0,1 mill. kr av disponible midler.

*Annen finansiering*

Midler stilt til rådighet i form av bompenger utgjorde 22,3 mill kr. Dette er 2,3 mill kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2003-2004).

## 3.1.6 Kap. 1320 post 60 Forsøk

Fylke	Bevilget 2004 Mill. kr	Til disposisjon 2004 Mill. kr	Regnskap 2004	
			Mill. kr	Prosent av disponibelt
Buskerud	39,7	39,7	34,7	87,4
Vestfold	76,3	76,3	49,4	64,7
Telemark	50,3	50,3	38,1	75,8
Aust-Agder	3,0	3,0	0,5	16,3
Vest-Agder	13,5	13,5	7,8	57,9
Rogaland	80,4	80,4	74,4	92,5
Hordaland	169,1	169,1	149,1	88,2
Sogn og Fjordane	38,1	38,1	31,5	82,7
Sør-Trøndelag	41,8	41,8	39,2	93,7
Sum post 60	512,2	512,2	424,8	82,9

Regnskapet viser et forbruk på 424,8 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 87,4 mill. kr av disponible midler.

Mindreforbruket er i all hovedsak knyttet til prosjekter/tiltak i Region sør og vest, der hovedtyngden av forsøkene pågår (fylkesforsøkene i regi av BTV-rådet og Vestlandsrådet samt storbyforsøket i Bergen). Som for post 30 kan deler av mindreforbruket forklares med overgangen til full konkurranseutsetting. En stor del av mindreforbruket er knyttet til gjennomføring av mindre investeringstiltak, blant annet fasadeisolering av boliger mot støy. Forsøkene startet i 2004 og gjorde det nødvendig å utforme nye samarbeidsrutiner. Dette har også bidratt til enkelte forsinkelser i gjennomføringen av planlagte tiltak.

*Annen finansiering*

Midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde 215 mill. kr. Dette er om lag 95 mill. kr mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2003-2004). Avviket skyldes i all hovedsak uttak av mindreforbruk fra tidligere år i Bergen.

*Fylkeskommunale og kommunale bevilgninger til forsøkene*Storbyforsøkene

	Sammenligningsgrunnlag (forutsatt i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/3)			2004		
	Fylkes- kommunale midler	Kommunale midler	Sum	Regnskap	Ramme til nyinvestering i fylkes- vegnettet <sup>4)</sup>	Sum
Kristiansand	9,2 <sup>1)</sup>	29,0 <sup>3)</sup>	38,2	13,1	0,0	13,1
Bergen	54,0 <sup>2)</sup>	145,0 <sup>3)</sup>	199,0	?	10,3	?
Trondheim	61,2 <sup>2)</sup>	55,0 <sup>3)</sup>	116,2	79,1	3,0	82,1

- 1) Det er lagt til grunn at Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommuner gjennom sine frie inntekter bidrar med hhv. 3,2 mill. kr og 6,0 mill. kr i forsøket i 2004.
- 2) Uttrekk fra rammetilskuddet til fylkeskommunen som er overført til rammetilskuddet til kommunen, ekskl. midler til investeringer.

- 3) Regnskapstall for 2002.
- 4) Forsøkskommunene skal ha prioriteringsansvar for rammen fylkeskommunen har satt av til nyinvesteringer i fylkesvegnettet.

For forsøket i Kristiansandsregionen er det ført opp de midler som fylkeskommunene og kommunene har betalt inn til prosjektsekretariatet i 2004. Det framgår ikke om dette er den totale bevilgningen for 2004. Regnskapstall for forsøket i Bergen foreligger ikke, og vil bli ettersendt. Regnskapstallene for Trondheim er foreløpige.

### Fylkesforsøkene

I forsøket i Vestlandsrådet inngår ikke fylkeskommunale midler. For forsøket i BTV forelå det ikke tall for hvor mye Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommuner skulle bruke av egne midler da statsbudsjettet for 2004 ble lagt fram. For å få et sammenligningsgrunnlag ble regionvegkontoret derfor bedt om å innhente regnskapstall både for 2002 og 2004. I følge årsrapporten fra Region sør forutsettes fylkeskommunenes midler til drift av kollektivtrafikken opprettholdt, og midlene forutsettes å inngå i forsøket på lik linje med midlene på post 60. Størrelsen på fylkeskommunenes bevilgninger til dette formålet er imidlertid ikke oppgitt.

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

Regnskapet viser et forbruk på 1 172,8 mill. kr, dvs. et merforbruk på 0,2 mill. kr av disponible midler.

På grunn av en svikt i interne rutiner er det foretatt en dobbeltutbetaling til fire ferjerederier i 2004. Utbetalingen utgjør til sammen kr 17.894.727. Dette vil bli rettet opp ved at årets tilskudd vil bli redusert tilsvarende. De interne rutinene er innskjerpet for å unngå at dette skal kunne skje i fremtiden.

Statens vegvesen har i tidligere rapporteringer til Samferdselsdepartementet tatt hensyn til en varig omdisponering på 11,5 mill. kr fra post 72 til post 23. Da det ikke er noen midler å omdisponere på post 72, er det ikke tatt hensyn til dette her.

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

	<b>Tillatt rekvirert Mill. kr</b>	<b>Rekvirert pr. 31.12.04 Mill. kr</b>
Rekvirert beløp fra bompengeselskapet	257,6	224,0

For 2004 er det stilt til disposisjon en total låneramme på 299 mill. kr som følge av en bevilget låneramme for 2004 på 260 mill. kr og overført rest av lånerammen fra 2003 på 39 mill. kr. Korrigert for usikkerhetsavsetningen i 2003 og 2004 på totalt 40 mill. kr og budsjetterte kostnader for drift av bompengeselskapet i 2003 på 1,4 mill. kr, ble tillatt rekvirert beløp for Statens vegvesen Region øst begrenset til 257,6 mill. kr i 2004. Mindreforbruket på 33,6 mill. kr skyldes at en større andel av prosjektkostnadene enn forutsatt først påløper i 2005.

#### 3.1.9 Kap. 4320 Statens vegvesens inntekter

### *Post 01 Salgsinntekter*

Regnskapet for 2004 viser en merinntekt på 141,0 mill. kr. Dette er 116 mill. kr mer enn i 2003. Inntektene er i hovedsak knyttet til erstatninger fra eksterne og forsikringsselskaper knyttet til skader på veginstallasjoner. Dette innebærer at disse inntekter dekker de utgifter Vegvesenet har blitt påført på post 23. For øvrig er inntektene knyttet til mindre leieinntekter og salg. Av inntekten er 22 mill. kr knyttet til post 30. Dette er primært refusjoner fra eksterne knyttet til kostnader de skal dekke. Inntektene på post 01 var store i 2004, men vil variere fra år til år.

### *Post 02 Diverse gebyrer*

Regnskapet for 2004 viser mindreinntekter på 40,8 mill. kr. I Vegdirektoratets korrigerte versjon av forklaringer til statsregnskapet for 2004 er det lagt til grunn at mindreinntektene ettergis.

Mindreinntektene skyldes i hovedsak følgende forhold:

- Ved rammefastsettelsen av inntektskravet for 2004 og gebyrjusteringer i den forbindelse, ble det lagt til grunn at gebyrene måtte økes med mellom 2,7 og 45 pst. for å nå inntektsrammen på 294,3 mill. kr. I saldert budsjett ble gebyrene i snitt økt med 3,6 pst. Dette var for lite til at inntektskravet kunne oppfylles.
- I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2004 ble inntektskravet for post 02 økt med 47,7 mill. kr fra 294,3 til 342,0 mill. kr. Gebyrene ble økt tilsvarende for å dekke det økte inntektskravet. På grunn av redusert etterspørsel etter de gebyrbelagte tjenestene de siste årene, ble imidlertid de budsjetterte inntektene som følge av gebyrøkningen på bare om lag 25 mill. kr. Den reduserte etterspørselen etter tjenester gjelder i særlig grad dagprøvekjennermerker. I tillegg har det vært en vedvarende reduksjon av Statens vegvesens andel av de periodiske kjøretøykontrollene i forhold til bilverkstedene.

### *Post 04 Tilgodehavende fra fylkeskommunen*

I henhold til godkjent betalingsplan skulle fylkeskommunene dekke underskuddet på kapittel 1320, post 24 fra 2002 med 19,4 mill i 2004. Flere fylkeskommuner mener dette er urimelig og holder beløpet tilbake slik at det bare er innbetalt 12,1 mill. av de forutsatte innbetalinger. Vi har tidligere tatt dette opp med Samferdselsdepartementet. Det haster med å få en avklaring ettersom flere fylkeskommuner ikke får godkjent sine regnskaper før dette er avklart.

## 4. Mål og resultater

### 4.1 Trafikk

#### 4.1.1 Kjøretøykontroll

	Plantall 2004 jf. handlingsprogram 2003-2005	Resultat 2004	Avvik pst.
Kjøre- og hviletid på veg	124 950	142 682	14,2
Kjøre- og hviletid i bedrift	108 000	91 417	-15,4
Tungtransportkontroller	247 050	231 209	-6,4
Bilbeltekontroller	859 650	818 505	-4,8

Målet for antall kjøre- og hviletidskontroller er samlet sett nådd, selv om fordelingen mellom veg- og bedriftskontrollene er blitt noe skjevfordelt.

Oppfyllelsen av målene for tungtransport- og bilbeltekontrollene er ikke helt i samsvar med målsettingen, men resultatene er vesentlig bedre enn i 2003 da de var på hhv. 216 600 og 712 824 kontroller.

#### *Periodiske kjøretøykontroller*

	Kontroller totalt		Herav					
			Lette kjøretøy		Mellomtunge kjøretøy		Tunge kjøretøy	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
Statens vegvesen	76 294	7,0	68 792	7,0	3 718	8,1	3 784	6,2
NAF	91 791	8,4	90 714	9,2	1 077	2,4	-	-
Verksteder	927 095	84,6	829 014	83,8	41 078	89,5	57 003	93,8
Sum	1 095 180	100,0	988 520	100,0	45 873	100,0	60 787	100,0

Statens vegvesens andel av de periodiske kontrollene av lette, mellomtunge og tunge kjøretøy er i forhold til 2003 redusert med hhv. 1,9, 2,1 og 1,6 prosentpoeng. Dette er en noe sterkere nedgang enn i 2003 da den i snitt var i underkant av 1 prosentpoeng mot 1,9 i 2004.

#### 4.1.2 Ventetid

	Mål 2004 jf. handlingsprogram-perioden 2002-2005	Resultat 2004	Avvik 2004
Myndighetskontroller (virkedager)	15	10-12	-
Ventetid ved bestillinger av time for førerprøve (virkedager)	15	15-18	-

#### *Myndighetskontroller*

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



### Ventetiden ved bestillinger av time for førerprøven

Ventetiden for bestilling av time for førerprøven ligger i snitt innefor den veiledende målsettingen på 15 virkedager. For enkelte trafikkstasjoner er det imidlertid sesongmessige variasjoner som medfører lengre ventetid enn ønskelig.

Når det gjelder publikums tilfredshet med Statens vegvesens tjenester, ble det høsten 2004 gjennomført en spørreundersøkelse over 5 tema: service, ventetid, kvalitet, informasjon og etatstjenester. Resultatene viser høy tilfredshet for alle tema, bl.a. fikk ventetiden en score på 4,4 med en høyest mulig tilfredshet på 6,0. Det vises i denne forbindelse til nærmere omtale under pkt. 4.2.5.

#### 4.1.3 Tilfredshet med tjenestene

Statens vegvesen gjennomførte spørreundersøkelsen Tilfredshet med tjenestene første gang høsten 2004. Undersøkelsen er delt inn i 5 tema: service, ventetid, kvalitet, informasjon og etatstjenester. Resultatene fra undersøkelsen ble presentert for Samferdselsdepartementet i møte 28. mai 2004.

Resultatene viser høy tilfredshet for alle tema. Kundetilfredshet totalt for alle tema samlet på etatsnivå viser en score på 4,7. For de ulike tema på etatsnivå viser service en score på 4,9, ventetid 4,4, kvalitet 5,1, informasjon 5,0 og etatstjenester 4,6. Høyeste mulige tilfredshet er 6,0.

## 4.2 Drift og vedlikehold

### 4.2.1 Dekkestandard og tillatt aksellast for riksveger

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

### *Vegdekkene generelt*

Det er satt mål om vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. På veger med stor trafikk, mer en 1 500 kjøretøy i døgnet, er det vanligvis spordannelse som utløser et vedlikeholdstiltak, mens ujevnheter er hovedårsaken på veger med liten trafikk. Innsatsen til vedlikehold av vegdekker har gjennom flere år ligget under det som er nødvendig for å opprettholde god kvalitet. Dette har også vært tilfelle i 2004 og har resultert i en ytterligere forverring av tilstanden.

### *Jevnhet*

På stamveger med liten trafikk, det vil si mindre enn 1 500 kjøretøy i døgnet, har jevnheten utviklet seg i negativ retning. Kvaliteten er under det som er satt som mål. For resten av stamvegnettet, det vil si veger med trafikk over 1 500, er standarden tilfredsstillende.

Jevnheten utvikler seg også i negativ retning på det øvrige riksvegnett. Spesielt for veger der trafikken er større enn 5 000 kjøretøy i døgnet er tilstanden vesentlig dårligere enn det vi anbefaler i våre standardkrav.

### *Spor*

Riksveger med liten trafikk, mindre enn 1 500 kjøretøy i døgnet, tilfredsstillende kravene når det gjelder spordybde. 64 pst. av riksvegnettet har trafikk mindre en 1 500. Denne delen av vegnettet avviker 22 pst. av trafikkarbeidet (kjøretøykilometer).

Alle veger utsettes for slitasje, blant annet fra piggdekk. Der trafikken er over 1 500 kjøretøy i døgnet medfører dette hyppig behov for nye asfaltdekker, fresing eller andre tiltak som sporfylling. For stamvegnettet og det øvrige vegnett med trafikk over 1 500 kjøretøy har utviklingen gått i gal retning gjennom flere år. Det er også i 2004 registrert en negativ tilstandsutvikling. Tilstanden er vesentlig dårligere enn de krav som er satt. Om lag 1/3 av riksvegnettet har trafikk større en 1 500, likevel avvikes 78 pst. av trafikkarbeidet på disse vegene.

### *Tillatt aksellast*

10 tonn aksellast tillates på 95,9 pst. av riksvegnettet.

## 4.2.2 Standard på vinterdriften

### *Vintersesongen 2003-2004*

Etter omorganiseringen er det utarbeidet nytt opplegg for beregning av måloppnåelse i vinterdriften innenfor snøbrøyting og strøing for å oppnå bedre veggrep. Opplegget bygger på den rapportering som entreprenørene er forpliktet til å rapportere til Statens vegvesen, som byggherre, innenfor de tre vegtypene stamveger, øvrige riksveger og gang- og sykkelveger. Sesongen 2003-2004 har vært en testsesong for måleopplegget. Resultatene for inneværende vinter 2004-2005 vil foreligge i halvårsrapporten for 2005.

Oversikten nedenfor viser resultatene i gjennomsnitt for hvor ofte tiltakene brøyting og strøing er oppfylt i henhold til den standard som er avtalt med entreprenørene som drifter riksvegnettet.

	Stamveger (pst.)		Øvrige riksveger (pst.)		G/S-veger (pst.)	
	Brøyting	Strøing	Brøyting	Strøing	Brøyting	Strøing
Landet	98,3	98,5	97,6	98,4	97,9	98,8

Statens vegvesen vurderer resultatene sett i forhold til de mål som er satt som tilfredsstillende.

Statens vegvesen har gjennomført en undersøkelse om hvor tilfredse trafikantene er med framkommeligheten om vinteren. Resultatene fra undersøkelsen ble presentert for Samferdselsdepartementet i møte 28. mai 2004. Hovedbildet fra undersøkelsen er følgende:

- Vegbrukerne er generelt ikke fornøyde med vinterdriften
- Det som spesielt trekker ned er brøyting og strøing av gang- og sykkelveger
- De kollektivreisende er ikke godt fornøyd med strøingen av bussholdeplassene. Derimot er brøytingen god nok
- Bilistene er fornøyde med brøytingen, men ser gjerne at vegene brøytes raskere etter snøfall. De mener også at vintervegene er for glatte og slapsete
- Undersøkelsen viser at det ikke er særlig store forskjeller mellom regionene, annet enn det geografien skulle tilsi

I forhold til undersøkelse utført i 2001/2002 er det små endringer. Sett over tid er brukerne mindre tilfreds med vinterstandarden.

Statens vegvesen har vurdert følgende tiltak for å gi brukerne et bedre tilbud;

#### Oppfølging av entreprenører

Statens vegvesen vil intensivere oppfølgingen av entreprenørene, herunder hyppigere stikkprøvekontroll og sterkere reaksjoner ved avvik. Det er også behov for bedre kommunikasjon for å få økt forståelse av gjensidige forventninger og entydig tolking av inngåtte avtaler. For eksempel må vi få til bedre samordning av brøytingen av hovedveg, gang- og sykkelveger og busslommer/-holdeplasser.

#### Kompetanse

Det er behov for økt kompetanse i etaten og hos entreprenørene. Statens vegvesen har blant annet holdt kurs for entreprenører i vinterdrift.

#### Vurdering av standarder

Statens vegvesen vil gjennomgå vegnettet for en ny vurdering av hvilke veger som skal driftes som "bar veg". Dette er det også bedt om i retningslinjene til handlingsprogrammet for 2006-2015.

Det kan være behov for å revurdere standarder, blant annet når det gjelder fjerning av slaps, preventiv salting og drift av gang- og sykkelveger.

Revurdering av standarder må imidlertid sees i sammenheng med de effektanalyser som nå gjennomføres innen drift og vedlikehold av veger. Analysene skal være slutført i 2005.

#### 4.2.3 Standard på sommerdriften

Statens vegvesen gjennomførte i 2004 en undersøkelse for å kartlegge trafikantenes tilfredshet med framkommeligheten om sommeren. Resultatene fra undersøkelsen ble presentert for Samferdselsdepartementet i møte 28. mai 2004.

Hovedbildet fra undersøkelsen er følgende:

- Resultatene fra undersøkelsen viser at trafikantene ikke er fornøyd med framkommeligheten, og at yrkesbillistene er mindre fornøyd en vanlige trafikanter.
- Trafikantene er misfornøyd når det gjelder forholdene for fotgjengere der det ikke er gang- og sykkelveger
- Trafikantene er misfornøyd med dekkestandarden både på bilveger og gang- og sykkelveger
- Trafikantene ønsker flere forbikjøringsstrekninger, møte- og hvileplasser
- Krattrydding

Statens vegvesen har vurdert følgende tiltak for å gi trafikantene et bedre tilbud:

- Prioritere vedlikeholdet av vegdekkene i forhold til dagens nivå både på bilveger og gang- og sykkelveger. Og videreføring av standardutjevningen mellom regionene og distriktene.
- I forbindelse med Grunnlagsmaterialet 2006 er det foreslått et ekstraordinært dekkeleggingsprogram på 200 mill. kr pr. år ut over de økonomiske rammen som ligger til grunn i handlingsprogrammet for 2006-2009.
- Øke innsatsen i fornyingen av skiltparken.
- Bedre siktforholdene gjennom økt krattrydding
- Mer langsiktige tiltak er å satse på bedre tilbud på møte- og hvileplasser og utbedre vegstrekninger slik at en oppnår sikrere forbikjøringsstrekninger.

#### 4.2.4 Opplevd trygghet i trafikken

Undersøkelsen ble gjennomført sommeren 2004. Den omfattet spørsmål rettet til bilister, syklister, fotgjengere og personer med omsorgsfunksjon for barn. Resultatene fra undersøkelsen ble presentert for Samferdselsdepartementet i møte 28. mai 2004.

Hovedbildet fra undersøkelsen er følgende:

- For alle trafikantgrupper viser undersøkelsen et dårligere resultat enn ønskelig når det gjelder opplevd trygghet.
- Bilister føler seg minst utrygge, mens foreldre med omsorgsfunksjon føler seg mest utrygge.
- Det er stor etterspørsel etter gang- og sykkelveger utenfor tettbebygde strøk.
- De fleste bilister redde for å bli utsatt for ras
- De fleste oppfatter fotgjengere uten refleks som et problem på hovedvegene
- De fleste sier seg bekymret for høyt fartsnivå på hovedvegene.

Statens vegvesen har vurdert følgende tiltak:

- Det er viktig å kombinere tiltak som både gir økt trygghet og økt trafiksikkerhet
- Være raske med å gjennomføre strakstiltak etter TS-revisjon
- Lokal medvirkning er viktig. I denne sammenheng er foreldre er en viktig samarbeidspart
- Bedre informasjon om hva som blir gjort for trafikantene
- Lokale tiltak som kan øke trygghetsfølelsen skal diskuteres

I det videre arbeidet vil Statens vegvesen legge opp til at regionene/distriktene vil stå sentralt ved valg av lokale tiltak.

### 4.3 Ferjedrift

Ved utgangen av 2004 var det 95 riksvegferjesamband i Norge, hvorav 12 var klassifisert som stamvegsamband og 83 var klassifisert som øvrig riksvegsamband. I 2004 fikk riksvegferjedriften ett nytt fartøy. Ferjen er satt inn i sambandet Hollingsholm - Aukra i Møre og Romsdal. Bygging av nye ferjer muliggjør utrangering av eldre og uhensiktsmessige ferjer og bidrar til en standardheving av riksvegferjedriften gjennom bedre kapasitet og sikkerhet. Selskapene har gjennom konkurranseutsettingen kontrahert til sammen 8 nye ferjer. Fem av disse ferjene er gassferjer som skal settes inn i riksvegferjesambandene på E39 mellom Stavanger og Bergen.

Vegdirektoratet lyste ut til sammen 10 samband på anbud i 2004. Det er utarbeidet planer for den videre konkurranseutsettingen i riksvegferjedriften. Alle riksvegferjesamband skal lyses ut på anbud i perioden frem til og med 2009.

Standarden i riksvegferjedriften måles gjennom tre måleparametere som er åpningstid, frekvens og oversitting. Fire samband fikk økt tilbud i 2004 slik at de oppnådde den langsiktige målsetningen om åpningstid. Tilsvarende økte måloppnåelsen for frekvens og oversitting med fem samband.

	<u>Åpningstid</u>	<u>Frekvens</u>	<u>Oversitting</u>
Stamveg	9 av 12	10 av 12	8 av 12
Øvrig riksveg	50 av 83	53 av 83	77 av 83
Sum	59 av 95	63 av 95	85 av 95

### 4.4 Utbygging

#### 4.4.1 Fysiske mål

	<b>Mål 2004</b>	<b>Resultat 2004</b>
Antall km riksveg med belastning i problemnivå 2 og 3 for landskap, helhetsvurdering som er utbedret	3,6	2,8
Antall km gang- og sykkelveg som er bygget	39,6	46,4
Antall rasutsatte strekninger som er utbedret	18	5
Antall rasutsatte punkt som er utbedret	50	38

#### *Utbedring av problemsoner*

Målet for 2004 var utbedring av 3,6 km problemsoner. Dette gir et avvik på 0,8 km. Avviket er knyttet til prosjekter i Region vest der flere prosjekter ikke kom til gjennomføring på grunn av manglende planavklaring.

#### *Bygging av gang- og sykkelveger*

Målet for 2004 var bygging av 39,6 km gang- og sykkelveger. Dette gir et avvik på 6,8 km. Avviket er størst i Region vest og midt, og skyldes i all hovedsak at bygging av gang- og sykkelveger som del av strekningsvise prosjekter var uteglemt i målet for 2004.

#### *Rasutsatte strekninger og rasutsatte punkt*

Målet for 2004 var utbedring av 18 rasutsatte strekninger og 50 rasutsatte punkt. Dette gir et avvik på 13 strekninger og 12 punkt. Avviket er størst i Region nord, og skyldes forsinket oppstart/framdrift av en rekke prosjekter som var forutsatt gjennomført i 2004.

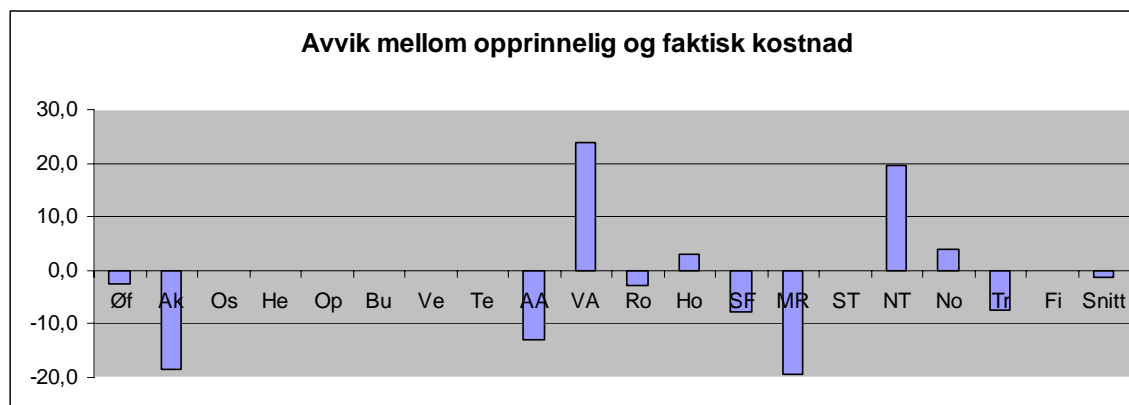
#### 4.4.2 Oppfølging av investeringsprosjekter

##### *Endringer i kostnadsoverslag for strekningsvise prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2004*

Prosjekt	Opprinnelig kostnadsoverslag (Mill. kr)	Faktisk kostnad (Mill. kr)	Avvik i pst.
Total kostnad for strekningsvise prosjekt som ble åpnet for trafikk i 2004	3 705,5	3 650,6	-1,5

For de strekningsvise prosjektene som ble åpnet for trafikk i 2004, er det en kostnadsreduksjon på 1,5 pst. Tilsvarende tall for 2003 var en kostnadsøkning på 11,1 pst. Totalt 18 prosjekter ble åpnet for trafikk i 2004.

De fylkesvise variasjonene er vist i figuren under.



Statens vegvesen er svært fornøyd med landsgjennomsnittet for 2004. Det er meget gledelig at mange års fokus på å bedre kvaliteten på kostnadsoverslag nå viser resultater. Det er fortsatt enkelte prosjekter som har store kostnadsavvik, men resultatet er blitt mer balansert som følge av at flere prosjekter også har besparelser.

##### *Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2004*

For de 43 prosjektene som følges opp spesielt, ble 12 prosjekter åpnet for trafikk i 2004. Samlet for disse prosjektene ble det en kostnadsbesparelse på 44 mill. kr (-1,3 pst.). Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2003 var 12 prosjekter med en samlet kontraktsøkning på 310 mill. kr (13 pst.).

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

Fylke	Prosjekt	Opprinnelig overslag (mill. kr)	Siste overslag (mill. kr)	Avvik i pst.
Østfold	E6 Halmstad – Patterød *)	300	292	-2,7
Akershus	E6 Assurtjern - Klemetsrud	559	455	-18,6
Telemark	Rv 38 Kragerø tunnelen--Kalstadkrysset	104	104	0,0
Aust-Agder	E18 Brokelandsheia – Vinterkjær *)	477	415	-13,0
Vest-Agder	E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka *)	888	1100	23,9
Hordaland	E39 Hop - Fjøsanger	173	178	2,9
Sogn og Fjordane	E 39 Teigen - Bogen	167	168	0,6
Sogn og Fjordane	E16 Voldum – Seltun	293	254	-13,3
Møre og Romsdal	Rv 651 Greifsneseet – Løvikneset	124	107	-13,7
Møre og Romsdal	Rv 661 Ny Skodje bru	148	108	-27,0
Nord Trøndelag	Rv 769 Orientkrysset – Toddum	51	61	19,6
Troms	Rv 864 Internveg Berg	125	123	-1,6

\*) Oppgitt "siste overslag" er foreløpig.

#### E6 Assurtjern – Klemetsrud

Anleggsarbeidet startet høsten 2002. Kostnadsbesparelsen skyldes lavere administrasjonskostnader, prosjekteringskostnader og entreprenørkostnader enn forutsatt. Kostnadsoverslaget har vært til ekstern kvalitetssikring. Denne prosessen førte til at overslaget ble økt vesentlig i forhold til Statens vegvesens forslag.

#### E18 Brokelandsheia – Vinterkjær

Anleggsarbeidet startet januar 2002. Kostnadsbesparelsen skyldes lavere tilbudspriser enn forutsatt og god styring av entreprisene. Sluttoppgjøret med entreprenøren er ikke avsluttet, og oppgitt kostnad er derfor ikke endelig.

#### E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka

Anleggsarbeidet startet november 1997, men det har vært flere delåpninger undervegs. Kostnadsøkningen skyldes blant annet stor prisøkning på elektro- og betongarbeider som utgjør en stor del av prosjektet, økt omfang av tetningsarbeider og øvrig vannsikring i tunnelen under Baneheia, ekstraordinære vanskeligheter som følge av rystelser under tunneldrivingen og problemer som følge av store fjellrom ved overgangen mellom ny og gammel tunnel. I tillegg kommer økninger som følge av vanskeligheter i forbindelse med bygging av Oddernestunnelen med økte kostnader til prosjektering, armering og spunting, økt omfang av midlertidig trafikkomlegging, samt endringer av pumpestasjoner og avløpssystem. Det har heller ikke vært mulig å gjennomføre alle kostnadsbesparende tiltak som var forutsatt i St.prp. nr. 1 (2002-2003). Sluttoppgjøret med entreprenøren er ikke avsluttet, og oppgitt kostnad er derfor ikke endelig.

#### E 16 Voldum – Seltun

Anleggsarbeidet startet januar 2002. Kostnadsbesparelsen skyldes gunstige driveforhold i tunnelene, rasjonell anleggsdrift/byggetid og lavere tilbudspriser enn forutsatt. Det har vært en økning av kostnadene til rassikring.

#### Rv 651 Greifsneseet – Løvikneset

Anleggsarbeidene startet sommeren 2002. Kostnadsbesparelsen skyldes at innkalkulerte tiltak på tilstøtende parsell ikke kom til utførelse, samtidig som prosjektet ble gjennomført uten uforutsette kostnader.

#### Rv 661 Ny Skodje bru

Anleggsarbeidene startet januar 2003. Kostnadsbesparelsen skyldes lavere tilbudspriser enn forutsett samt god planlegging og byggeledelse.

#### Rv 769 Orientkrysset – Todnum

Anleggsarbeidene startet desember 2002. Kostnadsøkningen skyldes at driving, sikring og utrusting av tunnelen er blitt vesentlig dyrere enn forutsatt. Videre har bygging i bymessig strøk medført større grad av usikkerhet enn regnet med i opprinnelig kostnadsoverslag.

#### *Ekstern kvalitetssikring*

I 2004 ble det første prosjektet som har vært til ekstern kvalitetssikring ferdigstilt. Det er E6 Assurtjern – Klemtsrud. Resultatet viser en besparelse på 104 mill. kr (18,6 pst.) i forhold til fastsatt styringsramme. I 2004 ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring av 5 prosjekter.

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

Opprinnelig kostnadsoverslag for de 43 prosjektene som i 2004 inngikk i den spesielle oppfølgingen av store prosjekter var totalt 17 109 mill. kr. Det er registrert en kostnadsreduksjon på 536 mill. kr (-3,1 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004). I forhold til opprinnelig overslag er det en kostnadsreduksjon på 81 mill. kr (-0,5 pst.). Vedlagte oversikt viser status for de 43 prosjektene som følges opp spesielt.

#### 4.4.3 Kollektivtrafikktiltak

##### *Gjennomførte tiltak for bedre kollektivtransport i de største byområdene*

Totalt ble det i 2004 benyttet 626,4 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i de seks byområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Tabellen nedenfor viser forbruket fordelt på tre ulike tiltaksgrupper, sammenholdt med den planlagte fordelingen av disponible midler.

Type tiltak	Til disposisjon i 2004			Forbruk per 31.12.2004		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Framkommelighet	58,1	159,1	217,2	30,9	135,5	166,4
Knutepunkt	9,5	112,2	121,7	12,4	84,6	97,0
Andre tiltak <sup>*)</sup>	193,6	191,4	385,0	202,5	160,5	363,0
<b>Totalt</b>	<b>261,2</b>	<b>462,7</b>	<b>723,9</b>	<b>245,8</b>	<b>380,6</b>	<b>626,4</b>

\*) Omfatter informasjonssystemer, stoppesteder, leskur, ulike tilskudd til tiltak utenfor statens ansvarsområde m.m.

Totalt forbruk i 2004 utgjorde 86 pst. av de disponible midler. Forbruket var lavest for framkommelighetstiltak med 77 pst. Forbruket av midler på de tre tiltaksgruppene fordeler seg som følger i de ulike byområdene:



	Oslo	Kristian- sand	Stavanger	Bergen	Trond- heim	Tromsø	Sum
Framkommelighet	74,1	1,6	1,7	85,6	9,4	0,0	166,4
Knutepunkt	58,2	8,6	6,0	17,0	1,2	0,0	97,0
Andre tiltak	331,0	17,5	1,5	9,0	2,9	1,0	363,0
Totalt	473,3	27,7	9,2	111,6	13,5	1,0	626,4

Tiltaksgruppen "andre tiltak" er den største gruppen. Det skyldes at tilskudd til T-banen i Oslo inngår i denne kategorien.

Gjennomførte tiltak for å bedre framkommeligheten er vist i tabellen nedenfor.

	Kollektivfelt, andre feltprioriteringer km		Signalprioritering antall		Andel kryss med signalprioritering <sup>*)</sup> %
	Status 31/12-2004	Bygget 2004	Status 31/12-2004	Bygget 2004	Status 31/12-2004
Oslo					
- riksveg	53,4	1,5	12	12	10
- kommunal veg	12,8	0,0	9	9	5,3
Kristiansand	2,4	0,0	8	2	70
Stavanger	9,4	0,0	6	1	14
Bergen	15,0	6,3	18	0	14
Trondheim	16,1	0,5	31	0	70
Tromsø	0,2	0,2	0	0	
Totalt	109,3	8,5	84	24	

<sup>\*)</sup> Kryss på stamrutenettet.

#### *Framkommelighet for buss og trikk i de største byområdene*

Stamrutenettet er de tunge linjene for buss og trikk. Arbeidet med å definere et stamrutenett i de seks storbyområdene er i godt gjenge. Alle storbyområdene har gjennomført registreringer i tilknytning til stamrutenettet i 2004, men registreringene dekker foreløpig bare deler av nettet. Registreringene vil likevel gi en indikasjon på situasjonen. I løpet av 2005 legges det opp til å gjennomføre registreringer på hele stamrutenettet. Registreringene i 2004 er oppsummert i tabellen nedenfor.

By/type	Antall ruter	Normal-kjøring km/t	Hastighet i rush km/t	Samlet rutelengde km
<b>Oslo</b>				
regional buss	4	34,3	25,2	108,2
bybuss	3	28,5	17,2	40,8
trikk	2	18,9	11,7	17,0
<b>Kristiansand</b>				
regional buss	2	33,5	25,0	21,8
<b>Stavanger</b>				
regional buss	2	31,4	28,1	31,4
<b>Bergen</b>				
regional buss	1	43,0	34,8	15,5
bybuss	6	27,6	24,4	136,3
<b>Trondheim</b>				
bybuss	4	26,5	24,1	133,0
<b>Tromsø</b>				
bybuss	2	23,0	21,7	56,8

I stedet for å oppgi gjennomsnittlig hastighet i begge rushtidsperiodene og gjennomsnittet av disse, har Vegdirektoratet valgt å oppgi gjennomsnittlig hastighet i den rushperioden som har størst forsinkelser. Etter vårt syn gir dette et bedre bilde av framkommelighetsproblemene i området.

I registreringsopplegget er det lagt opp til å registrere stopptid på holdeplasser og strekninger. Dette er bare utført i Bergen, og opplysningene er derfor utelatt i tabellen. For å gjøre slike registreringer forutsettes bruk av GPS-utstyr.

#### FRAM2005 - nærmere om status for arbeidet med å øke hastigheten for buss og trikk i hovedstadsområdet

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet koordinerer Vegdirektoratet arbeidet med å nå målet om 20 pst. økt fart for buss og trikk innen utgangen av 2005. Det skal gjennomføres tiltak på et pilotnett bestående av en regional rute, to bybusslinjer og to trikkeruter. Det er gjennomført omfattende analyser og foreslått en rekke tiltak på dette pilotnettet. Etter at 1/3 av tiltakene er gjennomført, er den beregnede hastighetsøkningen 4,0 pst. på den regionale busslinjen og henholdsvis 2,1 pst. og 6,7 pst. på bybusslinjene 37 og 20. For trikkelinjene er det ennå ikke gjennomført tiltak som ventes å gi hastighetsøkninger.

Det er etablert et tett oppfølgingssystem med månedlig rapportering for alle tiltak som skal gjennomføres i pilotnettet. Våren 2005 vil det bli gjennomført nye hastighetsmålinger. Disse vil gi en indikasjon på om de faktiske forholdene samsvarer med beregnede hastighetsøkninger.

Det er satt i gang et arbeid med å utvide omfanget av pilotnettet til å omfatte hele stamrutenettet i Osloområdet. Hele trikkenettet, fem bybusser og tre regionale ruter inngår i det samlede stamrutenettet. Fire arbeidsgrupper er opprettet for å arbeide med å analysere rutene og foreslå tiltak.

Som omtalt i halvårsrapporten omfatter prosjektet FRAM2005 en rekke delprosjekter. I tillegg til konkrete framkommelighetstiltak er følgende gjennomført:

- Gjennomgang av framkommelighet for buss og trikk i rundkjøring: Rapport foreligger.
- Kontroll og håndheving overfor bilister i kollektivfelt: Rapport foreligger.
- Oppdatering av håndbøker og vegnormaler med hensyn på kollektivprioritering: Behovet for oppdateringer er vurdert.
- Utvikling av ATP-modell (ArealTransportPlanlegging): Modellen er etablert og tatt i bruk i praktisk planlegging på linje 20.
- Verktøykasse for framkommelighet kollektivtrafikk: Forprosjekt er ferdig og arbeidet videreføres i 2005.

#### *Nøkkeltall for kollektivtransportens konkurransekraft*

Regionene er bedt om å innhente opplysninger om passasjertall og frekvens på stamrutenettet, i samråd og samarbeid med fylkeskommune og bykommune. Opplysningene er presentert i etterfølgende tabell.

	Passasjertall i 2004 millioner				Frekvens over døgnet (avganger/ driftsdøgn)	Frekvens i rushtid (avganger/ time)
	Buss	Trikk	T-bane	Totalt		
Oslo	83,0	33,6	68,4	185,0	12-60 min <sup>*)</sup>	6,5-15 min <sup>*)</sup>
Kristiansand	7,2			7,2	9,8	22,7
Stavanger	15,6			15,6		
Bergen	25,0			25,0		
Trondheim	16,0	0,8		16,8	17,8	24,4
Tromsø	6,6			6,6	32,0	43,3

<sup>\*)</sup> Frekvensen er oppgitt i antall minutter mellom hver avgang på de enkelte linjer.

#### *Status for arbeidet med regionale handlingsplaner for kollektivtransport 2003-2005*

I løpet av 2004 ble alle regionene ferdig med sine handlingsplaner for kollektivtransport for perioden 2003-2005. Disse vil danne et godt grunnlag for videreføring og revisjon slik at planene også kan dekke perioden 2006-2009.

#### 4.4.4 Annen styringsinformasjon

	Resultat 2004
Antall km riksveg som ble åpnet for trafikk	
• Stamveger	64,4
• Øvrige riksveger	43,9
Antall km. midtrekkverk som er bygd på to- og trefeltsveger	
• På eksisterende vegnett	22,4
• Som del av byggingen av nye vegstrekninger	18,3

## 5. Effektmål

### 5.1 Transportkostnader

	<b>Mål 2004</b>	<b>Beregnet resultat 2004</b>
Endring i samfunnets transportkostnader totalt <sup>1)</sup>	-3 599,7	-3 745,5
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene <sup>1)</sup>	-1 193,1	-1 307,9
Endring i bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet <sup>1)</sup>	-1 548,9	-1 519,0

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

Avviket er i all hovedsak knyttet til prosjektene E39 Stigedalen i Sogn og Fjordane/Møre og Romsdal og rv 83 Refsnes og Flesnes ferjekaier i Troms, hvor virkningene var uteglemt i målet for 2004.

### 5.2 Drepte eller skadde

	<b>Mål 2004</b>	<b>Beregnet resultat 2004</b>
Beregnet endring i antall drepte eller skadde	152	175

I St. prp. nr. 1 (2003-2004) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2004 beregnet å gi en virkning på om lag 150 færre drepte eller skadde. Det er i 2004 gjennomført tiltak med en samlet beregnet virkning på rundt 175 færre drepte eller skadde. Dette tilsvarer et resultat på 115 pst. i forhold til målsettingen.

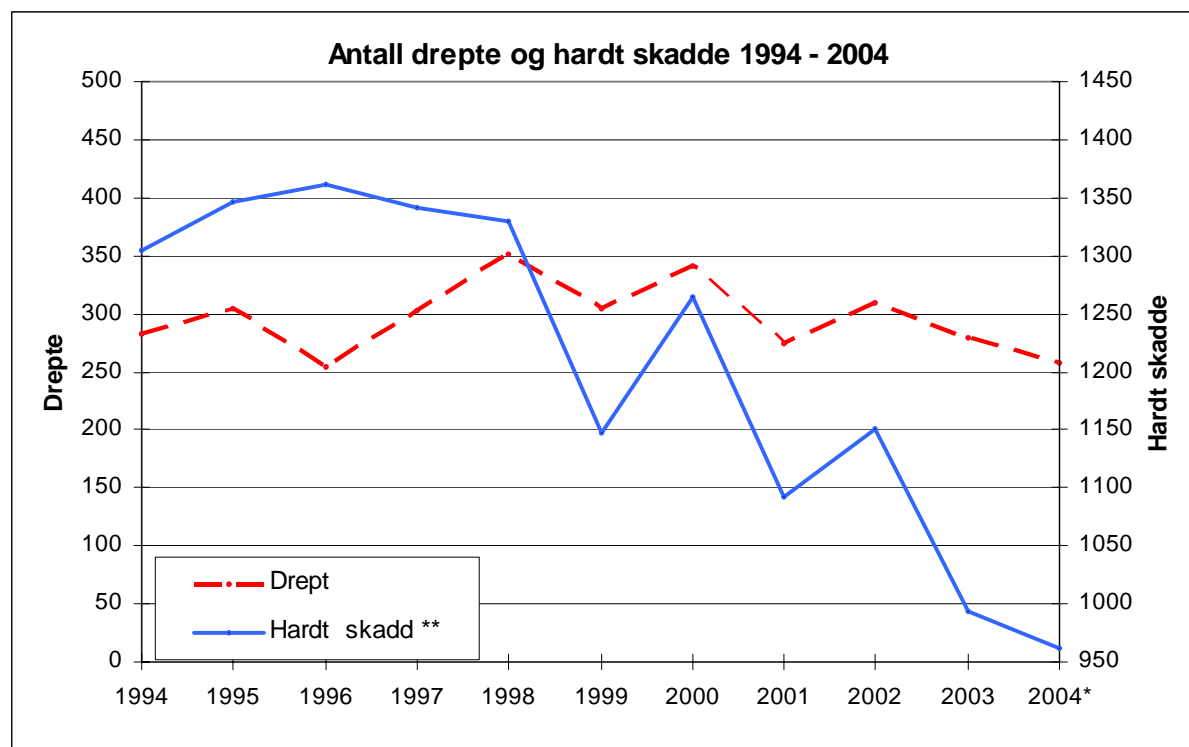
På investeringssiden er det i 2004 gjennomført tiltak som til sammen gir bedre virkning enn det som var lagt til grunn i budsjettet. Dette skyldes bl.a. gjennomføring av midtrekkverksprosjekter og at det ble avsatt ekstra midler til andre tiltak med god trafiksikkerhetsmessig virkning.

Også innenfor drift og vedlikehold er det beregnede resultatet bedre enn målsettingen i 2004. Trafiksikkerhetsvirkningene relaterer seg først og fremst til gjennomføring av tiltak i etterkant av trafiksikkerhetsrevisjoner og identifisering av farlige kurver (URF-analyser), samt økt bruk av ATK (Automatisk trafikkontroll).

Også på trafikant- og kjøretøyområdet er det i 2004 gjennomført tiltak med en samlet beregnet virkning som ligger litt over målet for 2004. Trafiksikkerhetsvirkningen kan ses på bakgrunn av at kontrollinnsatsen og innsatsen på de øvrige tiltaksområdene er vesentlig høyere enn i 2003, selv om måltallene spesielt knyttet til tungtransportkontrollene og bilbeltekontrollene ikke er nådd. På grunn av lavere aktivitetsnivå og mindre trafiksikkerhetseffekter enn forutsatt de to første årene i perioden 2002- 2005, kan det likevel bli vanskelig å nå målsettingen i handlingsprogrammet for perioden.

Status for de tre første årene i handlingsprogramperioden, for alle tiltaksområder sett under ett, viser at det er gjennomført tiltak med en samlet beregnet virkning som tilsvarer en måloppnåelse på rundt 90 pst i forhold til hva som var forutsatt for årene 2002, 2003 og 2004.

### Ulykkesutviklingen



\* Tall for 2004 er foreløpige

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

Foreløpige tall for 2004 viser en økning fra 2003 i samlet antall drepte eller skadde. Tallet på drepte og hardt skadde har imidlertid gått ned fra 2003 til 2004.

## 5.3 Miljø

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

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

		Resultat 2004
Inngrep og/eller nærføring til formelt vernede eller formelt foreslått vernede områder	Nasjonalpark/landskapsvernområde (nærføring 0-1 km) - daa	0
	Naturreservater nærføring 0-250 m) - daa	0
	Kulturminner (nærføring over 55 dBA) - antall	3
	Kulturmiljø (nærføring over 55 dBA) - daa	9,6
Inngrep og/eller nærføring til kulturlandskap som er gitt nasjonal verdi (nærføring over 55 dBA) – daa		0
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		0,2
Inngrep i strandsone (0-10 m fra strandkant) eller utfylling i vann, sjø eller hovedelv - km		2,7

I 2004 satte Statens vegvesen av 1,6 mill. kr til delfinansiering av programmet for å kartlegge og overvåke biologisk mangfold.

Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Arbeidet ble avsluttet i juli 2002. Statens vegvesen arbeider med å oppfylle verneplanen.

### 5.3.2 Luftforurensning og støy

#### Innfri Forurensningslovens krav – luft

Forskrift til forurensningsloven om begrensning av forurensning har en grenseverdi for svevestøv (PM<sub>10</sub>) på 50 µg/m<sup>3</sup> som ikke skal overskrides mer enn 35 døgn pr. år fra 1.1.2005. I tillegg har forskriften grenseverdier for NO<sub>2</sub> som ikke skal overskrides fra 1.1.2010.

Målinger i Oslo viser overskridelser av grenseverdien for konsentrasjoner av PM<sub>10</sub>. Det er utarbeidet en tiltaksutredning som er til politisk behandling. Piggfriandelen ligger nå på 76 pst. i Oslo. Videre ble det i 2004 målt overskridelser for PM<sub>10</sub> i Grenland, Drammen, Trondheim og Tromsø. I Drammen gjennomføres det renholdstiltak. I Trondheim er tiltaksutredning under utarbeidelse. Piggfriandelen i Trondheim er på 60 pst. I Tromsø vil det bli gjennomført tiltak for å redusere strøing. Her er piggfriandelen 5 pst.

### Innfri Forurensningslovens krav – støy

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

	Status 1.1.2004	Status 1.1.2005	Mål 2004	Resultat 2004
Status og endring i antall personer utsatt for mer enn 42 dBA innendørs støy fra vegtrafikken, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	4 400	1 900	-3 600	-2 600

Det er i følge beregningene om lag 1 900 personer som er utsatt for støy på mer enn 42 dBA pr. 1.1.2005. Dette er om lag 2 600 færre personer enn ved årets begynnelse. Tiltakene etter forurensningsloven er forsinket. VSTØY-registrene er imidlertid ikke helt oppdatert ettersom nye og mer detaljerte beregninger er gjort. Statustallet er derfor i virkeligheten lavere enn tabellen tilsier.

Arbeidet med å gjennomføre tiltak på boliger i henhold til grenseverdien i forurensningsloven er i hovedsak avsluttet innen fristen 1.1.2005. Det er gjennomført tiltak på i størrelsesorden 3 000 boliger. Tiltak på om lag 400 boliger er forsinket og vil bli gjennomført i løpet av første halvår 2005. Det er gitt dispensasjon for om lag 60 boliger, hvor støynivået vil bli redusert i nær framtid som følge av nye vegprosjekter.

### 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 1.1.2004	Status 1.1.2005	Resultat 2004
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	19 100	15 600	-3 400

Antall personer som er utsatt for overskridelser av nasjonalt mål for NO<sub>2</sub> er om lag 15 600, og tallet ble redusert med omlag 3 400 i 2004. Reduksjonen skyldes hovedsakelig økt andel biler med katalysator.

*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 1.1.2004	Status 1.1.2005	Resultat 2004
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 25 dager pr. år, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	16 500	14 100	-2 400
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	34 400	27 500	-6 900

Antall personer som er utsatt for overskridelser av nasjonalt mål for PM<sub>10</sub> for 2005 er om lag 14 100, og tallet ble redusert med om lag 2 400 i 2004. Antall personer som er utsatt for overskridelser av nasjonalt mål for PM<sub>10</sub> for 2010 er om lag 27 500, og dette ble redusert med om lag 6 900. Reduksjonene skyldes i hovedsak økt piggfriandel og økt andel biler med katalysator.

#### Nasjonale mål – støy

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

	Status 1.1.2004	Status 1.1.2005	Mål 2004	Resultat 2004
Status og endring i antall personer svært plaget av støy fra vegtrafikk, totalt inkludert trafikkvekst og kjøretøyutvikling	75 600	73 100	-2 200	-2 500

Antall personer sterkt plaget av vegtrafikkstøy er om lag 73 100, og tallet ble redusert med omlag 2 500 i 2004. Dette er litt mer enn forutsatt. Reduksjonen skyldes tiltak etter forurensningsloven, og at det i beregningsforutsetningene er lagt til grunn en utvikling mot mindre støyende biler.

#### 5.3.3 Grøn stat

Miljøledelse skal i løpet av 2005 være en integrert del av organisasjonens styringssystem. Det pågår et arbeid med å utarbeide et opplegg for miljøledelse i etaten. Rapportering på framdriften i arbeidet gjøres i forbindelse med rapportering på de øvrige miljøparametrene til departementet.



## 6. Fylkesveger

### 6.1 Totale midler til fylkesvegnettet

Mill.kr

	Anlegg <sup>1)</sup>		Drift og vedlikehold	
	2003	2004	2003	2004
Sum	691	848	1422	1396

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

### 6.2 Standarden på fylkesvegnettet

	Status pr. 1.1.2004	Status Pr. 1.1.2005
Spordybde (90 % nivå) mm	17,6	17,7
Jevnhet (IRI-verdien, 90 % nivå)	6,6	6,7
Aksellast (%-andel av hele vegnettet tillatt for 10/10 tonn)	52,8	53,8

## 7. Annen informasjon

### 7.1 Helse, miljø og sikkerhet

#### 7.1.1 Sykefravær internt i etaten

	Resultat 2001	Resultat 2002	Resultat 2003	Resultat 2004
Egne	6,0	6,2	6,2	5,4

Sykefraværet i Statens vegvesen viser en sterk reduksjon i 2004 sammenlignet med resultatet for foregående år. Det totale sykefraværet for etaten var 5,4 pst. i 2004. Statistisk sentralbyrås sykefraværstatistikk for 3. kvartal 2004 (sykefravær for hele perioden er ikke tilgjengelig pr. dags dato) viser et totalt fravær på 6,5 pst. Statens vegvesens sykefravær for samme periode var 4,9 pst. Etatens sykefravær er også lavt sammenlignet med andre offentlige etater.

Etaten er tilfreds med nedgangen i sykefraværet, selv om ambisjonsnivået for 2004 var 5 pst. eller lavere. Sykefraværet varierer mellom de ulike enheter i etaten. Tiltak vil derfor rettes mot disse enhetene. I tillegg er det nødvendig med økt fokus for å hjelpe enkeltpersoner. Arbeidet i etaten vil fortsette med de positive virkemidlene i henhold til IA-avtalen.

#### 7.1.2 Arbeidsulykker i entreprisedriften

	Antall arbeidsulykker med fravær	H-verdi/ ulykkesfrekvens	Antall nestenulykker
2004	62	7	4 087

*Ulykkesfrekvens for entreprisedriften (H-verdi)*

Utviklingen i arbeidsulykker i entreprisedriften har vist en positiv tendens i 2004. Det var ingen som mistet livet på prosjekter/anlegg der Statens vegvesen var byggherre i fjor. Tilsvarende tall for 2003 var 4 drepte. Statens vegvesen vurderer resultatet for 2004 som tilfredsstillende både for entreprisedriften i de enkelte regioner og i landet totalt.

I gjennomsnitt førte hver arbeidsulykke med fravær i entreprisedriften til 37 fraværsdager i 2004.

#### *Antall nestenulykker for entreprisedriften*

Rapporteringen av nestenulykker fra entreprenørene har vært sterkt i fokus i 2004, og dette har resultert i en positiv utvikling i antall registrerte nestenulykker og færre alvorlige arbeidsulykker enn i 2003. Antall registrerte nestenulykker har økt fra om lag 1 500 i 2003 til nærmere 4 100 i 2004.

Totalt sett er resultatet bra, men det er fortsatt noen regioner som må intensivere det skadeforebyggende arbeidet for å nå ønsket nivå på rapporteringen av nestenulykker. Målet for 2005 er for øvrig skjerpet betraktelig.

#### *Oppsummering*

Det er dokumentert nær sammenheng mellom rapportering av nestenulykker og ulykkesfrekvens. God rapportering bidrar til færre arbeidsulykker og lavere H-verdi. Tiltak vil således virke positivt inn på begge forholdene. Følgende tiltak vil bli iverksatt:

- Det skal arbeides for å forbedre kvaliteten på rapporteringen, både når det gjelder antall ulykker med fravær, nestenulykker og det totale timeverk
- Styrke oppfølgingen av og dialogen med entreprenørene
- Fokus på skadeforebyggende tiltak som risikovurdering i forkant av risikofylte arbeider og rapportering av nestenulykker styrkes ytterligere
- Rutinene for registrering av uønskede hendelser forenkles
- Rapporteringen av timeverk må også omfatte små prosjekter
- Kartlegging/revisjon av prosjekter må videreføres

## **7.2 Likestilling**

I det nye mål- og resultatledelsessystem for Statens vegvesen er det blant annet integrert en likestillingsindikator som innebærer at lederne setter mål og skal måles på resultater som de kan påvirke. Likestillingsindikatoren er en av disse.

Den omfatter:

1. Andelen kvinner i lederstilling og andelen tilsatte kvinner i året i lederstillinger
2. Andelen kvinnelige merkantile og tekniske saksbehandlere - status og tilsatte i året
3. Lønnsrelasjonen mellom kvinner og menn i 4 ulike stillingskategorier

Alle ledere må derfor forholde seg til etatens mål for likestilling.

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

Kategori/betegnelse	Kvinne	Mann	Sum pr. kategori	
Ledelse - etat		2	2	
Ledelse – nivå 1	3	10	13	
Ledelse – nivå 2	26	82	108	
Ledelse – nivå 3	42	147	189	
<b>Sum</b>	<b>71</b>	<b>241</b>	<b>312</b>	22,7 pst. kvinner
Ledelse – nivå 4	5	27	32	
Merkantile saksbehandlere	1108	409	1517	
Tekniske saksbehandlere	447	2240	2687	
Andre stillinger	92	21	113	
<b>Sum tilsatte</b>	<b>1723</b>	<b>2938</b>	<b>4661</b>	36,9 pst. kvinner

Tabellen viser antall nytilsetninger i 2004:

	Totalt	R. øst		R. sør		R. vest		R. midt		R. nord		Vdt	
		K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
Ledelse - nivå 2	4			1	2		1	1*	1*				
Ledelse - nivå 3	20	4	2	1	3	1	1	1	5		2		
Merkantile saksbehandlere	30	5	1	4	1	4		2	2	3		7	1
Renhold og kjøkkenpersonale	4	1		1				1		1		1	
Tekniske saksbehandlere	64	4	10	1		4	7	5	5	3	11	4	10
Sum alle utdanningstyper	122	14	13	7	6	9	9	9	12	7	13	12	11

\* er 6mnd. engasjement

Statens vegvesen har totalt hatt 50 pst. eller høyere andel av nytilsetninger med kvinner i disse stillingskategoriene.

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

	Totalt		R. øst		R. sør		R. vest		R. midt		R. nord		Vdt	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
T.saksb. *	52,4	56,5	52,8	55,9	52,9	55,7	51,7	55,6	49,5	56,5	51,6	55,8	54,6	59,0
T.saksb. **	42,5	46,0	42,0	45,1	43,0	46,5	42,8	46,4	40,7	45,1	42,2	45,7	49,4	53,2
M.saksb. ***	51,6	54,6	50,3	53,7	52,7	54,8	49,4	53,8	47,0	52,8	53,5	54,7	52,5	55,5
M.saksb. ****	36,7	42,3	36,3	41,3	36,6	41,3	37,0	42,1	36,1	41,5	35,6	41,9	40,4	47,8

\* Tekn.saksbehandlere m/høyere akademisk utdanning

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

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

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

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

#### Gjennomførte tiltak i 2004

Likestillingsarbeidet i Statens vegvesen er organisert med et sentralt likestillingsutvalg som er partssammensatt. En ledelsesrepresentant fra hver region og Vegdirektoratet har en plass i både det sentrale og det regionale likestillingsutvalget. I tillegg er det opprettet en likestillingskontakt i hvert distrikt. Arbeidet går i korte trekk ut på å følge opp Strategi og handlingsplan for likestilling i perioden 2002 – 2005.

Vegdirektoratet har gjennomført høsten 2004 en spørreundersøkelse i etaten der kvinner og menn svarte på spørsmål om hvorfor de søkte/ikke søkte lederstillinger, holdninger til etatskultur, etc. Resultatene av undersøkelsen er ikke ferdig ennå.

I Trondheim ble det arrangert et meget vellykket seminar "Kvinner i vegen" der det ble satt fokus på behovet for en mer feminin Nasjonal Transportplan. Politikerne Heidi Sørensen og Inga Marte Torkildsen var innledere.

Vegvesenets basislederkurs for nye ledere hadde i 2004 23 deltakere hvorav 8 var kvinner. Vegvesen har et lederutviklingsprogram som går over et halvt år. De siste årene har det vært 109 deltakere hvorav 35 kvinner.

Det tildeles hvert år utdanningsstøtte til kvinner i etaten som gjennomfører kompetanse-givende utdanning innenfor fagområder som er etterspurt.

#### *Planlagte tiltak i 2005*

- Kvalifiserte kvinner skal gis anledning til å fungere som stedfortredere i leders fravær for å skaffe seg ledererfaring
- Kvinner skal gis tilbud om utdanning som ledere/prosjektledere
- I større grad søke aktivt i markedet for å øke andelen kvinnelige ledere
- Legge forholdene bedre til rette for at lederstillinger blir mer attraktive
- Problemer knyttet til å få ansatt flere kvinnelige ledere tas også opp i forbindelse med prosjektet "Livsløpspolitikk/seniorpolitikk", hvor det i denne sammenheng må rettes fokus på livsløpspolitikk
- Lønnsrelasjonene mellom kvinner og menn i etaten må analyseres bedre. Analysen skal bl.a. se videre på de ulike stillings- og utdanningsgrupper og aldersfordelingen innen disse. Resultatene fra denne analysen må bli en del av det pågående arbeidet med å vurdere etatens lønnspolitikk, og som et grunnlag for lønnsoppgjørene.
- Det skal arrangeres en temadag om likestilling for ledere i etaten, til høsten 2005.
- Gjennomføres en undersøkelse som skal se på effekten av likestillingstiltaket "Utdanningsstøtte for kvinner i etaten".
- Tekstene i stillingsannonse skal vurderes på nytt.
- Et doktorgradsarbeid pågår ved NTNU, om likestillingsprosesser og teknologi i Statens vegvesen. Rapport skal leveres i juli 2006.

### **7.3   Forskning og utvikling**

I 2004 brukte etaten vel 70 mill. kr til FoU. Av dette ble om lag 10 pst. fordelt til regionene. Det er gjennomført en rekke større og mindre prosjekter innenfor ulike fagområder, hvorav den største er lagt på de fem Etatsprosjektene samt prosjektet Miljøvennlige asfaltdekker. Sistnevnte prosjekt er inne i sitt første år og det er bl.a. gjennomført støymålinger på tynndekker. Det er også gjennomført testing av støy og støyegenskaper ved ulike bildekk. Testen er gjennomført i samarbeid med et nederlandsk konsulentfirma fordi man ønsket å sammenligne med målinger som er utført i Nederland relatert til EUs krav til dekkstøy. Konklusjonen er at det ikke er noen entydig sammenheng mellom bildekk og støy fordi støyegenskapene er direkte avhenger av underlaget. En foreløpig konklusjon er at norske vegdekker ser ut til å være betydelig mer støyende en dekker brukt i Nederland og EUs standard testvegdekke.

Friksjonsegenskapene til norske vegdekker er testet og dataene lagres i Vegdatabanken. Det er gjennomført en rekke målinger for å kartlegge vegdekkers friksjonsegenskaper under ulike trafikkmengder, klima osv.

Innenfor vinterdriftsforskningen er det de siste årene utviklet en ny metode for strøing, Fastsandsmetoden, hvor varmt vann blandes med sand under utstrøing. Den våte sanden fryser fast på vegbanen. Dette gir en svært god friksjon, som også har mye lengre varighet enn tradisjonell strøing med tørr sand. I forbindelse med uttesting av Fastsandsmetoden er det utviklet et godt samarbeid med utstyrsleverandører og entreprenører, som jobber sammen for å forbedre utstyr og metode. Dette er viktig for å opprettholde FoU-aktiviteten i bransjen.

For å få bedre effekt av salting driver Statens vegvesen forskning med ulike metoder for befukting av Natriumklorid. Bruk av Magnesiumklorid-løsning for befukting ser ut til å ha en positiv effekt ved lave temperaturer og gjør også at saltet fester seg bedre til vegbanen. Bruk av varmt vann som befukningsmiddel ser også ut til å ha en positiv effekt ved at saltet virker fortere på ishinne. Begge metodene kan gi miljøforbedringer ved at saltet blir liggende lengre på vegbanen og at saltforbruket derfor kan reduseres.

Innenfor føreropplæring er det gjennomført et prosjekt der man utnytter kjøresimulator for å se på hvor effektiv en kjøresimulator er med tanke på kjøreteknisk opplæring, sammenlignet med tradisjonell kjøreskoleopplæring og privat øvingskjøring. Kjøresimulatorer blir mer og mer vanlig i føreropplæringen, og det er derfor viktig å få kunnskap og erfaring i hvor godt egnet de er for slik opplæring, hvilke undervisningsmessige arbeidsmåter som er de mest effektive og hvor avansert en slik simulator må være for å kunne gi effekt i opplæringen.

#### *Etatsprosjektet "Transport i by"*

Målsetningen for prosjektet er å gi grunnlag for å formulere krav som bør styre transportsystemets utformning i byene med hensyn tilgjengelighet, opplevelse og bærekraftig utvikling. Resultatene fra etatsprosjektet Transport i by skal bidra til å finne og formidle gode løsninger for byens transportsystem, som bygger på byens og menneskets vilkår. Prosjektet skal bidra med kunnskap om virkemidler og tiltak som kan medvirke til å øke helse- og miljøkvalitetene i byområdene, og begrense veksten i transport med privatbil og legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gående.

Konkret skal etatsprosjektet gi Statens vegvesen økt mulighet for å bidra til trivelige og levedyktige bysamfunn, økt kompetanse på bytransport og byplanlegging, inklusive gang- og sykkeltrafikk, samt bedre beslutningsgrunnlag for tiltak i byområder.

I 2004 er påbegynte delprosjekter videreført og avsluttet. De viktigste resultatene er:

- Evaluering av gratis buss i Bergen og av utplassering av sykkelparkering ved busstopp i Trondheim.
- Evaluering av hovedvegutbyggingen rundt Oslo og Bergen.
- Opplegg for sykkelveginspeksjoner. Målsetningen har vært å videreutvikle et verktøy for "revisjon" av sykkelvegnettet i byer og tettsteder med utgangspunkt i Nasjonal sykkelstrategi. Fokus er rettet mot sikkerhet/trygghet, attraktivitet og opplevelseskvalitet.
- Utkast til håndbok om tilrettelegging for varelevering i by (Håndbok 250) er ferdig og sendt på høring.
- I samarbeid med Miljøverndepartementet er det bygget opp ett nettverk med aktører som er opptatt av bedriftsrettede tiltak. Deltakere har vært mobilitetskonsulenter og representanter fra ulike bedrifter og virksomheter.
- Av mindre prosjekter knyttet til bedriftsrettede tiltak er det gjort en analyse av langtidsvirkninger av flyttingen av Statens hus i Trondheim, det er gjennomført

etterundersøkelse av flyttingen av Vegdirektoratet og det er utarbeidet en eksempelsamling av tiltak som er gjennomført i Norge.

### *Etatsprosjektet "ITS på veg"*

Prosjektets hovedmålsetting er å fremme samfunnstjenlig bruk av ITS (Intelligente transportsystemer) i vegtrafikken for å oppnå mer effektiv, sikker og miljøvennlig utnyttelse av tilgjengelig vegnett til nytte for alle trafikanter.

Prosjektet har i 2004 bl.a. prioritert arbeid med å vurdere hvordan trafikkinformasjon påvirker bilføreres adferd og oppmerksomhet i trafikken. Det er også blitt gjennomført to forskjellige delprosjekter som ser på henholdsvis trafikksikkerhetseffekter og personvernimplikasjoner ved bruk av ITS i transportsektoren. Bruk av AutoPASS teknologi for beregning av reisetider er utviklet og testet ved finansiering fra Etatsprosjektet. I tillegg er et arbeid for å etablere et rammeverk for evaluering av ITS prosjekter startet opp. Samt at man i 2004 har gjort forberedelser for etablering av en egen ITS-strategi for Statens vegvesen.

### *Etatsprosjektet "Vegkapital"*

Hovedmålsettingen til prosjektet er å gjennomføre beregninger som viser hvilke kapitalverdier Statens vegvesen del av transportsystemet representerer. I tillegg etableres det modeller for bedre å kunne beskrive hvordan etaten som vegholder forvalter vegkapitalen under ulike budsjettammer, og samtidig vurdere de samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulike tilstandsnivåer. Dette gjøres gjennom å opparbeide relevant kompetanse innen fagområdet, samtidig som det utvikles modeller eller verktøy for å kunne fastsette ulike verdier basert på innhentet informasjon fra etatsinterne databasesystemer. I løpet av 2004 har prosjektet utgitt følgende to rapporter:

- Beregning av gjenskaffelsesverdien av riksvegnettet
- Etterslep på fylkesvegnettet

Førstnevnte rapport viser en gjenskaffelsesverdi på 365 mrd. kr, men etterslepet på fylkesvegnettet er beregnet til 10,8 mrd. kr.

### *Etatsprosjektet "Gjenbruk"*

Hovedformålet med Etatsprosjektet Gjenbruk er å legge forholdene til rette for bruk av resirkulerte materialer til vegbygging. Gjenbruksprosjektet gir et vesentlig bidrag til å skape interesse for gjenbruk hos ulike aktører innen bygg- og anleggsbransjen.

De 8 delprosjektene fortsetter sitt arbeid etter prosjektplanen og satser på å bli avsluttet i løpet av 2005. Det trekkes fram tre aktiviteter fra 2004.

I 2004 har fokuset vært på gjennomføring av feltforsøk med gjenbruksmaterialer i veg. Hensikten var å skaffe feltmåledata for gjenbruksmaterialenes miljøpåvirkning som skal brukes til verifisering av modelleringsarbeidet i delprosjekt 2 "Miljøpåvirkning". Forsøket gjennomføres på Vegvesenets anlegg E6 Assurtjern – Klemetsrud. Målingene utføres på prøvefelt av resirkulert tilslag (gjenbruksbetong), skumglass samt et referansefelt av knust stein. I tillegg er det lagt ut et felt av asfalt og betong blanding for testing av mekaniske egenskaper. Oppsamling av data har begynt og alt synes å fungere bra.

I 2004 har Gjenbruksprosjektet også avsluttet sin satsing på bildekk som lett fyllmasse. Hensikten med utredning av dette avfallsbaserte materialet og utprøving i felt var å gi bidrag til alternative bruksmetoder for kasserte bildekk som det i dag ikke er lov å deponere. Teknisk bruk er fremmet i andre land og Vegvesenet har fått bekreftet at dette materialet kan være en fullverdig erstatning for tradisjonelle lette fyllmasser. Vi fikk dessverre ikke tillatelse av SFT til å prøve ut oppkuttete bildekk i vegfylling på et anlegg vi mente var godt egnet til det og der miljørisikovurdering ikke viste grunn til bekymring. SFT valgte å forholde seg til framtidige mulige reduserte grenser for miljøgifter (dvs. ikke dagens grenseverdier) og klarte heller ikke å se på dette som en utredning som på litt lenger sikt ville gi en samfunnsgevinst. Gjenbruksprosjektet har publisert en projektrapport om bildekk som lett fyllmasse og holder på med overvåking av miljøkonsekvenser av en støyvoll av bildekk bygget i 2003 langs E6 i Østfold.

I tillegg har Gjenbruksprosjektet fokusert på utredning av administrative rammer for gjenbruk. Arbeidet hittil har bekreftet at det er forholdsvis lett å løse tekniske utfordringer knyttet til anvendelse av gjenbruksmaterialer, mens framtidig gjenbruk i Vegvesenet kan vise seg å være avhengig av klarere politiske føringer og strammere tolkning av regelverk for avfallshåndtering.

Gjenbruksprosjektet satser på å informere bredt om sin virksomhet, bl.a. gjennom informasjonsdager etter hvert prosjektår. Informasjonsdag for 2004 ble holdt 8. februar 2005.

#### *Etatsprosjektet "Nullvisjon"*

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

I løpet av 2004 er følgende prosjekter avsluttet og rapportert:

- Sovning bak rattet
- Barrierer mot møte- og utforkjøringsulykker
- Vegens sideområde
- Moped- og lett MC ulykker

## 7.4 Effektivisering og omstilling av Statens vegvesen

2003 var det første året med ny organisasjon for Statens vegvesen. Endringene var svært omfattende. Dette har medført et stort arbeid også i 2004 med å videreføre tilretteleggingen for drift av ny organisasjon, inklusive nedbemanningen av organisasjonen.

Effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen vil fortsette etter 01.01.2006. Bemanningens størrelse tilpasses videre de oppgavene innen de overordnede strategiene som legges og behovet for å opprettholde nødvendig fagkompetanse i etaten, og vil måtte være en funksjon av etatens oppgaver og økonomiske rammer.

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

### 7.4.1 Effektiviseringsgevinster

Effektiviseringsgevinstene for omstillingen av Statens vegvesen ble beregnet høsten 2001. På dette tidspunktet var den nye organiseringen av Statens vegvesen under utredning og tempoet i konkurranseutsettingen av produksjonsvirksomheten var også uavklart. Samlet ble det beregnet en gevinst for 2004 på 305 mill. kr.

#### *Effektivisering gjennom konkurranseutsetting*

For drift og vedlikehold er det en effektiviseringsgevinst på 130 mill. kr i 2004. Dette fordeler seg med 95 mill. kr i effektiviseringsgevinst for funksjonskontraktene og 35 mill. kr for dekkeleggingskontraktene.

For anleggssiden er det i 2004 en gevinst på 75 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.

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

#### *Forvaltningssiden*

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

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



Antall årsverk i Statens vegvesen pr. 1.1.2005 var 4 604. Dette består av faste tilsatte og engasjementer. Disse tallene inkluderer også 166 tilsatte som er definert som overtallige i Statens vegvesen, og som forutsettes å ha avsluttet sitt tilsetningsforhold i løpet av 2005.

Etaten har hatt en netto nedgang med 277 tilsatte i løpet 2004. Dette innbefatter både de som av ulike årsaker har sluttet i etaten og de som er definert overtallige, der etaten således har tatt i bruk ulike virkemidler for å iverksette bemanningstilpasningen. Erfaringene viser at det tar lengre tid enn beregnet fra en tilsatt er definert som overtallig til vedkommende slutter i etaten.

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

#### 7.4.2 Kostnader ved omstillingen i Statens vegvesen

Omstillingskostnadene i 2004 er 130 mill. kr.

### 7.5 Salg og bortfeste av fast eiendom

Statens vegvesen fikk i brev av 5. desember 2003 delegert fullmakt om salg og bortfeste av fast eiendom med inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle, samt tillatelse til å videredelegere fullmakten internt i Statens vegvesen. Statens vegvesen har solgt følgende eiendommer i 2004:

Region	Kommune	G/bnr	Salgspris (kr)	Dato	Merknad
Region øst	Trysil	31/402	625 000,-	05-02-2004	Fradelt G/bnr. 31/147
	Nittedal	9/14	62 000,-	06-02-2004	
	Sørum	84/9-10	5 000,-	11-11-2004	Solgt under forutsetning av at de ble sammenføyd med gårdsbruket
Region sør	Kristiansand	152/1065	2 030 000,-		Oddernesveien 3. Beløpet er i sin helhet inntektsført på prosjektet Bjørndalssletta-Gartnerløkka
	Skien	277/45	0,-		Trafo
	Lier	17/153	10 000,-		Bortfeste. Festesom kr. 10 000 pr. år
	Holmestrand	7/3	650 000,-		Bakke
	Notodden	37/270+38/18 1	1 365 000,-		1 eiendom
	Arendal	44/119	20 000,-		Hellebakken
	Region vest	Stryn	70/131	220 000,-	
	Bremanger	41/7	150 000,-		Kjelkenes fritidsbygg
	Høyanger	36/101	2 200 000,-		Vadheim vegstasjon
	Odda	30/78	713 518,-		Håradalen fritidsbygg
Region nord	Dønna	41/2	50 000,-		Dønna veggarsje
	Hattfjelldal	Ikke egen matrikkel	1 000		Krutådal garasje.

I Region midt er det ikke solgt/bortfestet eiendommer i 2004.