

Statens vegvesen

Årsrapport 2003

for
Statens vegvesen

Februar 2004

INNHOLDSFORTEGNELSE

1. SAMLET VURDERING	4
2.1 PRISENDRING FRA 2002 TIL 2003	5
2.2 TRAFIKKUTVIKLING	5
2.2.1 UTVIKLINGEN I 2003	5
2.2.2 UTVIKLING I VEGTRAFIKK 1994-2003	5
2.2.3 UTVIKLING I BILSALG	6
3. REGNSKAP 2003	7
3.1 KAPITTELOVERSIKT	7
3.1.1 KAP. 1320 POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER	7
3.1.2 KAP. 1320 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER	7
3.1.3 KAP. 1320 POST 31 RASSIKRING	8
3.1.4 KAP. 1320 POST 33 KOMPENSASJON FOR ØKT ARBEIDSGIVERAVGIFT	9
3.1.5 KAP. 1320 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA	9
3.1.6 KAP. 1320 POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER	9
3.1.7 KAP. 1322 SVINESUNDFORBINDELSEN AS – POST 91 LÅN	9
3.1.8 KAP. 4320 STATENS VEGVESENS INNTEKTER	10
4. MÅL OG RESULTATER	10
4.1 TRAFIKK	10
4.1.1 KJØRETØYKONTROLL	10
4.1.2 VENTETID	11
4.1.3 DEKKESTANDARD OG TILLATT AKSELLAST FOR RIKSVEGER	12
4.1.4 STANDARD PÅ VINTERDRIFTEN	13
4.1.5 FERJEDRIFT	13
4.2 UTBYGGING	14
4.2.1 FYSISKE MÅL	14
4.2.2 ØKONOMISKE MÅL	15
4.2.3 KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK	17
4.2.4 ANNEN STYRINGSINFORMASJON	19
5. EFFEKT MÅL	20
5.1 TRANSPORTKOSTNADER	20
5.2 DREPTE ELLER SKADDE	20
5.3	21
5.3 MILJØ	21
5.3.1 VERN OG BRUK AV BIOLOGISK MANGFOLD OG KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	21
5.3.2 LUFTFORURENSNING OG STØY	22
5.3.3 CO ₂ -UTSLIPP	24
6. FYLKESVEGER	24
6.1 TOTALE MIDLER TIL FYLKESVEGNETTET	24

	3
6.2 STANDARDEN PÅ FYLKESVEGNETTET	24
7. <u>ANNEN INFORMASJON</u>	24
7.1 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET	24
7.2 LIKESTILLING	26
7.3 FORSKNING OG UTVIKLING	26
7.4 EFFEKTIVISERING OG OMSTILLING AV STATENS VEGVESEN	28
7.4.1 EFFEKTIVISERINGSGEVINSTER	28
7.4.2 KOSTNADER VED OMSTILLINGEN I STATENS VEGVESEN	29

1. Samlet vurdering

Statens vegvesen har i 2003 vært preget av de store endringene som etaten har gjennomgått som følge av omorganiseringen.

Statens vegvesen har i 2003 et mindreforbruk på 4,7 pst. (538 mill. kr) i forhold til disponibel ramme inkl. overførte midler fra 2002, samt merinntekter og refusjoner under kap. 4320 Statens inntekter. Til sammenligning var det i 2002 et merforbruk på 1,4 pst.

En vesentlig del av mindreforbruket er knyttet til post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Mindreforbruket for post 30 er knyttet til forsinket anleggsstart og redusert framdrift for mange prosjekter, særlig mindre investeringstiltak. Pga. anbudsinnhenting på alt arbeid, tar det lenger tid før vi får arbeidet igangsatt. For post 31 skyldes mindreforbruket at tildelingene i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett kom så sent at de i liten grad kunne benyttes i 2003. I tillegg ble overført beløp fra 2002 til 2003 ble stående på post 30 i regionenes bevilgningsregnskap, og ikke tilbakeført og regnskapsført på post 31. Hele beløpet framkommer derfor som et mindreforbruk på post 31 i 2003. Mindreforbruket på post 33 er i all hovedsak knyttet til prosjektet E12 Umskaret i Nordland.

For 2003 er det inntektsført 23,4 mill. kr mindre enn det budsjetterte inntektskravet på 284,1 mill. kr. Vegdirektoratet minner om at fastsettelsen av inntektskravet for 2003 og gebyrjusteringer i den forbindelse, ble tatt opp i vårt brev av 31. mai 2002 Om Statsbudsjettet 2003 – Prinsippaker og rammefordelingsforslag. Vegdirektoratet la her til grunn at alle gebyrbelagte tjenester i snitt måtte økes med i overkant av 16 pst. Gebyrene ble imidlertid økt vesentlig mindre enn det Vegdirektoratet fant nødvendig for å nå inntektskravet, selv om inntektskravet ble i forbindelse med arbeidet med St.prp. nr 1 (2002-2003) redusert med 12 mill. kr.

Statens vegvesen har på flere områder en lavere måloppnåelse en forutsatt i St. prp. nr. 1 (2002-2003). Den svake måloppnåelsen har flere årsaker, men må i første rekke sees i sammenheng med overgang til ny organisasjon.

Sykefraværet i Statens vegvesen ligger på samme nivå som for 2002 med 6,2 pst.

2. Rammebetingelser

2.1 Prisendring fra 2002 til 2003

	Prisendring fra 2002 til 2003	
	Forventet	Faktisk *)
Anlegg	1,6	3,3
Vedlikehold	3,9	3,8

*) Indeks fra SSB.

Den gjennomsnittlige prisendring fra 2002 til 2003 har vært 3,3 pst. for riks- og fylkesveganlegg og 3,8 pst. for riks- og fylkesvegvedlikehold. Prisstigningen for riks- og fylkesveganlegg er 1,7 prosentpoeng høyere enn hva som var forventet, mens den er 0,1 prosentpoeng lavere enn forventet for riks- og fylkesvegvedlikehold.

2.2 Trafikkutvikling

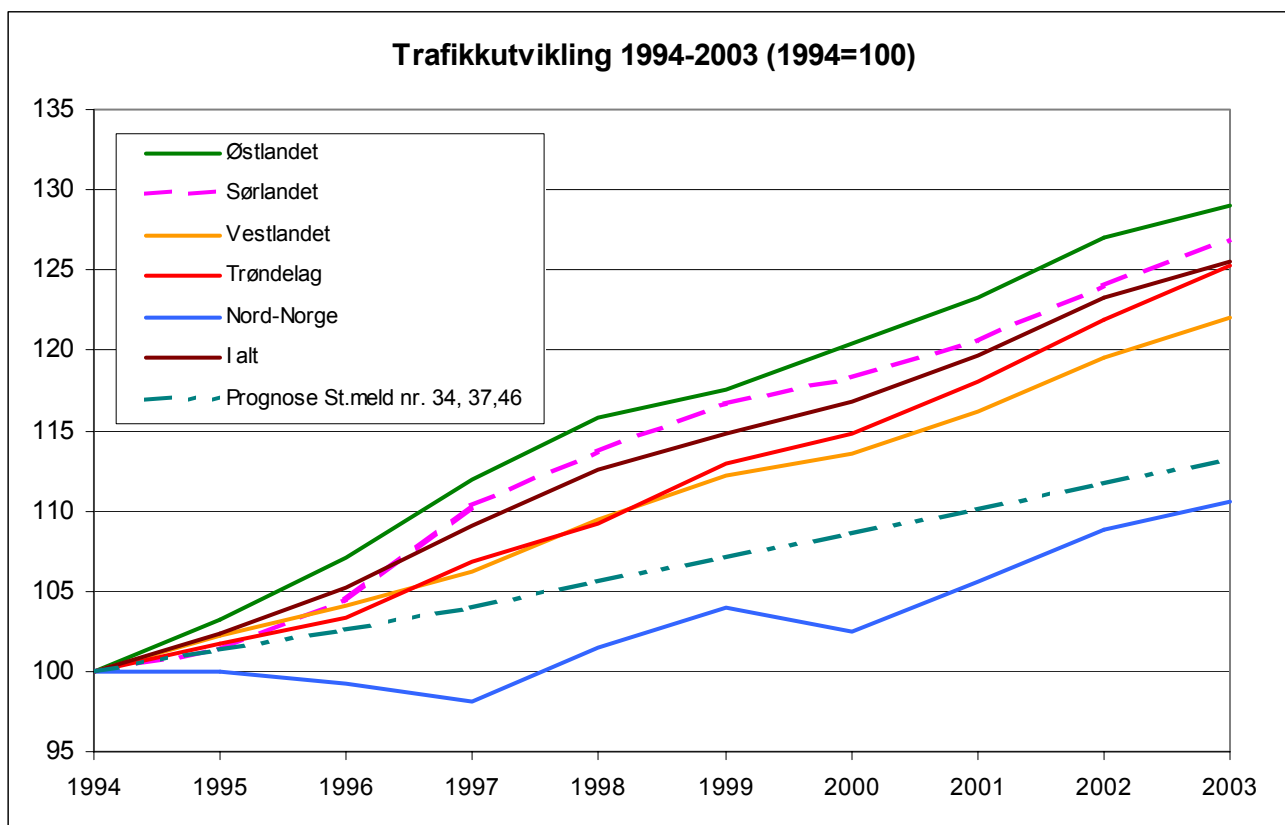
2.2.1 Utviklingen i 2003

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

I 2003 økte vegtrafikken med 1,8 pst. på landsbasis. Dette er litt i overkant av hva som var forutsatt i Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet. Trøndelag hadde den sterkeste økningen i vegtrafikken med 2,8 pst., mens økningen var minst på Østlandet. Trafikkarbeidet på vegnettet i 2003 var på om lag 37 000 mill. kjørte kilometer.

2.2.2 Utvikling i vegtrafikk 1994-2003

Etterfølgende graf viser faktisk utvikling for vegtrafikken i perioden 1994-2003, samt prognoser lagt til grunn for St. meld. nr. 34 (1992-93), St. meld. nr. 37 (1996-97) og St. meld. nr. 46 (1999-2000) om Nasjonal transportplan 2002-2011.



2.2.3 Utvikling i bilsalg

	2002	2003	Endring 2002-2003 (pst.)
Sum biler ^{*)}	153 632	154 722	0,7

^{*)} Førstegangsregistrerte biler, inkl. bruktimporterte

Av de førstegangsregistrerte kjøretøyene utgjør bruktbilimportene 21,3 pst. i 2003 mot 23,5 pst. året før. Eierskifte av brukte kjøretøy i 2003 var 537 200 mot 516 900 i 2002.

Gjennomsnittsalderen for personbiler var ved utgangen av 2003 10,3 år mot 10,2 i 2002.

3. Regnskap 2003

3.1 Kapitteloversikt

Utgifter

Kap.	Post	Til disposisjon 2003 Mill. kr ¹⁾	Regnskap 2003	
			Mill. kr.	Prosent av disponibelt
Kap. 1320	post 23	5 496,1	5 542,1	100,8
	post 30	4 705,6	4 285,4	91,1
	post 31	72,1	3,6	5,0
	post 33	146,9	68,7	46,8
	post 35	10,0	10,2	102,0
	post 72	1 093,9	1 076,4	98,4
Sum statlige midler		11 524,6	10 986,4	95,3
Annen finansiering		²⁾ 2 132,0	2 390,0	112,1
Totale utgifter		13 656,6	13 376,4	97,9

¹⁾ I tabellen er kap. 1320 post 23 og 30 korrigert for følgende: Refusjon av lønnsutgifter kap. 4320 post 16, 17, 18 og mer-/mindreinntekter kap. 4320 post 01 og 02.

²⁾ Annen finansiering forutsatt i St.prp. nr. 1 (2002-2003)

Inntekter

Kap.	Post	Forutsatte inntekter 2003 Mill. kr	Regnskap 2003	
			Mill. kr.	Prosent av forutsatt
Kap. 4320	post 01	17,0	41,7	245,3
	post 02	284,1	260,5	91,7
	post 16 ¹⁾	14,8	14,8	100,0
	post 17 ¹⁾	0,5	0,5	100,0
	post 18 ¹⁾	66,9	66,9	100,0
Totale inntekter		383,3	384,4	100,3

¹⁾ Forutsatte inntekter er satt lik regnskap

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

Regnskapet viser et forbruk på 100,8 pst. i forhold til disponibel ramme, dvs. bevilgning 2003 og overførte midler fra 2002 i tillegg til mer-/mindreinntekter og refusjoner under kap. 4320 Statens vegvesens inntekter.

3.1.2 Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer

Regnskapet viser et forbruk på 4 285,4 mill. kr, dvs. et mindreforbruk på 420 mill. kr av disponible midler. Hovedårsaken til mindreforbruket er forsinket anleggsstart og redusert framdrift for mange prosjekter, særlig mindre investeringstiltak. Dette skyldes i hovedsak overgangen til ny organisasjon hvor det blant annet lenge var betydelige uklarheter om økonomiske rammer som følge av oppgjøret med Mesta for produksjonsvirksomheten i 2002. Overgangen til ny organisasjon, hvor alle vegprosjekter skulle konkurranseutsettes, førte også til at det oppstod forsinkelser. Behovet for tidsbruk i anbudsfasen og manglende kapasitet i Statens vegvesen er medvirkende årsaker.

Vi gjør oppmerksom på at relativt små forsinkelser i mottak av fakturaer har påvirket faktiske utbetalinger i betydelig grad. Dersom fakturaer var blitt betalt iht. det som var forutsatt, ville dette medføre at mindreforbruket ble om lag 140 mill. kr mindre.

Annen finansiering

Midler stilt til rådighet i form av forskudd, tilskudd og bompenger utgjorde 2 390 mill. kr. Dette er 260 mill. kr mer enn forutsatt i St. prp. nr. 1 (2002-2003). Avviket skyldes blant annet at Stortinget har gitt tillatelse til nye låneopptak i tilknytning til E18 Sekkelsten – Krossby i Østfold og Tønsbergpakken i Vestfold. I tillegg kommer midler som følge av at det ble inngått flere nye avtaler om forskudd og tilskudd innenfor Statens vegvesen sine fullmakter. Videre er det tatt ut mindreforbruk fra tidligere år i Østfold (Østfoldpakken) og Hordaland (Bergensprogrammet).

3.1.3 Kap. 1320 post 31 Rassikring

Fylke	Overført fra 2002 1 000- kr	Bevilget 2003 1 000-kr	Til disposisjon 2003 1 000-kr	Regnskap 2003	
				1 000-kr	Prosent av disponibelt
Oppland	-70		-70	-	-
Vestfold	-32		-32	-	-
Telemark	- 2 842		- 2 842	-	-
Vest-Agder	-331		- 331	-	-
Rogaland	26 391	14 000	40 391	-	-
Hordaland	- 1 569	15 000	13 431	17	-
Sogn og Fjordane	- 4 569	5 000	431	3 201	-
Møre og Romsdal	- 6 123	6 000	- 123	404	-
Nordland	4 819	10 000	14 819	37	-
Troms	6 454		6 454	18	
Sum post 31	22 128	50 000	72 128	3 603	5,0

I forbindelse med statsbudsjett for 2003 ble post 31 Rassikring igjen innlemmet i post 30. Med forbehold om Finansdepartementets godkjenning av regnskapet for 2002 ble derfor mindreforbruket på post 31 slått sammen med overført beløp på post 30. Dette ble ikke godkjent av Finansdepartementet. Ved en beklagelig feil har dette ikke blitt meddelt regionvegkontorene. Midlene ble derfor stående som overført fra 2002 på post 30 i regionenes bevilgningsregnskap for 2003, og ikke tilbakeført og regnskapsført på post 31 i statsregnskapet. Hele beløpet framkommer derfor som et mindreforbruk på post 31 i 2003.

I tillegg til ovenstående skyldes mindreforbruket i all hovedsak at tildelingene i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett kom for sent til å kunne benyttes i 2003.

3.1.4 Kap. 1320 post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Fylke	Overført fra 2002 Mill. kr	Bevilget 2003 Mill. kr	Til disposisjon 2003 Mill. kr	Regnskap 2003	
				Mill. kr	Prosent av disponibelt
Hedmark		1,5	1,5	0,5	33,3
Oppland		3,1	3,1	3,1	100,0
Buskerud		0,9	0,9	0,9	100,0
Telemark		0,9	0,9	0,1	11,1
Rogaland		0,7	0,7	0,7	100,0
Hordaland	0,1	3,6	3,7	3,0	80,9
Sogn og Fjordane		7,1	7,1	6,2	87,3
Møre og Romsdal		2,8	2,8	2,8	100,0
Sør-Trøndelag		1,5	1,5	1,5	100,0
Nord-Trøndelag	-0,1	4,1	4,0	1,3	32,3
Nordland	26,6	57,4	84,0	15,0	17,9
Troms	-1,5	14,8	13,3	10,8	81,3
Finnmark		23,4	23,4	22,9	97,9
Sum post 33	25,1	121,8	146,9	68,8	46,8

Mindreforbruket på post 33 er i all hovedsak knyttet til prosjektet E12 Umskaret i Nordland. Det vil ikke bli anleggsstart på dette prosjektet før i april/mai 2004, jf. også St.prp. nr. 1 (2003-2004), side 101.

3.1.5 Kap. 1320 post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Fylke	Til disposisjon 2003 Mill. kr.	Regnskap 2003	
		Mill. kr.	Prosent av disponibelt
Oslo	10,0	10,2	102,0

3.1.6 Kap. 1320 post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Regnskapet viser et forbruk på 98,4 pst. i forhold til disponibel ramme, dvs. bevilgning 2003 og overførte midler fra 2002.

3.1.7 Kap. 1322 Svinesundforbindelsen AS – post 91 Lån

	Mill. kr	
	Tillatt rekvirert	Rekvirert Pr. 31.12.03
Rekvirert beløp fra bompengeselskapet	316,5	295,0

Tillatt rekvirert beløp for Statens vegvesen Region øst er begrenset til 316,5 mill. kr. Mindreforbruket på 21,5 mill. kr skyldes i hovedsak forsinket framdrift for brukarbeidene. Det er avklart hvordan forsinkelsen skal innhentes, slik at den ikke skal få konsekvenser for åpningstidspunktet.

3.1.8 Kap. 4320 Statens vegvesens inntekter

Post 01 Salgsinntekter

Merinntekten på 24,7 mill. kr er om lag 3 mill.kr lavere enn i 2002. Merinntekten er i all hovedsak knyttet til Autosys (Vegdirektoratets edb-baserte informasjonssystem for motorkjøretøy g førerkort).

Post 02 Diverse gebyrer

For 2003 er det inntektsført 260,5 mill. kr som er 23,4 mill. kr mindre enn det budsjetterte inntektskravet på 284,1 mill. kr. Til sammenligning var inntektene i 2002 på 253,2 mill.kr.

Vegdirektoratet minner om at fastsettelsen av inntektskravet for 2003 og gebyrjusteringer i den forbindelse, ble tatt opp i vårt brev av 31. mai 2002 Om Statsbudsjettet 2003 – Prinsippaker og rammefordelingsforslag. Vegdirektoratet la her til grunn at alle gebyrbelagte tjenester i snitt måtte økes med i overkant av 16 pst. Gebyrene ble imidlertid økt vesentlig mindre enn det Vegdirektoratet fant nødvendig for å nå inntektskravet, selv om inntektskravet ble i forbindelse med arbeidet med St.prp. nr 1 (2002-2003) redusert med 12 mill. kr.

4. Mål og resultater

4.1 Trafikk

4.1.1 Kjøretøykontroll

	Plantall 2003 jf. handlingsprogram 2002-2005	Resultat 2003	Avvik pst.
Kjøre- og hviletid på veg	133 700	155 700	16,5
Kjøre- og hviletid i bedrift	130 450	103 917	-20,3
Tungtransportkontroller	298 250	214 640	-28,0
Bilbeltekontroller	810 500	712 824	-12,1

Kjøre- og hviletidskontroller

Kjøre- og hviletidskontrollene er en EU-pålagt kontrollform som skal styrke sikkerheten og bidra til like konkurranseforhold i næringen. I forhold til 2002 viser resultatet en økning i antall kontroller på veg med 19 pst. Antall kontroller i bedrift viser derimot en reduksjon på 8 pst. Antallet kontroller som er utført i 2003 dekker Vegvesenets forpliktelser i henhold til EU-direktivet både på veg og i bedrift.

Tungtransportkontroller og bilbeltekontroller

Tungtransportkontroller foretas for å sikre at tungtransporten gjennomføres på en mest mulig trafiksikker måte, både med hensyn til lastsikring, transport av farlig gods, bruk av kjetting, teknisk standard og påbudte dokumenter for transporten. Særlig viktig er det å sikre at utenlandske vogntog har den nødvendige hjulutrustningen som kreves på norske vinterveger.

Bruk av bilbelte og korrekt sikring av barn er et svært viktig tiltak for å begrense personskadene ved trafikkulykker.

Som et virkemiddel for å nå målene for reduksjon av skadde og drepte i trafikken i perioden 2002-05, ble det bl.a. lagt til grunn at det i gjennomsnitt i perioden skulle gjennomføres 800 000 bilbeltekontroller pr. år, mens planlagte tungbilkontroller i 2003 ble satt til om lag 300 000.

Som det går fram av tabellen har en ikke nådd målene, ved at det bare er gjennomført 78 pst. av planlagte tungtransportkontroller og 88 pst. av planlagte bilbeltekontroller.

Den svake måloppnåelsen har flere årsaker. I og med at Statens vegvesen er inne i en omstillingsfase med sterk nedbemanning, vil det i en overgangsperiode være noe knapphet på personellressurser særlig for gjennomføring av tungtransportkontrollene.

Etaten jobber med en ny kontrollpolicy som vi regner med vil gi effektiviseringsgevinster i forhold til gjennomføring av kontrollene fra 2005. En del av den økte kontrollaktiviteten for perioden 2002-2005 var forutsatt finansiert ved uttak av effektiviseringsgevinster innenfor trafikant og kjøretøyområdet. Disse tiltakene er forsinket, og har derfor foreløpig ikke gitt de forventede effekter. I tillegg har omorganiseringen av Statens vegvesen fått den utilsiktede virkning at en av forskjellige grunner har fått mangel på kvalifisert personell til å gjennomføre utekontrollvirksomheten. Vi er også i en innkjøringsfase når det gjelder den nye organisasjonen, noe som har medført utfordringer blant annet når det gjelder å planlegge og samordne utekontrollvirksomhet.

I Statens vegvesens brev datert 25. september 2003 til departementet redegjøres det for problemene knyttet til måloppnåelsen for kontrollvirksomheten i 2003 og 2004. Det ble her oppgitt forventet resultat ved årets slutt. Dessverre er det virkelige resultatet enda svakere.

Periodiske kjøretøykontroller

	Kontroller totalt		Herav					
			Lette kjøretøy		Mellomtunge kjøretøy		Tunge kjøretøy	
	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.	Antall	Pst.
Statens vegvesen	92 898	8,9	83 712	8,9	4 484	10,2	4 702	7,8
NAF	82 426	7,9	81 509	8,6	917	2,1	-	-
Verksteder	873 563	83,3	779 111	82,5	38 719	87,8	55 733	92,2
Sum	1 048 887	100,0	944 332	100,0	44 120	100,0	60 435	100,0

Statens vegvesens andel av de periodiske kontrollene av lette, mellomtunge og tunge kjøretøy viser en svak reduksjon på i underkant av 1 prosentpoeng i forhold til 2002.

4.1.2 Ventetid

	Mål 2003 jf. handlingsprogram-perioden 2002-2005	Resultat 2003	Avvik 2003
Periodiske kontroller (virkedager)	15	5 - 15	-
Myndighetskontroller (virkedager)	15	5 - 15	-
Ventetid ved bestillinger av time for førerprøve (virkedager)	15	5-25	-

Ventetider periodiske kjøretøykontroller

Ventetiden for utførelse av periodiske kjøretøykontroller ligger ved de fleste trafikkstasjonene godt innenfor den veiledende målsettingen på 15 virkedager.

Myndighetskontroller

Ventetiden for myndighetskontroller ligger ved de fleste trafikkstasjonene godt innenfor den veiledende målsettingen på 15 virkedager.

Ventetiden ved bestillinger av time for førerprøven

Ventetiden for bestilling av time for førerprøven ligger i snitt innenfor den veiledende målsetting på 15 virkedager.

I Region øst er situasjonen betydelig bedre enn rapportert for 1. halvår 2003. Med unntak av 3 stasjoner, hvor ventetiden i perioder kan være 16-25 virkedager, er ventetiden innenfor den veiledende målsetting.

4.1.3 Dekkestandard og tillatt aksellast for riksveger

	Krav til min. standard Håndbok 111	Resultat 2001	Resultat 2002	Resultat 2003
Jevnhet, stamveger (IRI-verdi, mm/m)				
• 0-1500 ÅDT	3,5	3,6	3,6	3,7
• 1501-5000 ÅDT	3,0	2,7	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	5,5	5,6	5,7
• 301-1500 ÅDT	5,0	4,6	4,7	4,8
• 1501-5000 ÅDT	4,0	3,6	3,6	3,8
• >5000 ÅDT	3,0	3,5	3,5	3,7
Spordybde, stamveger (mm)				
• 0-1500 ÅDT	17,5	16,5	16,3	16,0
• 1501-5000 ÅDT	17,0	17,1	17,4	17,9
• >5000 ÅDT	16,5	17,1	17,1	17,8
Spordybde, øvrige riksveger (mm)				
• 0-300 ÅDT	18,5	17,2	16,8	16,8
• 301-1500 ÅDT	18,0	17,2	17,0	16,8
• 1501-5000 ÅDT	17,5	18,0	18,1	18,4
• >5000 ÅDT	17,0	18,9	19,0	19,5
10 t aksellast, andel av hele riksvegnettet (pst)		94,9	95,4	96,0

Vegdekkene generelt

Det er satt mål om vegdekkenes kvalitet gjennom krav til jevnhet og spordybde. På veger med stor trafikk 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. I løpet av 2003 har det skjedd en ytterlig forverring. I 2003 ble det benyttet relativt lite midler til asfaltering, om lag 60 pst. av et normalår.

Jevnhet

På stamveger med liten trafikk, det vil si mindre enn 1500 kjøretøy i døgnet (Ådt < 1500), 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 stor trafikk, er standarden ennå tilfredsstillende.

Jevnheten utvikler seg også i gal retning på det øvrige vegnett. Spesielt gjelder dette for veger der trafikken er større enn 5000 kjøretøy i døgnet, hvor tilstanden er vesentlig dårligere enn det vi anbefaler i våre standardkrav.

Spor

Alle riksveger med liten trafikk ($\text{\AA dt} < 1500$) tilfredsstillers karvene når det gjelder spordybde. 64 pst. av riksvegnettet har trafikk som er enn 1500 kjøretøy i døgnet. Denne delen av vegnettet avviker 22 pst. av trafikkarbeidet (kjøretøykilometer).

Alle veger utsettes for slitasje, blant annet fra piggdekk. Der trafikken er stor medfører dette hyppig behov for nye asfaltdekker, fresing eller andre tiltak som sporfylling. For stamvegnettet og det øvrige vegnett med $\text{\AA dt} > 1500$ har utviklingen gått i gal retning gjennom flere år. Utviklingen ser ikke ut til å snu i 2003, hvor tilstanden ligger vesentlig under det som er satt som krav/mål. Om lag 1/3 av riksvegnettet, har $\text{\AA dt} > 1500$, likevel avvikes 78 pst. av trafikkarbeidet på disse vegene.

Tillatt aksellast

10 tonn aksellast tillates på om lag 96 pst. av riksvegnettet.

4.1.4 Standard på vinterdriften

I forbindelse med at drift og vedlikehold av riksvegnettet er satt ut på funksjonskontrakt f.o.m. 2003, og at ny vinterstandard er innført, har det tidligere opplegg for beregning og rapportering av standarden i vinterdriften ikke latt seg gjennomføre. Det er nå utarbeidet et nytt oppfølgingssystem som bygger på at entreprenøren skal rapporterer antall dager hvor det har vært behov for tiltak (brøyting, strøing) og antall dager der tiltakene ikke har vært i henhold til standard (avvik). Denne rapportering skal sammen med stikkprøvekontroller utført av Statens vegvesen som byggherre, danne grunnlag for ny beregning for oppfølging av standarden i vinterdriften. Dette opplegg var ikke på plass i 2003, men det forventes gjennomført fra 2004.

4.1.5 Ferjedrift

Driften av riksvegferjesambandene utføres av 19 ferjeselskaper etter avtale med Statens vegvesen. Ved utgangen av 2003 var det 95 riksvegferjesamband, hvorav 11 var klassifisert som stamvegsamband og 84 var klassifisert som øvrig riksvegsamband.

I 2003 ble riksvegferjedriften tilført et nybygg, FerryCat 120 som trafikkerer sambandet mellom Stavanger og Tau i Rogaland. I 2003 ble det gitt byggetillatelse for en ferje i riksvegferjedriften, som skal settes inn i sambandet mellom Hollingsholm og Aukra i Møre og Romsdal. Det er fortsatt et stort behov for nybygg innen riksvegferjedriften.

I dag drives ferjesambandene av ferjeselskaper med konsesjon innenfor sitt ruteområde. I årene fremover vil riksvegferjesambandene gradvis konkurransesettes. Statens vegvesen anser at dette vil kunne gi mer kostnadseffektive løsninger. Vegdirektoratet besluttet å konkurransesette 5 ferjesamband i 2003. Arbeidet med konkurransesetting vil bli prioritert i årene fremover, og målsetningen er at en vesentlig del av riksvegferjedriften skal være konkurransesatt i løpet av neste handlingsprogramperiode.

Standarden i riksvegferjedriften måles gjennom tre måleparametere som er åpningstid,

frekvens og oversitting. Måloppnåelsen i 2003 var om lag det samme som i 2002, og var som følger:

	Åpningstid	Frekvens	Oversitting
Stamveg	8 av 11	7 av 11	6 av 11
Øvrig riksveg	47 av 84	51 av 84	74 av 84
Sum	55 av 95	58 av 95	80 av 95

4.2 Utbygging

4.2.1 Fysiske mål

	Mål 2003	Resultat 2003
Antall km riksveg med belastning i problemnivå 2 og 3 for landskap, helhetsvurdering som er utbedret	14,6	9,8
Antall km gang- og sykkelveg som er bygget	42,5	74,2
Antall rasutsatte strekninger som er utbedret	15	14
Antall rasutsatte punkt som er utbedret	63	45
Antall km riksveg med dekke av grus som er utbedret med fast dekke	85,1	83,7

Utbedring av problemsoner

Målet for 2003 var utbedring av 14,6 km problemsoner. Dette gir et avvik på 4,8 km. Avviket skyldes i hovedsak redusert framdrift og forsinket anleggsstart på flere prosjekter.

Bygging av gang- og sykkelveger

Målet for 2003 var bygging av 42,5 km gang- og sykkelveger. Dette gir et avvik på 31,7 km. Avvikene er størst i Region sør (11,4 km) og Region midt (12,2 km). I begge regionene skyldes avviket i hovedsak inngåtte nye avtaler om forskudd og tilskudd til bygging av en rekke gang- og sykkelvegprosjekter.

Rasutsatte punkter

Målet for 2003 var utbedring av 63 rasutsatte punkter. Dette gir et avvik på 18 punkter. Avviket er størst i Region sør (18 punkter), og skyldes i hovedsak merforbruk knyttet til prosjekter i 2002. Dette har ført til utsettelse av prosjekter som var forutsatt utbedret i 2003.

Riksveger med dekke av grus

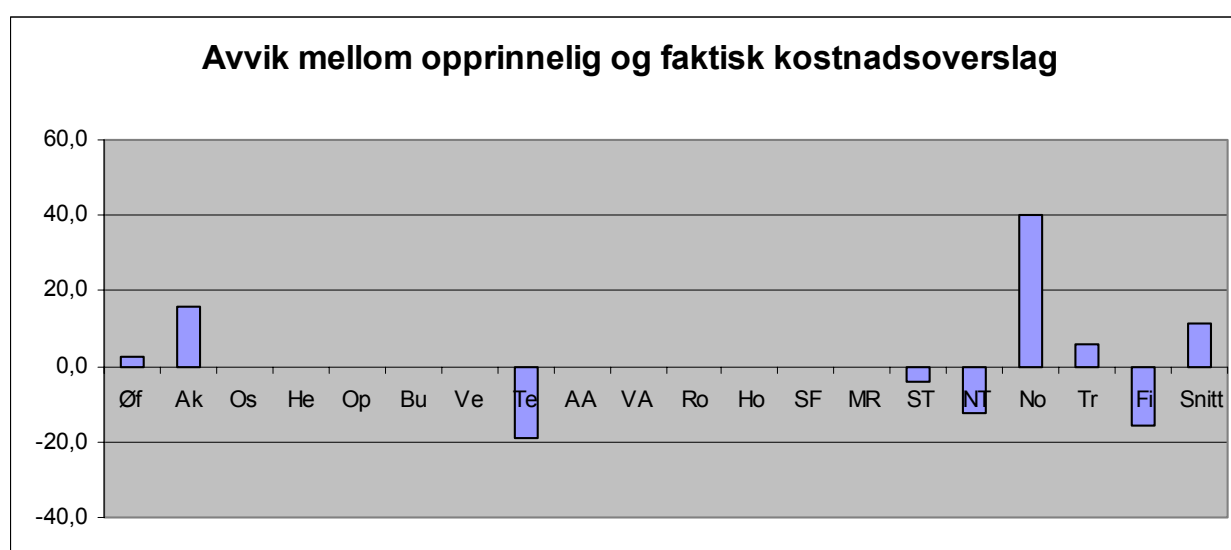
I løpet av 2003 ble det lagt fast dekke på alle grusvegstreknings på riksvegnettet som var forutsatt utbedret. Avviket skyldes innkorting av riksvegnettet i Region midt i forbindelse med utbedringene.

4.2.2 Økonomiske mål

Endringer i kostnadsoverslag for strekningsvise prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2003

Prosjekt	Opprinnelig kostnadsoverslag (mill. kr)	Faktisk kostnad (mill. kr)	Avvik i pst.
Total kostnad for strekningsvise prosjekt som ble åpnet for trafikk i 2003	2 638	2 931	11,1

Kostnadsøkningen for alle strekningsvise prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2003 er på til sammen 11,1 pst. Tilsvarende tall for 2002 var 6,4 pst. Det er store fylkesvise variasjoner, jf. figuren under.



Statens vegvesen er ikke fornøyd med landsgjennomsnittet for 2003. Det er imidlertid gledelig at det ikke bare er kostnadsoverskridelser, men også flere prosjekter med besparelser. Av til sammen 20 prosjekter hadde 8 prosjekter overskridelser og 10 prosjekter besparelser.

Akershus og Nordland hadde de største kostnadsøkningene. I Akershus er en vesentlig del av kostnadsøkningen knyttet til prosjektet rv 35 Lunner Gardermoen med en økning på 25 pst. I Nordland skyldes kostnadsøkningen i stor grad prosjektet E 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka med en økning på 65 pst. For begge disse prosjektene vises det til nærmere omtale nedenfor.

De største besparelsene var i Telemark, Nord-Trøndelag og Finnmark. Besparelsene er knyttet til prosjektene rv 41 Kviteseid bru i Telemark (19 pst.), rv 770 Ryem – Lødding i Nord-Trøndelag (19 pst.) og rv 888 Reinoksevatn – Smielvdalen i Finnmark (16 pst.).

Ekstern kvalitetssikring

I 2003 er det gjennomført ekstern kvalitetssikring for 4 prosjekter.

Endringer i kostnadsoverslag for større prosjekter som ble åpnet for trafikk i 2003

Samlet for de 51 prosjektene som følges opp spesielt, ble 12 prosjekter åpnet for trafikk i 2003. For disse prosjektene er det en kostnadsøkning på 310 mill. kr (13 pst.). Tilsvarende tall for prosjekter som ble åpnet i 2002 var 14 prosjekter med en samlet kostnadsøkning på 182 mill. kr (6,5 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.

Endringer i kostnadsoverslag for igangværende større prosjekter

Fylke	Prosjekt	Opprinnelig overslag mill. kr	Siste overslag mill. kr	Avvik i prosent
Østfold	E6 Patterød – Akershus grense	280	295	5
	E18 Ørje – Eidsberg grense *)	238	238	0
Akershus	Rv 35 Lunner – Gardermoen *)	639	801	25
	Rv 4 Gjelleråsen - Slattum	330	315	- 5
	Samleveg Lørdagsrud – Strømmen kirke *)	263	313	19
Telemark	Rv 41 Kviteseid bru	64	52	- 19
Møre og Romsdal	Rv 659 Dyrkorn – Visettunnelen	97	102	5
Sør – Trøndelag	E6 Korporals bru – Storløkkja	71	72	1
Nordland	E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka	158	260	65
	E10 Djupfjorden bru	59	61	3
Troms	E6 Skardalen – Bånes *)	138	148	7
Finnmark	Rv 888 Reinoksevatn – Smielvdalen	82	72	- 12

*) Oppgitt "Siste overslag" er foreløpig.

Rv 35 Lunner – Gardermoen

Anleggsarbeidene startet i 2000. Da sluttoppgjøret med entreprenøren ikke er avsluttet, er sluttkostnaden usikker. Kostnadsøkningen skyldes høyere markedspriser enn forventet og krav fra miljøvernmyndighetene om mer omfattende tetting i tunnelen. I tillegg førte prosjekteringen til en del masseøkninger og planendringer. Videre har byggherrekostnadene både til prosjektering og administrasjon økt.

Samleveg Lørdagsrud – Strømmen kirke

Anleggsarbeidene startet i 2000. Da entreprenøren har stevnet staten, er sluttkostnaden usikker. Kostnadsøkningen skyldes økte grunnervervskostnader, høyere entreprisestandarder enn forutsatt, økte administrasjonskostnader samt høyere merverdiavgiftutbetalinger enn forutsatt.

Rv 41 Kviteseid bru

Anleggsarbeidene startet i 2001. Kostnadsbesparelsen skyldes flere forhold. Linjeføringen ble optimalisert i prosjekteringsfasen, og da kostnadsoverslaget ble utarbeidet var endelig valg av brutype ikke avklart. I tillegg kommer lavere entreprisestandarder enn forutsatt.

Ev 6 Beisfjord bru – Sjømannskirka

Anleggsarbeidene startet allerede i 1995, men ble stanset sommeren 1998. Arbeidene ble gjenopptatt i 2001, men ble midlertidig stanset i to måneder i påvente av Riksantikvarens vurderinger knyttet til fredning av Sjømannskirka og parken rundt. Kostnadsøkningen skyldes urasjonell anleggsdrift, nye krav til brannsikring av vann- og frostsikring i tunnelen og økt

lengde på en av tunnelportalene på grunn av vanskelige grunnforhold. I tillegg kommer krav fra kommunen om å endre planløsningen i kryssområdene.

Rv 888 Reinoksevatn – Smielvdalen

Anleggsarbeidene startet i 2000. Kostnadsbesparelsen skyldes lavere entreprisekostnader enn forutsatt.

Endringer i kostnadsoverslag for igangværende større prosjekter

Opprinnelig kostnadsoverslag for de 51 prosjektene som i 2003 inngikk i den spesielle oppfølgingen av store prosjekter var totalt 19 440 mill. kr. Det er registrert en kostnadsreduksjon på totalt 128 mill. kr (0,6 pst.) i forhold til St.prp. nr. 1 (2002-2003). I forhold til opprinnelig overslag er det en kostnadsøkning på totalt 684 mill. kr (3,5 pst.).

Vedlagte oversikt viser status for de 51 prosjektene som følges opp spesielt.

4.2.3 Kollektivtrafikktiltak

Midler til tiltak for bedre kollektivtransport i storbyområdene

Totalt ble det i 2003 benyttet 655,3 mill. kr på 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 totalt disponible midler til kollektivtrafikktiltak i 2003.

	Til disposisjon i 2003			Forbruk per 31.12.2003		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Framkommelighet	26,7	241,3	268,0	10,0	163,8	173,8
Knutepunkt	34,7	74,9	109,6	26,8	52,1	78,9
Andre tiltak	178,2	261,0	439,2	152,0	250,6	402,6
Totalt	239,6	577,2	816,8	188,8	466,5	655,3

Forbruket i 2003 utgjorde om lag 80 pst. av disponible midler. Forbruket var lavest på tiltak for bedre framkommelighet. Dette skyldes i hovedsak et mindreforbruk i Oslo på om lag 80 mill. kr. Forbruket av midler på de tre tiltaksgruppene er som følger for de seks byområdene:

	Oslo	Bergen	Trondheim	Nord-Jæren	Tromsø	Kristiansand	Sum
Framkommelighet	93,6	57,1	9,8	13,3	0	0	173,8
Knutepunkt	55,3	6,3	5,0	12,3	0	0	78,9
Andre tiltak	356,3	17,2	0	0,4	0	28,7	402,6
Totalt	505,2	60,6	14,8	26,0	0	28,7	655,3

Tiltaksgruppen ”andre tiltak” er den desidert største. Dette skyldes at tilskudd til T-banen i Oslo inngår i denne kategorien (tiltak for bedre framkommelighet på eksisterende banenett og tilskudd til T-baneringen). I Kristiansand inngår tiltak på bussmetroen.

Status for arbeidet med regionale handlingsplaner for kollektivtransport

Det arbeides med regionale handlingsplaner for å konkretisere og operasjonalisere etatens innsats for bedre kollektivtransport, med særlig vekt på en økt innsats i de største byområdene. Region øst og midt er i ferd med å slutføre arbeidet. De andre regionene vil ferdigstille sine handlingsplaner i løpet av våren 2004.

Status for bedre framkommelighet på stamrutenettet i de større byene

Stamrutenettet er de tunge linjene for buss og trikk. Vegdirektoratet har som mål at Statens vegvesen gjennom arbeidet med de regionale handlingsplanene skal definere et stamrutenett i de større byene, i nært samarbeid med lokale myndigheter. Etaten vil i samarbeid med lokale aktører arbeide for at det satses ekstra for å bedre framkommeligheten på dette nettet.

Som grunnlag for å vise endringer i status som følge av tiltak for kollektivtransportens framkommelighet i de større byene, har Statens vegvesen foretatt en vurdering av dagens situasjon i Oslo og Trondheim. Det er foretatt registreringer av faktisk hastighet (km/t) på stamrutenettet i rushtid. Faktisk hastighet ved *normalkjøring* er framkommet ved registreringer av hastighet i perioden med lav trafikk (Oslo) eller ved å benytte reisetid oppgitt i rutetabeller. Hastigheten ved normalkjøring illustrerer potensialet for økt framkommelighet. Dette gir følgende status for framkommeligheten på stamrutenettet:

	Km/t Rushtid	Km/t Normalkjøring
Oslo – sporvogn	15,0	21,5
Oslo – bybusser	19,0	26,9
Oslo – regionbusser	28,1	32,1
Trondheim – bybusser	27,6	36,0

Rushtid er definert som tidsintervallene kl. 0700-0900 og kl. 1500-1700. Oppgitt hastighet er gjennomsnittet for begge periodene.

Vegdirektoratet er i ferd med å etablere et opplegg for kartlegging og rapportering av framkommelighet for buss og trikk i de seks byområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Samferdselsdepartementet har bedt om en statusrapport for dette arbeidet innen 1.juli i år. Vi legger opp til å fram status for hastigheten på deler av stamrutenettet til denne rapporteringen. Fra og med 2005 legges det opp til å rapportere på status og endringer i hastighet på hele stamrutenettet i de seks byområdene.

Status for gjennomførte tiltak for å bedre framkommeligheten på stamrutenettet i storbyområdene Oslo, Nord-Jæren, Bergen og Trondheim i 2003 er vist i tabellen nedenfor:

	Kollektivfelt, andre feltprioriteringer i km		Signalprioritering, antall		Andel kryss med signalprioritering, %
	Status 31.12.03	Bygget 2003	Status 31.12.03	Bygget 2003	Status 31.12.03
Oslo	43,6	1,2	57	3	50
Nord-Jæren	8,7	0,2	4	0	*)
Bergen	9,6	1,2	*)	*)	*)
Trondheim	15,9	0	31	0	44
Totalt	77,8	2,5	92,0	3,0	48

*) Ikke tilgjengelig data på dette tidspunkt.

Når stamrutenettet i de større byene er nærmere definert, vil status for gjennomførte tiltak for bedre framkommelighet bli mer komplett.

Gjennom arbeidet for å nå målet på 20 pst. økt fart for buss og trikk i hovedstadsområdet vil Vegdirektoratet se nærmere på tekniske og trafikale retningslinjer som skal sikre en sterkere prioritering av buss og trikk, slik at både eksisterende og nye anlegg for signalprioritering kan gi best mulig prioritet for buss og trikk. Vi vil komme nærmere tilbake til arbeidet med innføring av signalprioritering i hovedstadsområdet i egen statusrapport til Samferdselsdepartementet innen 1. april i år.

4.2.4 Annen styringsinformasjon

	Resultat 2003
• Antall km riksveg som ble åpnet for trafikk	
• Stamveger	52,7
• Øvrige riksveger	94,1

5. Effektmål

5.1 Transportkostnader

	Mål 2003	Beregnet resultat 2003
Endring i samfunnets transportkostnader totalt ¹⁾	- 2 000	-1 110
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene ¹⁾	-770	- 590
Endring i bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet ¹⁾	- 1 270	- 1 030

¹⁾ Beregnede virkninger av Statens vegvesens aktivitet.

Manglende måloppnåelse knyttet til samfunnets transportkostnader skyldes i hovedsak at det ikke har vært mulig å oppnå forutsatt drifts- og vedlikeholdsstandard. Dette har sammenheng med økte kostnader knyttet til drift av nye veganlegg, dyrere drift av teknisk utstyr i tunneler, ny vinterstandard fra og med 2003, dyrere drift på grunn av forlenget stamvegnett, økt trafikkvekst og manglende effektiviseringsgevinster, som ikke var forutsatt da handlingsprogrammet ble utarbeidet.

5.2 Drepte eller skadde

	Mål 2003	Beregnet resultat 2003
Beregnet endring i antall drepte eller skadde	136	120

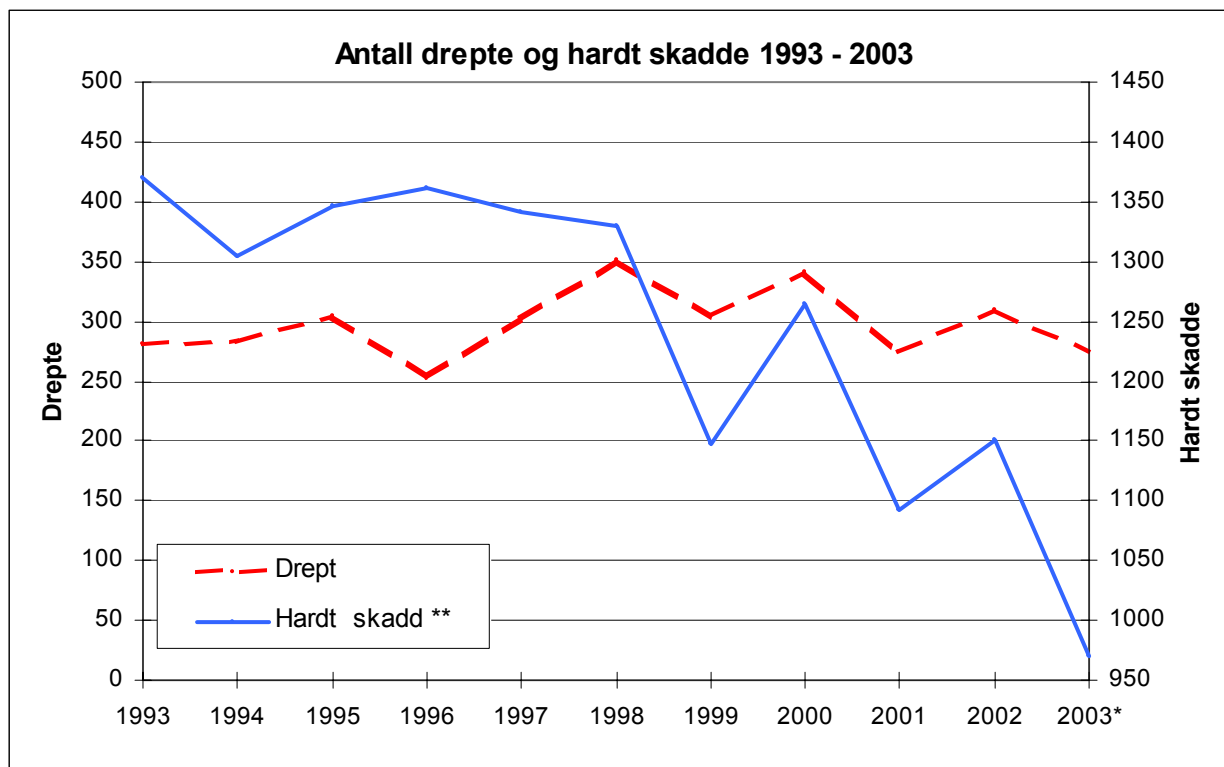
I St. prp. nr. 1 (2002-2003) ble planlagte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde beregnet å gi en virkning på 136 færre drepte eller skadde. Det er i 2003 gjennomført tiltak med en samlet beregnet effekt på rundt 120 færre drepte eller skadde. Dette tilsvarer en måloppnåelse på om lag 90 pst. i forhold til målet for 2003.

Status for de to første årene i handlingsprogramperioden 2002-05 viser at det er gjennomført tiltak med en samlet beregnet virkning som tilsvarer en måloppnåelse på rundt 85 pst. i forhold til forutsatt for årene 2002 og 2003.

Det meste av avviket i forhold til målsettingen er knyttet til trafikant- og kjøretøyområdet, og må i første rekke sees i sammenheng med omorganiseringen og omstillingen i Statens vegvesen. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det er knyttet stor usikkerhet til de beregnede virkningene. Vegdirektoratet vil derfor gjennomføre en kvalitetssikring av regionenes virkningsberegninger på dette området.

På investeringssiden er det i 2003 gjennomført tiltak med en samlet virkning som tilsvarer en måloppnåelse på 95 pst. Gjennomføring av mindre investeringstiltak med god trafiksikkerhetseffekt har bidratt til en betydelig del av denne virkningen, herunder strakstiltak i etterkant av trafiksikkerhetsrevisjoner. Gjennomføringen av strakstiltak ligger likevel betydelig etter hva som er forutsatt i handlingsprogramperioden. Samlet virkning av riksveginvesteringer i 2002 og 2003 tilsvarer en måloppnåelse på over 90 pst. i forhold til målsettingen for disse to årene.

Ulykkesutviklingen



* Tall for 2003 er foreløpige

**Hardt skadde omfatter meget alvorlig og alvorlig skadde

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 2003
Inngrep og/eller nærføring til formelt vernede eller formelt foreslått vernede områder	Nasjonalpark/landscapsvernomsråde (nærføring 0-1 km) - daa	0
	Naturresevater nærføring 0-250 m) - daa	87
	Kulturminner (nærføring over 55 dBA) - antall	14
	Kulturmiljø (nærføring over 55 dBA) - daa	12
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		160
Inngrep i vassdragsbelte langs vernede vassdrag (inntil 100 m fra hovedelv, sideelv, større bekk eller vann) - km		6,4
Inngrep i strandsone (0-10 m fra strandkant) eller utfylling i vann, sjø eller hovedelv - km		0,8

Statens vegvesen har i 2003 startet arbeidet med oppfølging av Verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Etaten har deltatt i et interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvåking av biologisk mangfold. Regionene gjennomfører miljøoppfølgingsprogram for alle prosjekter som krever konsekvensutredning, der miljøkvaliteten blir fulgt opp under byggeplan- og anleggsprosessen. Regionene foretar miljømessig kvalitetssikring av alle vedtatte planer.

5.3.2 Luftforurensning og støy

Innfri Forurensningslovens krav – luft

Forskrift til forurensningsloven om lokal luftkvalitet inneholder grenseverdier for svevestøv (PM₁₀) som skal innfris innen 1.1.2005. I flere byer vil det bli nødvendig å gjennomføre tiltak for å innfri disse. Det er i den forbindelse i 2003 opprettet samarbeidsfora i Trondheim, Oslo, Bergen og Drammen, som bl.a. skal utarbeide tiltaksutredninger. Tilsvarende etableres det også et nasjonalt forum for Bedre byluft. Målinger gjennomført i Oslo og Trondheim i 2003 viste at grenseverdiene (maksimum 50 µg/m³ PM₁₀ i snitt for et døgn og maksimum 35 ganger pr år) ble overskredet opp til 64 ganger i Oslo og opp til 47 ganger i Trondheim. Trondheim kommune innførte høsten 2002 piggdekkavgift. Piggfriandelen har dermed økt fra 37 pst. i 2001 til 59 pst. i 2003. Sammen med andre tiltak har dette hatt en positiv effekt på svevestøvet i Trondheim. I Oslo har piggfriandelen gått ned fra om lag 80 pst. i 2001 til et nivå på om lag 70 pst., etter at piggdekkavgiften opphørte i 2001. Avgiften vil bli gjeninnført høsten 2004. Piggfriandelene i Bergen, Stavanger og Drammen var i 2003 hhv 68, 71 og 59 pst.. I Bergen er andelen økt med 2-3 pst. siste vinter. I flere gater i Trondheim ble det i 2003 gjort forsøk med salting og renhold for å dempe vegstøvproblemene. Tiltakene gav gode resultater og videreføres. Salting på høyhastighetsveger i Oslo gav imidlertid ikke målbar effekt.

Statens vegvesen har avsatt midler til å utvide målenettet for luftkvalitet fra 5 til 10 byer. Det vil være endelig utført vinteren 2004. En egen webløsning er laget i 2003, for å vise online data og varsler, samt annen informasjon. Målingene i Oslo viser at det kan bli nødvendig å gjennomføre tiltak for å overholde de nye grenseverdier for nitrogen dioksid (NO₂) som skal innføres fra 2010.

Innfri Forurensningslovens krav – støy

Endring i antall personer utsatt for bolig og institusjon utsatt for innendørs støy grunnet vegtrafikk på riksvegnettet i forhold til grenseverdien i forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy.

	Mål 2003	Resultat 2003	Status 1.1.2004
Endring i antall personer utsatt for mer enn 42 dBA innendørs støy fra vegtrafikken som følge av investeringer	- 2 270	-1 110	2 600
Endring i antall personer utsatt for mer enn 42 dBA innendørs støy fra vegtrafikk som følge av endrede fartsgrenser		-10	2 400
SUM endring i antall personer utsatt for mer enn 42 dBA innendørs støy fra vegtrafikken		-1 120	4 600

Avviket skyldes for en stor del forsinkelser i arbeidet med å gjennomføre tiltak etter forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for støy. Årsaken til dette er at arbeidet med planlegging og gjennomføring av tiltakene har vært mer tidkrevende enn forutsatt. Statens vegvesen gjennomførte støytiltak på om lag 500 boliger i 2003. Planlegging og gjennomføring av tiltakene er tidkrevende, og er forsinket i enkelte fylker. Det er imidlertid

satt inn ressurser for å hente inn mest mulig av forsinkelsen. Til sammen kan tiltak for inntil 500 personer (250 boliger) komme til å måtte utsettes til 2005. Statens vegvesen er i en dialog med Statens forurensningstilsyn mht. dispensasjon fra tidsfristen for de aktuelle boligene.

Nasjonale mål - luft

Endring i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av NO₂ (1 times midlingstid) grunnet vegtrafikk langs riksvegnettet i forhold til nasjonalt mål for 2010.

	Resultat 2003	Status 1.1.2004
Endring i antall personer som er eksponert for timemiddelkonsentrasjoner av nitrogendioksyd (NO ₂) over 150 µg/m ³ mer enn 8 timer pr. år som følge av investeringer	-1 080	18 300
SUM endring i antall personer som er eksponert for timemiddelkonsentrasjoner av nitrogendioksyd (NO ₂) over 150 µg/m ³ mer enn 8 timer pr. år	-1 080	18 200

Endring i antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av PM₁₀ (1 døgn midlingstid) grunnet vegtrafikk langs riksvegnettet i forhold til nasjonale mål for 2005 og 2010.

	Resultat 2003	Status 1.1.2004
Endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over 50 µg/m ³ mer enn 7 dager pr. år som følge av investeringer	-150	33 700
Endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over 50 µg/m ³ mer enn 7 dager pr. år som følge av endrede fartsgrenser	0	33 900
Endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over 50 µg/m ³ mer enn 7 dager pr. år som følge av redusert piggdekkandel	-4 660	29 200
SUM endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over 50 µg/m ³ mer enn 7 dager pr. år	-4 810	29100

	Resultat 2003	Status 1.1.2004
Endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over 50 µg/m ³ mer enn 25 dager pr. år som følge av investeringer	-40	15 300
Endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over 50 µg/m ³ mer enn 25 dager pr. år som følge av endrede fartsgrenser	0	15 300
Endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over 50 µg/m ³ mer enn 25 dager pr. år som følge av redusert piggdekkandel	-1 530	13 800
SUM endring i antall personer som er eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over 50 µg/m ³ mer enn 25 dager pr. år	-1 570	13 800

Nasjonalt mål – støy

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

	Mål 2003	Resultat 2003	Status 1.1.2004
Endring i antall personer svært plaget av støy fra vegtrafikk som følge av investeringer	- 1 320	-1 240	89 000
Endring i antall personer svært plaget av støy fra vegtrafikk som følge av endrede fartsgrenser	-60	-10	76 300
SUM endring i antall personer svært plaget av støy fra vegtrafikk	- 1 360	-1 250	93 200

5.3.3 CO₂-utslipp

I 2003 ble det sluppet ut om lag 40 mill. tonn CO₂ i Norge. 22 pst. av utslippene skyldes vegtrafikken. Utslippene fra vegtrafikken økte i 2003. (Kilde: SSB 2002-tall.)

6. Fylkesveger

6.1 Totale midler til fylkesvegnettet

Mill.kr

	Anlegg ¹⁾		Drift og vedlikehold	
	2002	2003	2002	2003
Sum	928	772	1 405	1 422

¹⁾ Inkl. også kommunale tilskudd og forskudd.

6.2 Standarden på fylkesvegnettet

	Status pr. 1.1.2003	Status pr. 1.1.2004
Spordybde (90 % nivå) mm	19,1	17,6
Jevnhet (IRI-verdien, 90 % nivå)	6,6	6,6
Aksellast (%-andel av hele vegnettet tillatt for 10/10 tonn)	52	52,8

7. Annen informasjon

7.1 Helse, miljø og sikkerhet

Sykefravær

	Resultat 2000	Resultat 2001	Resultat 2002	Resultat 2003
Egne	5,9	6,0	6,2	6,2

Sykefraværet i Statens vegvesen viser ingen endring i 2003 sammenlignet med resultatet for 2002.

Samtlige enheter i etaten har nå inngått intensjonsavtalen om et inkluderende arbeidsliv (IA-avtalen). Intensjonen er at dette tiltaket skal bidra til å fremme det forebyggende arbeidet på den enkelte arbeidsplass slik at sykefravær unngås. Målsetningen for sykefraværet i etaten for 2004 er 5 pst.

Arbeidsulykker – entreprenører på store utbyggingsprosjekter:

	Antall ulykker m/fravær	H-verdi/ulykkesfrekvens
2003	15	11,6

Totalt antall registrerte arbeidsulykker m/fravær hos entreprenører i 2003 var 33.

I årsrapporteringen for 2003 ble det for første gang satt krav til innrapportering av arbeidsulykker fra de enkelte enheter for Statens vegvesens entreprenører. Bakgrunnen er økt fokus på vår rolle som byggherre – også innenfor helse-, miljø- og sikkerhet.

Totalt ble det registrert 1 510 nestenulykker hos våre entreprenører 2003. Innrapportering av nestenulykker er en forutsetning for det videre ulykkesforebyggende arbeidet.

I 2003 var det fire tilsatte hos entreprenører der Statens vegvesen var byggherre som døde som en følge av arbeidsulykker:

- 16. januar i Sør-Trøndelag – under transport
- 7. februar ved Namdalsprosjektet – under sprengning
- 5. april ved Eiksundprosjektet – under transport
- 25. september i Salten – under fjellrensk

Arbeidstilsynet gjennomførte tilsyn ved flere anleggsplasser der Statens vegvesen var byggherre i fjor høst. Det ble avdekket en del brudd på bestemmelsene i Byggherreforskriften. Dette førte til at Statens vegvesen som byggherre fikk et konsernpålegg med frist for gjennomføring innen 1. mars 2004.

Tiltak som er/blir gjennomført for Statens vegvesen som byggherre relatert til konsernpålegget og som en følge av økt fokus på HMS generelt:

- Utgivelse av veiledning for utarbeidelse av byggherrens HMS-plan.
- 3-dagers HMS-opplæring for byggherrepersonell.
- Håndbok 066 Anbudsgrunnlag er oppdatert med skjerpene HMS-krav.
- Etatsmål for Statens vegvesen som byggherre innarbeides i målekort som en del av kontrakten for 2004.
- Landsdekkende HMS-kartlegging med vekt på rapportering av avvik og med påfølgende gjennomføring av tiltak.

7.2 Likestilling

Sentrale tiltak i 2003

- Ny organisering av likestillingsarbeidet i etaten, sentralt og lokalt.
- Nye retningslinjer for likestillingsarbeidet i det sentrale likestillingsutvalget.
- Likestillingskonferanse i Bergen.
- Utdanningstøtte for kvinner i etaten. Kr. 800 000,-.

Antall ledere fordelt på kjønn pr. 01.01.2004

Ledernivå	Kvinner	Menn	Totalt	% kvinner
Etatsledelsen	4	11	15	27
Andre ledere	83	271	353	23,5
Sum	87	282	368	23,6

7.3 Forskning og utvikling

En etat uten egenproduksjon er avhengig av nye arbeidsmetoder for å kunne fortsette utviklingsarbeidet innen anlegg, drift og vedlikehold. Utvikling av nye kontraktsformer som sikrer mulighetene for et effektivt utviklingsarbeid i samarbeid med entreprenørbransjen er nødvendig.

Dersom kravene skal kunne møtes er man avhengig av en betydelig FoU-innsats. I 2003 brukte etaten 60 mill. kr til FoU.

I 2002 ble det startet fem nye etatsprosjekter med en tidsramme på 4 år. Prosjektene har en stor faglig bredde og omhandler både trafikkmessige og vegtekniske forhold. De fem prosjektene er gitt egen omtale nedenfor. Av andre store prosjekter vil vi her nevne et stort prosjekt innenfor brusektoren. Det er utviklet et brukonsept for kryssing av brede fjorder. Konseptet er kalt "Brusymfonien" og baserer seg på en kombinasjon av fritt frambygg, skåstagbru og hengebru.

Prosjektet Miljø- og samfunnstjenlige tunneler er avsluttet. Prosjektet har vært støttet av Norsk forskningsråd og gjennomført i samarbeid med konsulent og entreprenørbransjen. Tilsvarende er et bransje og forskningsrådsstøttet prosjekt innenfor bestandighet av betong under avslutning. Dette prosjektet har også vakt interesse internasjonalt og resultatene har ført til at standarder innenfor betong er endret. Prosjektet "Miljøvennlige vegdekker" har gjennomført et forprosjekt og påbegynt hovedprosjektet.

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 og gi bedre grunnlag for vegnormaler i by og for å tilpasse arbeidsmetoder og materialbruk til byens krav.

Arbeidet i år 2003 har bestått i å få avklart evalueringsopplegget for de utvalgte demonstrasjonsprosjektene og gjennomføring av før-undersøkelser der det har vært naturlig. Det foreligger også en avklaring av hvordan prosjektet skal håndtere det videre arbeidet med høytrafikkerte gater, mellomlandet og evaluering av hovedveger rundt storbyene Oslo og Bergen. Det er utarbeidet en problembeskrivelse for vareleverandører i by og det foreligger en rapport om ulike prisalternativer for kollektivtransporten. Det er utarbeidet en rapport om analyser av de gåendes reisevaner og det foreligger et utkast til evaluering av hovedvegutbyggingen i byer.

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 2003 bl.a. prioritert arbeid med å se på varslings- og informasjonssystemer på høytrafikk-nettet. Man har sett på hvordan regulerings-, varslings- og informasjonssystemer rettet mot trafikantene på høytrafikk-vegnettet kan implementeres med ulike formål, som optimalisering av trafikkavvikling, trafikkregulering, varsling av hendelser, informasjon om forsinkelse/reisetid, anbefaling av alternative ruter, etc., gjennom å benytte kjørefeltsignaler, variable standard trafikkskilt og programmerbare opplysningstavler. Det er også gjennomført en studie for å kartlegge betalingsvillighet for informasjon om trafikkforhold, hvordan trafikantene ønsker denne informasjonen formidlet, og hvordan de ønsker informasjonen i fremtiden.

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 2003 har prosjektet utgitt følgende to rapporter:

- Beregning av vedlikeholdsetterslep for riksvegnettet, februar 2003
- Vegkapital, litteraturundersøkelse, oktober 2003

Førstnevnte rapport viser et etterslep pr 3003-01-01 på 11,3 mrd. kr. Etterslepet fordeler seg med 3,6 mrd. kr på stamveger og 7,7 mrd. kr på det øvrige riksvegnettet.

Etatsprosjektet "Gjenbruk"

Det overordnede målet for Gjenbruksprosjektet er å tilrettelegge for økt anvendelse av gjenbruksmaterialer i Statens vegvesen. Dette gjør vi gjennom å øke kunnskap om tilgjengelige materialer, deres tekniske og miljøegenskaper og gjennom fullskala utprøving på etatens anleggsprosjekter. Vi jobber også med kartlegging og vurdering av rammevilkår for gjenbruk som settes fra myndighetenes side.

Hovedaktiviteter i 2003 har vært:

- Gjennomgang og oppdatering av rutiner på avfallshåndtering og gjenbruk inklusivt gjenbruk av egne rivemasser der de oppstår
- Videreutvikling og utprøving av Vegvesenets metodikk for miljørisikovurdering ved bruk av gjenbruksmaterialer i vegbygging

- Fullskalatesting av resirkulert tilslag (knust betong og tegl) i veg (E6 Melhus), testing av bestandighetsrelaterte egenskaper av resirkulert tilslag (frost, kjemisk nedbrytning, ...)
- Vurdering av muligheter for bedre forvaltning av gjenbruksasfalt, varm gjenbruk
- Utprøving av oppklippede bildekk og skumglass som lett fyllmasse – inkl. fullskalaprøving
- Arbeid med vurdering av administrative rammer for gjenbruk og hvordan de påvirker Vegvesenet
- Oppfølging av tidligere utførelser med gjenbruksmaterialer
- Implementering av resultatene i Vegvesenets håndbøker og regelverk
- Opplysningsvirksomhet: "Gjenbrukskampanje" i Vegvesenets regioner, Informasjonsdager for byggebransjen og gjenbruksbransjen: 5-2-20023 og 28-1-2004.

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 2003 er det startet opp arbeid på seks prosjekt, mens ytterligere tre er under oppstart. Disse prosjektene er.

- Bedre ulykkesstatistikk lokalt og regionalt
- Sikkerhetsstyring i vegtrafikken – Sikkerhetsindikatorer
- Vegens sideområde og utforkjøringsulykker
- Barriereanalyse av møte – og utforkjøringsulykker
- Nytte/kostnadsanalyser for prioritering av gang- sykkeltrafikk
- Innsovning bak rattet – medvirkende faktorer
- Organisatoriske utfordringer med utgangspunkt i regionene
- Dybdeanalyse av ulykker med moped og lett motorsykkel
- Sammenheng mellom utforming, fart og vikepliktspraksis i ikke-signalregulerte gangfelt
- Dybdeanalyse av ulykker i gangfelt

Prosjektet "Bedre ulykkesstatistikk lokalt og regionalt" er det eneste som foreløpig er avsluttet.

7.4 Effektivisering og omstilling av Statens vegvesen

2003 var det første året med ny organisasjon for Statens vegvesen. Endringene var svært omfattende og dette har medført et stort arbeid med å videreføre tilretteleggingen for drift av ny organisasjon.

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 2003 på 150 mill. kr.

Forvaltningssiden

Gevinsten som ble beregnet for 2003 på 50 mill. kr baserer seg på en helårsvirkning med en reduksjon på 100 tilsatte med tilsvarende reduksjon av kontorarbeidsplasser.

Etaten har hatt en netto nedgang med om lag 400 tilsatte i løpet 2003. Dette innbefatter både de som av ulike årsaker har sluttet i etaten og de som er definert overtallige og 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. Reduksjonen av antall tilsatte skjer meget spredt i organisasjonen og dette betyr at vi på nåværende tidspunkt ikke kan realisere gevinster gjennom redusert lokalleie, mindre driftsutgifter og lignende.

Parallelt med nedbemanningen har det vært nødvendig å rekruttere kompetanse innen områder som eksempelvis byggherrevirksomheten. Ved inngangen til året ble også 140 tilsatte overført forvaltningssiden fra produksjonsvirksomheten. Samlet lønnskostnad for disse er 48 mill. kr.

Samlet sett innebærer dette at vi ikke klarer å ta ut en effektiviseringsgevinst for 2003. Grunnet dette er imidlertid lagt for det videre effektiviseringsarbeidet i perioden fram til 2006.

Effektivisering gjennom konkurranseutsetting

Ut fra kontraktene som er inngått for drift og vedlikehold er det anslått en framtidig effektiviseringsgevinst på 10-15 pst. i forhold til de kontraktene som ble videreført til Mesta. Dette gir en helårsvirkning for 2003 på om lag 10 mill. kr. En vurdering av økonomisk gevinst ved konkurranseutsetting kan ikke alene vurderes ut fra de innkomne tilbud på oppdrag, men må bl.a. vurderes ut fra endringer i byggherrekostnader, slutttoppgjøret etter utført arbeid etc.

Vi vil også bemerke at analysene som er gjennomført av overgangskontraktene som ble inngått med Mesta viser en samlet kostnadsøkning for Statens vegvesen på om lag 10 pst. over årsskiftet 2002/2003, jf. vårt brev av 19.12.03. Dette påvirker også beregningene av etatens framtidige effektiviseringsgevinster fra produksjon. Vi har foreløpig ikke gjort noen analyser av kostnadsutviklingen innen drift og vedlikehold og sammenholdt dette med hva som virkelig blir utført på vegnettet i kontraktsperioden.

På investeringssiden er det ikke skjedd noen endring i tilbudene i forhold til tidligere år. Vi må imidlertid bemerke at det dreier seg om relativt få tilbud, og at det på store tilbud er få tilbydere.

7.4.2 Kostnader ved omstillingen i Statens vegvesen

I St.prp. nr 1 (2002-2003) er kostnader ved omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003 anslått til 150 mill. kr.

Det faktiske forbruket viser at omstillingskostnadene var 190 mill. kr.