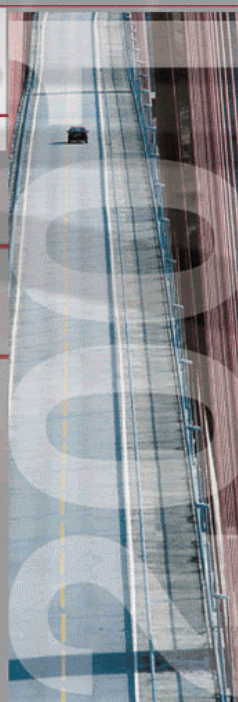




# Årsmelding



# Innhold

## Statens vegvesen

Dette er Statens vegvesen	3
Organisasjonskart	4
Adresser	5
Vegdirektørens forord	6
Personale	8
Kvinneandel i lederstillinger	9
Effektivisering	10
KHMS	11
Arbeidsulykker	12
KHMS revisjoner	13
Internasjonalt samarbeid	14
Forskning og utvikling	18
Norsk vegmuseum	20

## Veger og trafikk

Veglengder	21
Trafikkutvikling	21
Drift og vedlikehold	22

## Bygging, drift og vedlikehold

Planlegging	23
Store vegåpninger	24
Drift og vedlikehold	26
Produksjonsvirksomheten	27
Ferjedrift	29

## Trafikant og kjøretøy

Kjøretøy	30
Transport	30
Trafikanter	30
Trafikantrettede tiltak	32

## Økonomi

Disponible midler	36
Veginvesteringer	38
Bompenger	39

## Mål og resultater

Framkommelighet	40
Trafikksikkerhet	41
Miljø	43

For øvrige nøkkeltall/tabeller se eget utskrifts dokument (tabeller pdf)

# Dette er Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegene, og tilsyn med kjøretøy og trafikanter. Etaten utarbeider bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, trafikantopplæring og kjøretøy. Etaten har ansvar for riksvegferjetilbudet.

Vegdirektoratet er et frittstående direktorat under Samferdselsdepartementet og leder Statens vegvesen som har et vegkontor i hvert fylke. I riksvegspørsmål er Vegvesenet underlagt Samferdselsdepartementet. I fylkesvegspørsmål er vegkontorene underlagt fylkeskommunene.

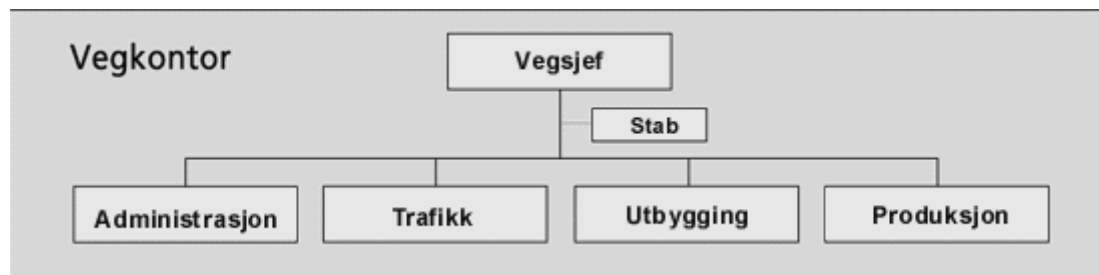
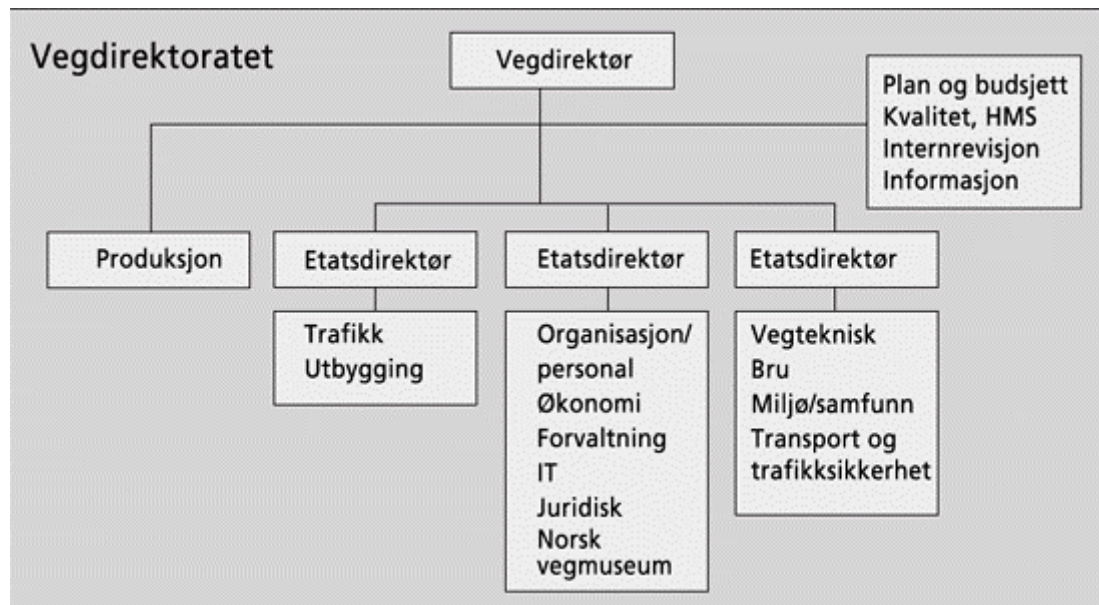
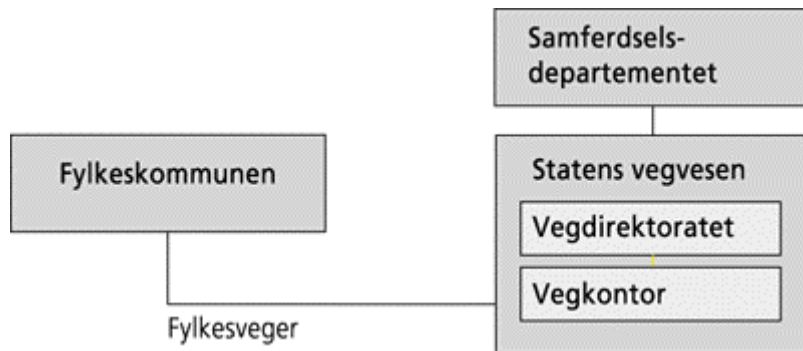
## **Statens vegvesens hensikt:**

Statens vegvesen tar ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn.

## **Visjon**

- Landet er bundet sammen på en miljøvennlig, trygg og effektiv måte
- Vi bidrar til trivelige og levedyktige lokalsamfunn
- Det er enkelt, og det gir positive opplevelser å være trafikant
- Vi er verdsatt som en konkurransedyktig og kreativ etat
- Vårt arbeid er preget av respekt og omtanke for våre medmennesker

# Organisasjonskart



## Adresser

	<b>Telefon</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefax</b>
<b>Vegdirektoratet</b>	22 07 35 00	Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo Besøksadresse: Grenseveien 92 <a href="mailto:firmapost@vegvesen.no">firmapost@vegvesen.no</a>	22 07 37 68
<b>Østfold vegkontor</b>	69 24 35 00	Postboks 310, 1502 Moss	69 24 35 01
<b>Akershus vegkontor</b>	23 05 40 00	Postboks 8166 Dep, 0034 Oslo	23 05 40 01
<b>Oslo vegkontor</b>	22 07 43 00	Postboks 8037 Dep, 0030 Oslo	23 21 07 99
<b>Hedmark vegkontor</b>	62 55 36 00	Fylkeshuset, 2325 Hamar	62 55 36 01
<b>Oppland vegkontor</b>	61 27 10 00	Postboks 1010 Skurva, 2605 Lillehammer	61 25 74 80
<b>Buskerud vegkontor</b>	815 48 000	Postboks 2265 Strømsø, 3003 Drammen	32 89 08 28
<b>Vestfold vegkontor</b>	33 37 17 00	Postboks 2004, 3103 Tønsberg	33 31 43 41
<b>Telemark vegkontor</b>	35 5816 90	3709 Skien	35 52 29 57
<b>Aust-Agder vegkontor</b>	37 01 98 00	Postboks 173, 4802 Arendal	37 02 66 55
<b>Vest-Agder vegkontor</b>	38 12 15 00	Postboks 157, 4662 Kristiansand	38 12 15 01
<b>Rogaland vegkontor</b>	51 50 13 00	Postboks 197, 4001 Stavanger	51 53 68 29
<b>Hordaland vegkontor</b>	55 51 60 00	Postboks 3645 Fyllingsdalen, 5845 Bergen	55 16 87 15
<b>Sogn og Fjordane vegkontor</b>	57 65 57 00	Postboks 168, 6861 Leikanger	57 65 59 86
<b>Møre og Romsdal vegkontor</b>	71 25 80 00	Fylkeshuset, 6404 Molde	71 25 83 28
<b>Sør-Trøndelag vegkontor</b>	73 58 26 00	Statens hus, 7468 Trondheim	73 58 26 01
<b>Nord-Trøndelag vegkontor</b>	74 12 20 00	Byavn. 21 7737 Steinkjer	74 12 26 06
<b>Nordland vegkontor</b>	75 55 27 00	Nordstrandvegen 41, 8002 Bodø	75 55 29 51
<b>Troms vegkontor</b>	77 61 70 00	9291 Tromsø	77 61 76 66
<b>Finnmark vegkontor</b>	78 94 16 00	9815 Vadsø	78 95 33 52

## Vegdirektørens forord

I 2001 brukte Statens vegvesen om lag 12,5 milliarder kroner til riksveger. Det er om lag 3,5 prosent mer enn året før. Innsatsen er i større grad enn tidligere rettet mot å vedlikeholde vegnettet, slik at dette ikke forringes enda mer.

Av det nevnte beløpet stilte bompengeselskapene 1 593 millioner kroner til disposisjon for bygging av veger. Dette er en nedgang på 4,6 prosent fra 2000.

Bompengemidlene utgjorde i 2001 om lag 28 prosent av de samlede midlene som ble brukt til bygging av riksveger. I alt betalte trafikantene 2 610 millioner kroner i bompenger i 2001. Det er 11,6 prosent mer enn året før.

### Effektivisering og omstilling

Effektivisering- og omstilling av hele Statens vegvesen er ført videre i 2001. Målet er å oppnå en kostnadseffektivisering på 15 prosent fra 1999 til utgangen av 2003.

Regjeringen foreslo våren 2001 (Stortingsmelding nr. 31, 2000-2001) ny organisasjonsplan for Statens vegvesen med 5 - 8 regionkontor for vegforvaltningen i stedet for dagens 19 fylkesvise vegkontor. I budsjett-proposisjonen for 2002 la Stoltenberg-regjeringen fram et konkret forslag om fem regioner. Bondevik-regjeringen stadfestet dette forslaget, som ble vedtatt i Stortinget. Vi har i 2002 utført mye arbeid for å være forberedt på et slikt vedtak, slik at ny organisasjon kan være på plass til 1. januar 2003.

Etaten ser nå resultater av effektiviseringsarbeidet som har pågått noen år. Effektiviseringen gjør at vi nå får mer vegarbeid utført for pengene vi har til rådighet. Men selve arbeidet med omorganiseringen er tidkrevende og kostbart.

Produksjonsavdelingene har også vært preget av arbeidet med omorganisering av sin virksomhet. I januar ble et prosjekt opprettet for å organisere produksjonsvirksomheten i en egen divisjon direkte under vegdirektøren. Divisjonsprosjektet la fram sin sluttrapport den 1. juli 2001.

Gjennom Sem-erklæringen og sitt budsjettforslag la den nye Samarbeids-regjeringen opp til at produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen skulle organiseres som et aksjeselskap. Dette gikk Stortinget også inn for. Det ble umiddelbart opprettet et eget sentralt A/S-prosjekt i Vegdirektoratet. I siste del av 2001 er betydelige ressurser i produksjonsavdelingen viet dette arbeidet.

### Ulykkesutvikling

Arbeidet med trafiksikkerhet er en høyt prioritert oppgave for Statens vegvesen. Oppgavene er knyttet til vegnettet, trafikantene og kjøretøyene. Det foreløpige tallet på skadde og drepte i vegtrafikken i 2001 er 11 800 personer. Dette er en nedgang på 1,7 prosent fra året før. Vegtrafikken økte for øvrig med 2,4 prosent fra 2000 til 2001.

274 personer ble drept i trafikken i 2001. Dette er 67 færre enn i 2000. Med unntak av 1996, da 255 personer omkom i trafikken, er dette det laveste tallet på trafikkdrepte de siste 10 årene.

I gjennomsnitt de siste 10 årene er 302 personer drept hvert år i trafikken. Den prosentvise nedgangen i antall drepte fra 2000 til 2001 er størst for syklister og for kategorien "andre trafikanter", det vil si personer på spark, kjelke og ski, førere av traktor etc, med over 50 prosent. Tallet på motorsyklister som ble drept i trafikken gikk ned med om lag 33 prosent.

Det er gledelig med denne nedgangen i antall skadde og drepte, men det er en fattig trøst for alle dem som er berørt. Resultatens for 2001 gir god inspirasjon til å intensivere trafikksikkerhetsarbeidet. Det trengst! Husk at vi har en "Nullvisjon" - ingen alvorlig skadde og drepte i trafikken!

## Personale

De tilsatte i Statens vegvesen er etatens viktigste ressurs. Utvikling av de tilsattes kompetanse og stadig forbedring av arbeidsmiljøet er høyt prioriterte oppgaver.

### Tilsatte

Ved utgangen av 2001 var det totalt 9 585 hele stillinger i Statens vegvesen. I forhold til 2000 er dette en nedgang på 305 hele stillinger.

Vegdirektoratet		600
Vegkontor:	vegsjef/stab og adm.avd.	946
	utbyggingsavdeling	1 185
	trafikkavdeling	2 199
	produksjonsavdeling	4 655
<b>Totalt</b>		<b>9 585</b>

\* i begrepet "hele stillinger" er deltidsstillinger omregnet til 100% stillinger

Nedenfor er vist antall tilsatte - fordelt på kvinner og menn - for store stillingskategorier ved utgangen av 2001. Det er ført opp sammenlignende tall for 2000.

Stillingsgruppe	1.1. 2002 Menn	1.1. 2002 Menn	1.1. 2002 Kvinner	1.1. 2002 Kvinner
Vegarbeidere	3717	3929	61	68
Tekniske saksbehandlere uten høyere utdanning	2144	2006	196	167
Tekniske saksbehandlere med høyere utdanning	716	665	205	173
Lærlinger	151	162	20	27



## Kvinneandel i lederstillinger i 2001

	Kvinner	Menn	Totalt	Prosent
Toppledere m/vegsjefer	3	23	26	11,5%
Øvrige ledere	98	419	517	18,9%
Totalt	101	442	543	18,6%

Etatens mål for utgangen av 2001 har vært 22%

Året 2001 var siste året i prosjektet Kvinne, Kvalitet og Kompetanse i Staten (KKS-prosjektet) for perioden 1998 - 2001. Dette har vært et prosjekt for å få flere kvinner i topp- og mellomlederstillinger i staten. Arbeids- og administrasjons-departementet har ledet prosjektet. Etatsmålet som ble satt for Statens vegvesen var 22% og vi kom i mål med 18,6% kvinner i lederstillinger pr. 31.12.2001.

Det sentrale likestillingsutvalgets arbeid i 2001 har i hovedsak vært preget av revisjon av handlingsplanen "Kvinner og menn på like vilkår i statens vegvesen". Ny handlingsplan skal gjelde for perioden 2002-2005. I juni ble det arrangert en messe i regi av stiftelsen Kvinner Viser vei i Stavanger, her hadde vegvesenet en stand som Rogaland vegkontor hadde ansvaret for. Vegvesenets stand fikk av juryen hederlig omtale som en av de beste.

I november ble det avholdt en sentral likestillingskonferanse i Trondheim. Her var deltakere fra hele landet. "Statens vegvesen i omstilling = mulighet til likestilling" var undertittel på konferansen. Den forestående omstillingsprosess som vegvesenet er oppe i, med rekruttering for en ny tid var satt i et optimistisk lys, dog med noe bekymring.

## Lærlinger

Vegvesenets mål er å ha 200 lærlinger til enhver tid. For å nå dette målet må 100 nye lærlinger rekrutteres hvert år. Antallet lærlinger økt fra 162 i 2000 til 172 i 2001. I 2001 skrev vi kontrakt med 72 lærlinger, mens tallet for 2000 var 92.

Etaten har intensjonsavtaler med fylkeskommunene om hvor mange lærlinger vi ønsker å ta inn hvert år. Likevel har vi ikke klart å ta inn så mange som vi ønsker fordi det "produseres" for få lærlinger fra skoleverket i våre kjernefag.

I arbeidet med å rekruttere lærlinger har vi prioritert samarbeidet med resten av bygg- og anleggsbransjen, det vil si samarbeid med Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg, Byggenæringens Landsforening og Maskinentreprenørenes Forbund. Samarbeidet har dreid seg om tradisjonelt profilerings- og rekrutteringsarbeid, men ikke minst om å påvirke fylkeskommunene til å tilby linjer som næringen har bruk for.

## Effektivisering av Statens vegvesen

Effektiviserings- og omstillingsprosjektet er videreført i 2001, bl.a. innenfor basisproduksjon, internadministrative kostnader, bygningsmasse, interne rutiner, verksted- og maskindrift, anskaffelser og arbeid over fylkesgrensene. Målsettingen er å oppnå en kostnadseffektivisering på 20 % innen utgangen av 2003.

I 2001 har sentral produksjonsavdelingen vært preget av arbeidet med omorganisering av produksjonsvirksomheten. Også personer knyttet til vegkontorene har vært sterkt involvert i dette. I januar ble divisjonsprosjektet opprettet. Prosjektet skulle legge fram forslag til oppbygging og organisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen som en egen divisjon organisert direkte under vegdirektøren. For å få utredninger som representerte et bredest mulig tverrsnitt av organisasjonen ble det oppnevnt en rekke arbeidsgrupper for utarbeiding av arbeidsrapporter. Disse arbeidsrapportene skulle danne et grunnlag for videre behandling i prosjektet. Divisjonsprosjektet la fram sin sluttrapport den 1. juli 2001.

Gjennom Sem-erklæringen la den nye Bondevik-regjeringen opp til at produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen skulle organiseres som et aksjeselskap. Dette gikk Stortinget også inn for gjennom sin behandling av statsbudsjettet for 2002. I denne forbindelse ble det i Vegdirektoratet opprettet et eget sentralt A/S-prosjekt. Den 1. mars 2002 skal vegdirektøren legge fram forslag for Samferdselsdepartementet om organiseringen av det nye aksjeselskapet. I siste del av 2001 er betydelige ressurser i produksjonsavdelingen viet dette arbeidet.

Viktige elementer for å sikre et framtidig effektivt og kompetent vegvesen er:

- Publikums tilgang til Vegvesenets førstelinjetjenester styrkes ved økt kompetanse og større ansvar hos lokale trafikkstasjoner og produksjonsenheter. Det utvikles døgnåpne IT-baserte tjenester og samarbeid med kommunale servicekontor.
- Deling av vegnettet i kommunale veger og riksveger
- Etaten skal fortsatt være en samlet statlig veg- og vegtrafikketat
- Det regionale politiske nivå skal fortsatt ha regional planlegging og utvikling som et viktig ansvarsområde
- Antall vegkontor reduseres vesentlig

# Kvalitet, helse, miljø og sikkerhet

## Kvalitetsutvikling

Det arbeides målbevisst ved de fleste vegkontorene med kvalitetsutvikling og kontinuerlige forbedringer. Arbeidet er basert på interne strategier og retningslinjer utviklet iht. ISO-9000:2000 og ISO-14000 standardene.

Kvalitetshåndbok for Statens vegvesen - håndbok 144, er revidert og utgitt i ny utgave våren 2001. Håndboken legger vekt på kundebegrepet i etaten (interne og eksterne), etablering av prosesser som en viktig del av verdiskapingen og prosessbasert ledelse.

Bruk av revisjoner som et viktig forbedringsverktøy ble ytterligere utviklet i 2001, med utstrakt kursvirksomhet for å heve kompetansen innen området. Det er gjennomført omlag 200 revisjoner i etaten, slik som kvalitetsrevisjoner, HMS-revisjoner, miljørevisjoner og trafikksikkerhetsrevisjoner. Iverksetting av korrigerende og forebyggende tiltak der avvik ble fokusert.

Det arbeides målbevisst og kontinuerlig med heving av kompetansen for å drive kvalitetsarbeid hos ledere og tilsatte. Det ble i 2001 gjennomført 11 kurs innen K-HMS-området, med til sammen ca. 200 kursdeltakere.

## Sykefravær

I 2001 var sykefraværet 6,0 %.

Resultat	Resultat	Resultat	Resultat	Resultat
1997	1998	1999	2000	2001
4,8	5,1	5,4	5,9	6,0

Sykefraværet i Statens vegvesen har en liten økning i 2001 sammenlignet med resultatet fra 2000. Sammenlignet med basisåret 1997 for Handlingsprogrammet 1998-2001 har fraværet økt med hele 25%. Det er imidlertid registrert en nedgang på 3% fra 2000 til 2001 i antall personer med sykefravær over 8 uker selv om langtidssykefraværet over 2 uker fremdeles utgjør hoveddelen av sykefraværet.

Årsaken til langtidssykefraværet er sammensatt. Vegkontorene oppgir bl.a. følgende forhold som årsak til dette fraværet: psykiske problemer, folkesykdommer, utrygghet i forhold til framtidig arbeidssituasjon, psykososiale forhold, belastnings- og slitasjeskader, muskel- og skjelettlidelser og hjerte-/karsykdommer . En høy gjennomsnittsalder og at mange på produksjonsavdelingen har utført tungt arbeid gjennom mange år oppgis som bakenforliggende årsak.

## Arbeidsulykker

### Nøkkeltall - arbeidsulykker i 2001:

	Antall ulykker m/fravær	H-verdi/ulykkesfrekvens	F-verdi/fraværsfrekvens	Antall fraværsdager p.g.a. skader	Antall nestenulykker
1999	158	8.8	837	3 065	1 502
2000	150	8.3	990	2 863	3 312
<b>2001</b>	<b>143</b>	<b>8,2</b>	<b>552</b>	<b>2 384</b>	<b>4 141</b>

H-verdi = antall skadetilfeller pr. 1 million arbeidstimer (et mål for skadehyppighet)

F-verdi = antall sykedager på grunn av skader pr. 1000 arbeidstimer (et mål for fraværskadens alvorlighetsgrad)

Nestenulykke = en uønsket hendelse som kunne medført skade på personer, miljø og/eller materiell

Statens vegvesen har i 2001 hatt en dødsulykke der en brøytekontraktør i Aust-Agder omkom i forbindelse med brøyting. I tillegg er det registrert ytterligere 17 arbeidsulykker med fravær der Statens vegvesen har hatt byggherreansvar i 2001.

I Østfold skjedde det en alvorlig arbeidsulykke i 2000 der en tilsatt i Statens vegvesen ble uføretygd i 2001 etter fall i forbindelse med nedstigning fra en hjullaster.

Det totale antallet ulykker med fravær og antall fraværsdager pga. skader (ref. H-verdi) fortsetter en nedadgående trend også i 2001. Antall arbeidsulykker med fravær i 2001 er det laveste tallet som noensinne er registrert i Statens vegvesen. Med utgangspunkt i basisåret 1997 for Handlingsprogrammet 1998-2001 er antall ulykker redusert med over 20% og antall fraværsdager pga. skader redusert med over 40%.

Fraværfrekvensen (F-verdien) gikk også ned fra foregående år, men er dessverre fremdeles for høy. Dette skyldes bl.a. den alvorlige ulykken i Østfold som medførte invalidisering.

Det er registrert 4141 nestenulykker i Statens vegvesen i 2001. Dette er en økning på 25% i forhold til året før og over en firedobling i forhold til 1997. Registreringen og oppfølgingen av nestenulykker, som er en viktig del av grunnlaget for å drive forebyggende ulykkesreducerende arbeid, antas å bidra til reduksjon i antall arbeidsulykker. Denne trenden antas å ville fortsette. En annen sannsynlig årsak til reduksjonen i antall arbeidsulykker er at risikovurdering ("Sikker Jobb Analyse") er innført som del av planlegging av arbeid før det igangsettes.

## **K-HMS-revisjoner**

Samtlige vegkontor, med unntak av ett vegkontor, foretok HMS-revisjoner eller kombinerte kvalitets- og HMS-revisjoner i 2001. Rundt 100 revisjoner omhandlet HMS. Om lag 90 % av disse var rene HMS-revisjoner, 10% en kombinasjon av kvalitets- og HMS-revisjoner.

Fem vegkontor har ikke nådd kontraktsmålet når det gjelder gjennomførte revisjoner for perioden 1998-2001.

## **Trafikksikkerhetsrevisjoner**

I NVVP 1998 -2007 er det formulert krav om at alle planer blir kvalitetssikret blant annet med hensyn på trafikksikkerhet. I Nasjonal Transportplan 2002-2011 er det lagt særlig vekt på tiltak rettet mot de mest alvorlige personskadeulykkene.

I 2001 ble det gjennomført i alt 21 TS-revisjoner, 6 av disse var av eksisterende veger.

Hovedhensikten med TS-revisjoner er , gjennom revisjoner av vegplaner og veger under trafikk, å avdekke feil, avvik og andre svakheter slik at det bygges trafikksikre veger, og bidra til forbedringer av eksisterende veger. For å ivareta og bedre sikkerheten av eksisterende veger ble det innført TS-revisjoner av disse i 2001. Det er utarbeidet en egen veiledning for hvordan TS-revisjoner av eksisterende veg skal gjennomføres, denne er under revidering.

## **Avfallshåndtering**

I løpet 2001 har de fleste vegkontor kartlagt mengde generert avfall i ulike kategorier, mengde avfall til sluttbehandling i ulike kategorier og mengde spesialavfall til gjenvinning og behandling. Kartleggingen danner grunnlaget for vegkontorenes videre arbeid for å redusere total avfallsmengde. Statens vegvesens målsetting er at avfall til sluttbehandling innen 2010 skal være om lag 25% av generert avfallsmengde og praktisk talt alt spesialavfall skal gå til gjenvinning eller nasjonal behandling.

Gjenbruk er blitt tema for ett av Vegvesenets etatssatsingsprosjekter fra 2002 - 2006. Prosjektet skal omfatte betong, tegl, asfalt, lette fyllmasser, skumglass og flere andre gjenbruksmaterialer som kan være aktuelle for Vegvesenet.

## Internasjonalt samarbeid

### **NORAD-finansiert bistand i Afrika**

I 2001 har Statens vegvesen bistått Tanzania, Botswana og Zambia med faglig støtte til bl.a. trafiksikkerhetsarbeid, planleggingsmetodikk, aksellastkontroll, bruforvaltning og laboratorieutvikling. Arbeidets siktemål er institusjonsutvikling. I samarbeid med afrikanske kolleger er det utarbeidet flere håndbøker og standarder. Interessen for bruk av Otta-dekke er økende i flere afrikanske land. Det har vært arbeidet mye med å innpasse mottakerlandenes egne prioriteringer i framtidige programmer, både de tradisjonelle og potensielle nye mottakerland, bl.a Malawi.

Statens vegvesens engasjement i de tre nevnte landene utgjorde i 2001 ca 5 årsverk fordelt på ca. 25 medarbeidere.

### **Samarbeid med baltiske land og Polen, delvis finansiert av UD**

I likhet med foregående år ble samarbeidet med Latvia og Estland tonet ned i 2001 da støtten fra Utenriksdepartementet bortfalt. Innføringen av det norske bruforvaltningssystemet i Latvia ble likevel videreført, og nærmer seg nå slutføring. Etaten bisto også Estland med rådgivning i forbindelse med betongbruer og trafikkprognoser.

Ellers deltok etaten i regi av NVF i kompetanseoverføring til alle de baltiske land innen feltet trafiksikkerhet. I mars var en fagmann fra Vegdirektoratet på et forberedende seminar i Riga i regi av Baltic Road Association, og om høsten foreleste flere norske eksperter på et mer omfattende seminar i Pärnu, Estland. Det er også inngått en avtale med Nordisk Vegteknisk Forbund om faglig samarbeid (se avsnittet om NVF).

I 2001 startet forberedelser til et mulig samarbeid med Polen om miljø og trafiksikkerhet som en oppfølging av Stortingsmeldingen "Om Norge og Europa ved inngangen til et nytt århundre".

### **Samarbeid mot nordområdene; Trafiksikkerhet innen Barentsregionen**

Åpnede grenser og økt samhandling mellom nordvest-Russland og de nordiske landene skaper behov for ulike samordning og utvikling av tiltak overfor trafikantene innen områder som regelverk, kjøretøy og vegforhold.

De styrende organer innen Barentsregionen har lagt stor vekt på at dette arbeidet blir prioritert, og det er oppnevnt et samarbeidsforum for trafiksikkerhet i regi av Barentssamarbeidet (nordvest-Russland samt de nordlige delene av Finland, Sverige og Norge). Norge er representert ved vegkontoret i Finnmark.

Dette samarbeidet som har pågått siden april 1996 har etter hvert gitt gode resultater. Særlig har det i en innledende fase vært viktig å få belyst de enkeltes lands problemer innen trafiksikkerhetsarbeidet, samt å finne fram til tiltak som kan bidra til positive effekter for trafikantene - spesielt mellom nord-vest Russland og de øvrige landene i regionen.

En trafiksikkerhetsplan for Barentsregionen som skal gjelde for perioden 2003 - 2006 er under forberedelse, og vil inneholde følgende sju satsingsområder: Barn i trafikken, Kjøretøykontroll, Rus i trafikken, Trafikkopplæring, Snøscooterkjøring, Vintervegvedlikehold og Felles ulykkestatistikk/analyse.

## **Samarbeid med andre land**

Høsten 2000 ble det undertegnet en samarbeidsavtale mellom og Chiles vegdirektorat og Statens Vegvesen. Bakgrunnen for avtalen er først og fremst at Sør-Chile har mye til felles med Norge både når det gjelder klima og natur. En rekke løsninger vi har utviklet er derfor anvendelige der.

Våren 2001 foretok Vegdirektøren og fem vegsjefer en ukes studietur til hovedstaden Santiago og Sør-Chile. Som et resultat av dette besøket, kom to chilenske vegingeniører på et halvannen måneders studieopphold til Norge på slutten av sommeren. De besøkte Oslo-området og vegkontorene i Oppland, Møre og Romsdal og Hordaland. Hovedhensikten med oppholdet var å få første-håndskunnskap om Otta-dekker og andre rimelige overflatebehandlinger.

Som et resultat av samarbeidsavtalen har også Bruavdelingen innledet et forretningsmessig samarbeid med Bio Bio Universitetet i Concepción om erfaringsoverføring når det gjelder trebruer.

## **EU/EØS**

Vegdirektoratets aktiviteter er særlig knyttet til komiteene vedrørende kjøretøyteknikk, førerkort og kjøre/hviletids bestemmelser. Det har vært mye diskusjon/vurderinger rundt Utviklingen av digitale fartsskrivere har også vært et viktig tema i 2001.

EU- kommisjonen la i september fram en "Hvitbok" om den felles transportpolitikk 2010. Det har også vært gjennomført en revisjon av retningslinjene for det Trans - Europeiske Transportnett (TEN - T).

## **Annet internasjonalt samarbeid:**

### **WERD – Western European Road Directors Association**

Av prioriterte oppgaver i 2001 nevnes spesielt utvikling av fremtidige visjoner og opplegg for det videre samarbeid - kalt "Quo Vadis" WERD, samt kommentarer til "Hvitboken" om den felles transportpolitikk. Andre temaer som er under utvikling er vegdatasystemer, modell for funksjonsanalyser av overordnet vegnett og et internasjonalt opplegg for brukerundersøkelser

### **UN/ECE – "Economic Commission for Europe"**

Fra norsk side deltar det i arbeidsgrupper som arbeider med regelverk for kjøretøyers konstruksjon, og i fora der Wienerkonvensjonene revideres. På kjøretøysiden blir nå ECE tillagt et globalt ansvar. Vi har ellers bl.a. deltatt i en ad hoc gruppe vedrørende sikkerhet i tunneler.

I ECE-regi pågår det et samordningsprosjekt for utvikling av motorvegnettet i de sentral- og østeuropeiske land (TEM - Trans- European North-South Motorway). Det har nå også (ikke minst på bakgrunn av planlagte utvidelser av EU) vært kontaktmøter mellom dette prosjektet og tilsvarende grupper innen WERD som arbeider med utvikling og data knyttet til det såkalte TERN (Trans European Road Network).

### **World Road Association (PIARC)**

I inneværende arbeidsperiode er Vegvesenet representert i femten av PIARC's i alt nitten tekniske komiteer. Hensikten med vår deltakelse er både for å lære av andre, samt formidle erfaringer der Norge ligger langt framme.

I begynnelsen av 2002 avviklet PIARC sin 11. vintervegkongress i Sapporo, Japan. Arbeidet med forberedelsene til Vegvesenets deltakelse på både selve kongressen og utstillingen som fant sted samtidig, foregikk så å si i sin helhet i 2001. På en fellesstand på utstillingen deltok Vegvesenet sammen med SINTEF og fem norske firma. På vegne av Statens vegvesen arbeidet en av etatens ansatte ett år i PIARCs sekretariat - som et ledd i en turnusordning som er avtalt mellom medlemslandene i NVF. (anm.: egentlig 9 mnd i 2000 og 3 mnd i 2001).

### **International Road Federation (RF)**

Via sitt medlemskap i Norsk Veiforening er Vegvesenet også indirekte medlem av IRF. Til IRF's verdensmøte i Paris i juni 2001 var det lyst ut en konkurranse om verdens beste vegprosjekt i ulike kategorier siden forrige verdensmøte.

Vegvesenet deltok med Oslofjord-forbindelsen (dvs. den undersjøiske tunnelen samt tilstøtende veier, bruer og rasteplasser på begge sider av fjorden) - og vant! Ingerlise Amundsen fra Buskerud Vegkontor var i Paris og mottok prisen.

### **OECD – veg- og vegtrafikkforskning**

OECD's Transportdivisjon dekker vegtransportforskning, skipsbygging og maritim transport og turisme. De legger vekt på forhold knyttet til overgang mellom ulike transportformer. Norge deltar i styringskomiteen og i ulike prosjekt og ekspertgrupper.

### **FEHRL – Forum of European National Highway Research Laboratories**

Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL) er et samarbeidsforum for veglaboratorier i EU- og EFTA-land. Arbeidet i FEHRL søker å få til en sterkere fokusering på vegrelaterte problemer i EU-finansierte forskningsprogram. I denne sammenheng opptreter FEHRL også i samarbeid med WERD (se ovenfor).

Gjennom SERRP-programmet (Strategic European Road Research Programme) identifiserer FEHRL felles europeiske vegrelaterte FoU områder. På basis av dette utarbeides søknader om flernasjonale forskningsprosjekter med delfinansiering fra EU. I tillegg fungerer FEHRL som en gjensidig informasjonskanal i forbindelse med vegforskning.

### **CEN (Comité Européen de Normalisation) Europeisk Standardiseringsarbeid**

Innen EU- og EFTA-landene pågår det et omfattende standardiseringsarbeid som har som formål både å fastlegge felles standarder og derigjennom åpne for fri konkurranse. Slike standarder blir overordnede og tilsidesetter nasjonale standarder. Vegvesenet deltar på en rekke fagområder både for å følge med på og påvirke utviklingen av nye standarder. Etter hvert som de europeiske standardene kommer som Norsk standard (NS-EN), vil de bli benyttet i vegnormaler og kontrakter.

### **Nordisk samarbeid**

De 6 nordiske land: Danmark, Finland, Færøyene, Island, Norge og Sverige samarbeider tett på det veg- og trafikkfaglige området. Arbeidet er hovedsakelig organisert gjennom Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) som har som formål å fremme utviklingen innen veg-, vegtrafikk og vegtransportområdet gjennom samarbeid mellom fagfolk i de nordiske land.

I 2001 ble NVFs visjon vedtatt "Nordisk Vegteknisk Forbund - Kompetanse uten grenser". Ny samarbeidsavtale med Baltic Road Association (BRA) ble underskrevet, og planlegging av felles nordisk utstilling i forbindelse med PIARCs vintervegkongress i Sapporo ble gjennomført.



## **Verdensbanken**

Vegvesenet tok i 2001 initiativ overfor Verdensbanken og noen andre internasjonale fagmiljøer/finansieringskilder for å få etaten - og ikke bare enkeltpersoner - noe sterkere involvert i aktuelle fagområder og prosjekter. Dette har bl.a. resultert i invitasjoner til prekvalifiseringer og tilbudsrunder, bl.a. i Malawi og Afghanistan, arbeid som kommer til utførelse i 2002.

## **COST Action 341: Oppsplitting av ville dyrs leveområder**

Norge deltar i prosjektet "Oppsplitting av ville dyrs leveområder som følge av trafikk og infrastruktur" sammen med 15 andre europeiske land, og er representert både ved vegmyndighetene og Norsk Institutt for Naturforskning.

Oppstyking av naturområder er ansett for å være den største trusselen mot det biologiske mangfoldet globalt sett, og transportinfrastrukturen spiller her en vesentlig rolle. Prosjektet, som ble initiert av Infra Eco Network Europe (IENE) i 1998, har som hovedformål å få kartlagt dagens situasjon i Europa, lage en database med oversikt over aktuell litteratur, prosjekter og resultater, og ikke minst utarbeide en håndbok i hvordan man kan unngå eller redusere barriereeffektene fra transportinfrastruktur.

VD (MISA) koordinerer arbeidet med den europeiske håndboka, og har også som mål å utarbeide en egen veileder tilrettelagt for norske forhold. Den europeiske håndboka vil foreligge i 2003.

## **COST Action 521: Korrosjon på stål i betongkonstruksjoner**

Norge deltar i styringskomiteen og i det faglige arbeidet sammen med 18 andre europeiske land i dette programmet, som omfatter 80 ulike prosjekter. De medvirkende er forskningsinstitutter, industri og langsiktige eierinteresser.

Prosjektene har følgende hovedformål:

- Preventive tiltak for å forlenge konstruksjoners bestandighet og levetid.
- Overvåkningsmekanismer for å forebygge korrosjon på armering
- Vedlikeholdstiltak for å redusere/stoppe nedbrytningsprosesser.

## **Betongkonstruksjoners levetid (DuraNet)**

Dette er et europeisk nettverk innenfor rammen av BriteEuram programmet til støtte for utviklingen av modeller for beregning av betongkonstruksjoners levetid, hvor Statens vegvesen både bringer inn og henter viktig utviklings- og erfaringsmateriale.

## **Håndbok for planlegging, bygging og vedlikehold av veger i sørlige Afrika**

Som en følge av Vegvesenets langvarige engasjement i bistandsarbeid i Afrika er vi involvert i utarbeidelsen av " Håndbok for planlegging, bygging og vedlikehold av dekkebelagte lavtrafikk veger" i SADC regionen (Southern Africa Development Community). Arbeidet startet i 2000 og håndboka vil etter planen foreligge 1. halvår 2002.

## **Samarbeid med vegmyndighetene i Minnesota, USA**

I 2001 ble det undertegnet en ny samarbeidsavtale mellom Minnesota Department of Transportation og Statens vegvesen I hovedtrekk går avtalen ut på fremme av faglig kontakt og utveksling av personell. Det fokuseres særlig på drift og vedlikehold, spesielt vinteroppgaver.

## **International Tunnelling Association, ITA**

ITA har en årlig generalforsamling og internasjonal konferanse som beskjeftiger seg med alle former for tunnelkonstruksjoner, fra senketunneler og rørbroer til konvensjonell tunneldrift med Boring og sprengning og TBM. Norge er representert i flere arbeidsgrupper, spesielt i Working Group 11, Immersed and Submerged Floating Tunnels hvor Vegvesenet har ansvaret for å utarbeide IDV-systemer for disse konstruksjonene.

## Forskning og utvikling

For å løse arbeidsoppgavene innen Statens vegvesens ansvarsområde på en effektiv måte, er etaten avhengig av en omfattende FoU-virksomhet. Statens vegvesen utvikler stadig mer effektive drifts- og vedlikeholdssystemer og metoder. Kravene til bedre trafikksikkerhet med færre drepte og hardt skadde krever kunnskap om gode virkemidler. Miljøhensyn, estetikk og gjenbruk både i bygge- og driftsfase er høyt prioritert. Samtidig øker kravene til framkommelighet. I FoU-arbeidet gir egen produksjonsvirksomhet etaten store muligheter for utvikling av effektive og miljøvennlige anleggs- og driftsmetoder.

FoU-virksomheten spenner over mange fagfelt og er en viktig faktor for å kunne nå politiske mål med hensyn til sikkerhet, framkommelighet og miljø og oppnå den forventede effektivitet. I de nærmeste årene vil vedtaket om en 0-visjon i Norge føre til en betydelig innsats innenfor trafikksikkerhetsområdet. Ikke minst vil det bli lagt stor vekt på å innarbeide en 0-visjonstankegang både i etaten og blant trafikantene. Aksept for nødvendige tiltak avhenger av en felles forståelse for målet om ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken.

De fem etatsprosjektene som har pågått i 4 år, avsluttes i 2001. Etatsprosjektene har hatt som målsetting å gi et raskt og målrettet kunnskapsløft innenfor de valgte prosjektområdene. Innenfor de enkelte prosjektene er det i varierende grad også oppnådd konkrete resultater som enten allerede er tatt i praktisk bruk, eller vil bli tatt i bruk i løpet av kort tid. Prosjektene har også gjennomført enkeltprosjekter som vil ha betydning for revisjoner av normaler og retningslinjer. Nedenfor er de enkelte etatsprosjektene omtalt, samt et par andre viktige prosjekter.

### **Etatsprosjektet "Samfunnstjenlige tunneler"**

Statens vegvesen har eieransvar for mer enn 800 vegtunneler. Etatsprosjektet har lagt grunn lag for utvikling av nye systemer for optimalisering av bygging, drift og vedlikehold av tunneler. Av konkrete resultater der store innsparinger forventes, nevnes:

- Utvikling av pumpeanlegg i undersjøiske tunneler, bedre dimensjonering og billigere drift.
- Stort forbedringspotensiale for tekniske installasjoner.
- Utarbeidet nye branntekniske krav for testmetoder av vann- og frostsikrings konstruksjoner.
- Utviklet nye ikke-brennbare vann- og frostsikringskonstruksjoner.
- Innsamling av data og evaluering av Romeriksporten.
- Forbedrede tetteteknikker med forinjeksjon som sparer vann- og frostsikringskonstruksjoner.
- Deler av etatsprosjektet er skilt ut som et "bransjeprosjekt" der andre statsinstitusjoner, entreprenører, konsulenter og forskningsmiljøer er med.

### **Etatsprosjektet Vinterfriksjon**

Hensikten med prosjektet har vært å bedre kunnskap om friksjon på vinterveger, og dokumentere effekt av tiltak på veg. Man har både vurdert metoder, materialer og utstyr mht. optimalisering av tiltak for friksjonsforbedring. Spesielt har forsøkene med bruk av fastsand (sand tilsatt varmt vann) gitt meget gode resultater. Metoden er til nå tatt i bruk i 10 fylker. Fordelen med metoden er at de gode friksjonsegenskapene beholdes over lang tid. Dette i motsetning til vanlig strøsand som blir blåst av vegen av trafikken på kort tid. Fordi sanden holder seg lengre på vegen, kan man øke strørodene vesentlig, og bruke mindre strøsand. Fastsandmetoden gjør at man enklere oppnår friksjonskravene på vegen. Prosjektet har lagt stor vekt på formidling av kunnskap og utarbeidelse av undervisningsopplegg.

### **Etatsprosjektet Kollektivtransport**

Det fire-årige arbeidet med kunnskapsoppbygging har resultert i 36 rapporter, hvorav 6 blir ferdigstilt våren 2002. En viktig del av prosjektet har vært formidling. Kollektivkonferansen i Oslo hadde nesten

200 deltakere over to dager. Utfordringene videre blir å implementere kunnskapen til praktisk bruk. Mye av dette er en langsiktig prosess, men ett av prosjektene ble igangsatt allerede i mai 2001. I Elgeseter gate i Trondheim ble to ordinære kjørefelt inn mot sentrum omgjort til sambruksfelt og skiltet som kollektivfelt med underskilt hvor det framgår at biler med minst to personer også tillates. På denne måten har de 75 bussene i retning sentrum i rushtimen fått en meget god framkommelighet, mens den øvrige biltrafikken fortsatt har akseptable forhold.

### **Etatsprosjektet Miljø på eksisterende veg**

Dette prosjektet har bestått av en rekke enkeltstående prosjekter med relativ stor spredning i innhold. Mange av prosjektene har resultert i veiledere som allerede er tatt i bruk. Av slike nevnes "Fasadeisolering" som er en veileder om hvordan man kan nå miljømål på støy og samtidig ta tilstrekkelig estetiske hensyn. En rassikringsveileder har resultert i at det legges betydelig mer vekt på landskapsmessig tilpasning av rassikringstiltak i samarbeid med landskapsarkitekter. Et annet delprosjekt har evaluert 16 miljøgateprosjekter. Her finner man at tiltakene verdsettes høyt av de tiltakene er rettet mot, nemlig gående/syklende, men man har også overraskende funnet at ca. 70% av trafikantene mener framkommelighet og parkeringsforhold ikke har forverret seg.

### **Etatsprosjektet Trafikantsikkerhet**

Å opparbeide kunnskap om trafikantenes adferd er en langsiktig oppgave. Gjennom etatsprosjektet "Trafikantsikkerhet" har man initiert flere langsiktige prosjekter som vil strekke seg utover prosjektperioden. Resultater fra disse prosjektene vil ha betydning for arbeidet med 0-visjonen i årene framover. Det er imidlertid også gjennomført flere prosjekter med viktige resultater om barns adferd i trafikken, bl.a. registrering av barns adferd på skoleveg, opplevd risiko og trafikantadferd blant 6-åringer på skolevegen.

### **Nasjonal verneplan**

I løpet av 2001 har alle fylkene levert inn sine verneplanforslag. I prosjektperioden er det registrert over 1000 veger og bruer, og disse utgjør bl.a. ca 270 vegminner eller vegmiljøer fra perioden før 1960 (delplan 1), ca 40 vegminner for perioden etter 1960 (delplan 2), ca 70 bygninger og bygningsanlegg og 140 stk maskiner og utstyr (delplan 3). I løpet av februar 2002 skal Vegdirektøren godkjenne forslaget til Nasjonal verneplan som vil være Statens vegvesens anbefaling til departementet. Målet er at alle vegminnene som er foreslått skal få juridisk vern, og utarbeidelse av reguleringsplaner m.v. vil påhvile de ulike vegkontorene.

### **Metode for beregning av skadegradstetthet**

Tradisjonelt har man benyttet ulykkesfrekvens (antall ulykker pr million kjøretøykilometer) for å kartlegge farlige vegstrekninger. I forbindelse med 0-visjonen er det imidlertid mer interessant å kjenne ulykkenes alvorlighet enn antall ulykker. Som kartleggingsverktøy har man derfor utviklet et nytt risikomål, nemlig skadegradstetthet. Dette er et uttrykk for antall ulykker og alvorlighetsgraden på ulykker pr. kilometer veg pr. år. Jo større antallet dødsulykker, meget alvorlige eller alvorlige ulykker det er på en veg, dess høyere blir skadegradstettheten. Ved å beregne skadegradstettheten på hele vegnettet, kan man få en oversikt over hvilke strekninger som har de alvorligste ulykkene og prioritere tiltak der.

### **Fullskalatesting av veg-og brurekkverk**

Høsten 1999 ble deler av en ny euronorm som omhandler testing av rekkverk vedtatt som norsk standard. For å kunne dokumentere at rekkverkene oppfyller kravene som er gitt for å kunne bli godkjent på det europeiske marked, krever deler av standarden at det gjennomføres tester i full skala. Gjennom et OFU-prosjektet med støtte fra SND og Statens vegvesen som offentlig part, er det høsten/vinteren 2000/2001 gjennomført to fullskalatester på Lista teststasjon. Ett vegrekkverk og ett brurekkverk gjennomgikk vellykkede tester.

Før selve fullskalatesten ble det foretatt simuleringstester ved hjelp av avansert dataverktøy. Fullskalatestene viser at simuleringmodellen samsvarer godt med virkeligheten og dette verktøyet vil både kunne spare mange fullskalaforsøk og føre til en bedre planlegging av forsøk man må gjennomføre.

## Norsk vegmuseum

Om lag 27.000 har besøkt museet i 2001. Tilbudet til publikum har bestått av aktiviteter i friluftsmuseet med smed i virksomhet, demonstrasjon av maskiner og hesteskyss. I tillegg til basisutstillingene har vi vist to temporære utstillinger, "Brufotografier av Johan Brun" fram til 1. mars, og utstillingen "Hilsen fra Norge. Utstilling om turisme 1860-1970" fra 11. mai.

Arrangementer har vært utstillingsåpning, den årlige Familiedagen i juni og aktivitetstilbud på Kulturminnedagen i september.

Ny organisasjonsstruktur basert på verdikjeden bevaring, forskning og formidling ble gjort gjeldende ved museet fra 1. februar. Museet har videreført arbeidet med Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner, og mottak og registrering av gjenstander og foto har, som tidligere, vært del av de daglige oppgavene.

Registrering av historisk arkivmateriale er påbegynt, og gjennom registrering av biblioteket i etatens system, er det meste av museets litteraturkatalog gjort tilgjengelig for alle gjennom Vegveven. Museet har deltatt i historiske og kulturhistoriske forskningsprosjekter innen etaten og som samarbeid med museer og NTNU. Museumsanlegget har blitt utvidet med nytt magasinbygg- og verkstedbygg som har vært under oppføring, og markeds plass har blitt anlagt blant annet til bruk under etatens framtidige Kulturdager.

# Veger og trafikk

## Veger

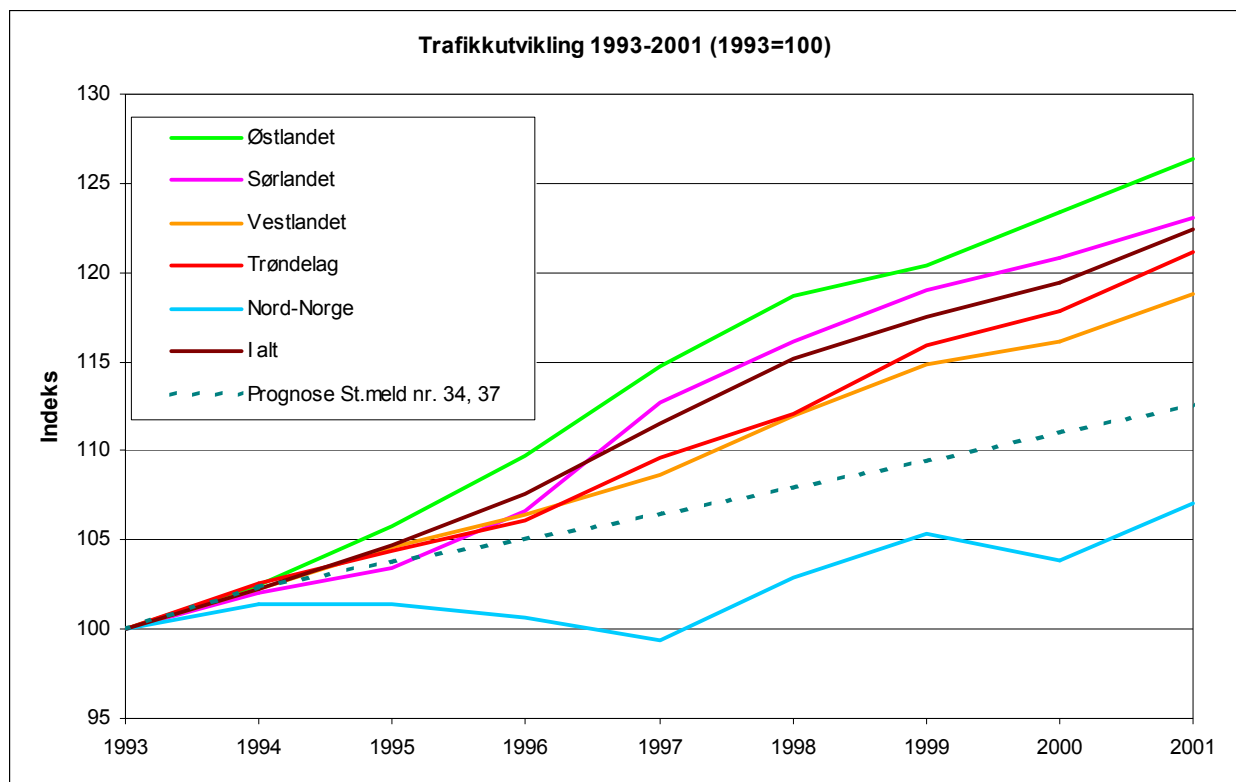
Det offentlige vegnettet er 91 453 km og består av 26 782 km riksveger, 27 216 km fylkesveger og 37 455 km kommunale veger. En del av riksvegene er definert som stamveger, som er spesielt viktige for kommunikasjon mellom landsdelene og til og fra utlandet. Stamvegene utgjør 7 465

## Trafikkutvikling

### Vegtrafikk

Vegtrafikken økte i 2001 med 2,4 % på landsbasis. Personbiltrafikken og trafikken med lette yrkeskjøretøy økte med 2,4 % mens økningen for tyngre kjøretøy var på 2,2 %.

Sterkest økning hadde Nord- Norge med 3 %, mens økningen var minst på Sørlandet. Trafikken i byer og tettsteder gikk opp med 2,1 %, og med 2,7 % utenfor tettbygd strøk. Trafikkarbeidet på vegnettet i 2001 var om lag 35 275 mill. kjørte kilometer



\*Tall for 2001 er foreløpige

## Drift og vedlikehold

Det er beregnet hvilken standard som er riktig for drift og vedlikehold av vegnettet ut i fra en samfunnsøkonomisk vurdering. Bevilgningene som Stortinget har gitt de senere årene har ikke gjort det mulig å holde slike standarder på alle områder. Standarder som er av stor betydning for trafikksikkerheten er derfor prioritert, blant annet brøyting, strøing og salting. Sett i forhold til forutsatte standarder var måloppnåelsen for vinterdriften 98%

Høy standard på vegdekkene er viktig både for næringslivet og privatbilister. Standarden på vedlikeholdet er lavere enn det som Vegdirektoratet mener er optimalt i henhold til samfunnsøkonomiske vurderinger.

For næringslivet er det viktig at vegnettet kan tillates for 10 tonn aksellast. Ved utgangen av 2001 var 95% av riksvegnettet tillatt for 10 tonn aksellast, for fylkesveger 52%.

Også i 2001 ble det foretatt oppgradering av tunneler. Det er i hovedsak satset på å utruste tunneler uten varslingsmuligheter med nødtelefoner, det gir mulighet for å varsle de hendelser som har hendt. Det er også gitt instruks om stenging av tunneler når det gis en alarm fra tunnelen selv om det er begrunnet mistanke om falsk alarm. Dette vil føre til hyppigere stenginger av tunneler inntil en finner ut mer om årsaken til alarmen, men samtidig vil dette øke sikkerheten for trafikantene.

# Bygging, drift og vedlikehold

## Planlegging

### Nasjonal transportplan 2006-2015

St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ble behandlet av Stortinget i februar 2001. Parallelt med dette startet etatene arbeidet med revisjon av planen, dvs. arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015. Regjeringen ga i juni 2001 sine første retningslinjer for dette arbeidet. Det er lagt opp til en todelt planprosess; en utredningsfase frem mot sommeren 2002, etterfulgt av en mer konkret planfase. I 2001 har etatene arbeidet spesielt med scenarie-analyser og strategiske analyser innen utvalgte områder.

Innen utgangen av april 2002 skal etatene ha laget et felles strategidokument. Samtidig skal fylkene og utvalgte byområder ha gjennomført strategiske analyser. Regjeringen vil komme med nærmere retningslinjer for det konkrete planarbeidet juni 2002. Det er videre lagt opp til at etatene skal ha et felles plandokument klart mai 2003 og at en stortingsmelding om Nasjonal transportplan legges frem tidlig i 2004.

### Utredning, planlegging og prosjektering

Basert på foreløpige tall ble det i 2001 brukt om lag 420 mill kr til utredning, planlegging og prosjektering av vegprosjekter. Av dette er det utført planarbeid for om lag 170 mill kr i egen regi, mens om lag 250 mill kr er brukt til kjøp av konsulent tjenester. De åtte spesialistenhetene på prosjektering (Akershus, Oppland, Aust-Agder, Rogaland, Sogn og Fjordane, Nord-Trøndelag og Nordland) leverte prosjekteringstjenester i 2001 for 77,5 mill kr. Av dette var 19,8 mill kr fakturert beløp for oppdrag i andre fylker. (Tilsvarende tall for 2000 var 57,7 mill kr og 15,8 mill kr).

Total omsetning innenfor utredning, planlegging og prosjektering økte fra om lag 390 mill kr i 2000 til om lag 420 mill kr i 2001, mens konsulentutgiftene økte fra om lag 230 mill kr i 2000 til om lag 250 mill kr i 2001. Tallene viser at "styrke"-forholdet mellom egenregivirksomhet og kjøp av konsulent tjenester innen teknisk prosjektering er om lag uendret fra 2000 til 2001. Vi har likevel registrert en positiv utvikling for alle de åtte prosjekteringsenhetene som ikke fremgår direkte av regnskapstallene.

## Store vegåpninger 2001

I 2001 ble det bygd 64 km stamveger og 68 km øvrige riksveger. Videre ble det bygd 61 km gang- og sykkelveger. De største vegprosjektene er omtalt fylkesvis.

### **Buskerud: Ev 134 Drammen - Mjøndalen**

Anlegget ble åpnet for trafikk 16. oktober 2001. Anleggsarbeidene startet i januar 1996. Prosjektet omfatter 12,2 km ny tofelts riksveg inkludert 3,7 km ettløps tunnel gjennom Strømsåsen og kryss mellom Ev 18 og Ev 134 på Bangeløkka. Prosjektet inngår i Vegpakke Drammen og har som hovedfunksjon å føre gjennomgangstrafikken vestover gjennom Drammen utenom Rosenkrantzgata og vegnettet på Bragernes. Prosjektet har kostet 1.076 mill kr (prisnivå 2001), inkludert 85 mill kr til krysset på Bangeløkka. Kostnadsoverslaget, eksklusiv krysset, var 844 mill kr (prisnivå 2001) da prosjektet ble tatt opp til bevilgning første gang. Prosjektet er finansiert med bompenger, unntatt krysset på Bangeløkka.

### **Vestfold: E 18 Gutu - Helland - Kopstad**

Den 30. oktober 2001 ble stamvegstrekingen E18 Gutu - Helland åpnet som firefelts motorveg. Strekingen Helland - Kopstad ble åpnet som tofelts veg (inkl. nytt Kopstadkryss) 20. juni 2001. Hele prosjektet blir fullført når de to resterende feltene på denne strekingen åpnes før ferien i 2002.

Strekingen Gutu - Kopstad er 34 km lang og inneholder 7 doble fjelltunneler, 3 doble miljølunneler, 12 doble langsgående bruer, 13 overgangsbruer/rampebruer og 15 kulverter. I tillegg inneholder prosjektet ny rv 32 Island - Kronlia (2 km) med 1 fjelltunnel, 1 miljølunnel, 2 bruer og 2 kulverter og ny rv 315 Bentsrud - Kleivbrottet (1 km) med 1 miljølunnel.

Prosjektet ligger an til å koste 3 007 mill. kr (2001-kr), dette er 30 mill. kr lavere enn opprinnelig overslag. Prosjektet er delvis bompengefinansiert.

### **Telemark: Ev 134 Edland - Haukeli**

Anleggsarbeidene ble startet i juli 1996 og gjort ferdig i oktober 2001. Arbeidene har bestått av utretting av kurver, breddeutvidelser og forsterking. Gamle Tallaksbru er revet og erstattet av ny bru. Totalkostnaden for prosjektet ble 71 mill kr (prisnivå 2001) som er i underkant av overslaget på 72 mill kr.

### **Hordaland: E 39/Rv 542 Trekantsambandet**

Prosjektet ble offisielt åpnet for trafikk den 30. april 2001 av H. M. Kong Harald. Det ble imidlertid satt trafikk på første del av prosjektet (stamvegdelene) den 27. desember 2000. Trekantsambandet består av en undersjøisk tunnel på om lag 7,8 km, 3 bruer med en samlet lengde på over 2,3 km, og om lag 12 km ny veg i dagen. I tillegg er det bygget en 140 m lang miljølunnel på Digerneset gjennom Digernesklubben.

Trekantsambandet er en del av Kyststamvegen, og gir fast samband mellom Sveio, Stord og Bømlo. Prosjektet erstatter 4 ferjesamband og gir øykommunene Bømlo, Stord og Fitjar, med til sammen om lag 30 000 innbyggere, fastlandsforbindelse.

Trekantsambandet er finansiert med bompenger og statlige midler. Kostnadene ved prosjektet er 1,85 milliarder kroner. Opprinnelig kostnadsoverslag var om lag 1,4 milliarder kroner. Kostnadsoverskridelsene skyldes bl.a. planendringer som følge tekniske forhold og av eksterne krav, undervurdering av mengder og kostnadsøkninger knyttet til beliggenhet og markedsforhold.



### **Hordaland: Rv 551 Folgefontunnelen**

Prosjektet ble åpnet for trafikk den 15. juni 2001 av samferdselsminister Terje Moe Gustavsen. Prosjektet omfatter om lag 12,5 km ny veg hvorav 11,1 km er tunnel. Folgefontunnelen åpnet en ny vegforbindelse mellom Kvinnherad og Odda kommuner, og gir Kvinnherad kommune fast vegforbindelse med resten av fylket. For Odda kommune har prosjektet åpnet for alternativ kommunikasjon mot den sørvestlige delen av fylket og mot Bergen. Reisetiden mellom Odda og Husnes i Kvinnherad er redusert fra to og en halv time til om lag 70 minutter.

Prosjektet har kostet 412 mill. kr, og er finansiert med statlige og fylkeskommunale midler, bompenger og tilskudd fra kommunene Kvinnherad, Jondal og Odda. Oppinnelig kostnadsoverslag var om lag 360 mill. kr.

### **Sogn og Fjordane: Ev 39 Kleivedammen - Andenes**

Prosjektet som gir ny veg utenom Sandane sentrum i Gloppen kommune ble åpnet 3. november. 2001. Det er bygd til sammen 10,2 kilometer ny europaveg. I tillegg er det bygd 4 kilometer med jord- og skogbruksveger og 3,5 kilometer med samleveger. I vegprosjektet inngår 7 bruer og 9 jordbruksunderganger. For å redusere ulempene med støy fra vegen er det bygd 500 meter med støyskjermer og utført fasadetiltak på ti hus.

Anleggsarbeidet er utført av produksjonsavdelinga i Statens vegvesen Sogn og Fjordane som i stor grad har benyttet lokale underentreprenører. Startbevilgning ble gitt i 1995. De første årene ble det utført arkeologiske utgravninger for 12 mill. kr. Parsellen på Hjelmeset ble bygd i 1997, mens arbeidet på den lengste parsellen Kleivedammen - Andenes startet i januar 1998. Prosjektet har kostet 202 mill. kr (prisnivå 2001), som er 8 millionar lavere enn opprinnelig overslag.

### **Nord-Trøndelag: Rv 757 Ørmelen - Garpa**

Ny veg ble åpnet for trafikk 11. juli 2001. Ny riksvegstrækning er 1,7 km. Prosjektet består av ny riksvegstrase Verdals sentrum med 172 m lang ny bru over Verdalselva og kryssing under Nordlandsbanen. I tillegg inngår fem rundkjøringer, g/s-veger, ombygging av tilstøtende veger, opprydningstiltak og miljøtiltak. Prosjektet avlastar Verdals sentrum for trafikk og gir bedre trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet. Anlegget ble startet i november 1997 med kostnadsoverslag 63,5 mill kr (prisnivå 1998). Prosjektet er justert underveis og sluttkostnaden er 134 mill kr. Årsaken til økningen er knyttet til traue- og brukonstruksjonene, ledningsanleggene, erosjonsskader mot elva, grunnerverv og administrasjonspåslag.

### **Troms: E8 Nordkjosbotn - Laksvatnbukt**

Prosjektet ble åpnet for trafikk 29. september 2001. Åpningen blir foretatt av Sametingspresidenten i Norge, Länselhövdingen i Lapplands län i Finland, Ordføreren i Haparanda kommune i Sverige og Fylkesordføreren i Troms fylke. E8 Nordkjosbotn - Seljelvnes er en liten, men viktig del av E8 fra Tromsø i Norge til Tornio i Finland. Vegen er en viktig kommunikasjonsåre for og mellom nordmenn, finner, svensker og samer. De første arbeidene på E8 startet våren 1996. Høsten 2000 ble strekninga Seljelvnes - Laksvatnbukt åpnet for trafikk. Etter flere år med sterkt belastet trafikk i nærmiljøet, er E8 nå lagt utenfor bebyggelsen i Balsfjord. Bare 1,5 km ved Nordkjosbotn vil følge den gamle vegen.

E8 er, med unntak av tilknytning til fv 292, avkjørselsfri med 90 km/t fartsgrense. Den nye vegen er 20 km og har kostet omlag 340 mill kr. Det er om lag 110 mill. kr mer enn opprinnelig overslag. Overskridelsene skyldes bl.a. at administrasjonskostnader ble innarbeidet i kostnadsoverslaget etter omleggingen av budsjettssystemet, forlenget byggetid som følge av budsjettmessige begrensninger, undervurdering av kostnadene av brukonstruksjonene, og at svært lite av fjellmassene i linja kunne brukes i vegens forsterkningslag.

## **Drift og vedlikehold**

Drift og vedlikehold av vegnettet skal bidra til effektiv og sikker trafikkavvikling. Gjenanskaffelsesverdien av dagens riksvegnett er grovt regnet ca 250 milliarder kroner. Med dagens investeringstakt vil det gå ca 100 år mellom hver gang det blir foretatt en investering på samme sted i vegnettet. Vegkapitalen må derfor forvaltes slik at vegnettet ikke forfaller. Dagens bevilgningsnivå gjør det ikke mulig å forvalte vegkapitalen på en tilfredsstillende måte.

Drift og vedlikehold omfatter alt arbeid som er nødvendig for til enhver tid å avvikle trafikken med god sikkerhet og framkommelighet, samt å ivareta vegkapitalen. Eksempler på viktige driftsoppgaver er brøyting og strøing, vegmerking, skilting, drenering og siktrydding. Viktige vedlikeholdsoppgaver er grøfting og forsterkning av veger, asfaltlegging og vedlikehold av bruer og ferjekaier.

### **Drift**

Det er beregnet hvilken standard som er viktig for driften av vegnettet ut i fra en samfunnsøkonomiske vurdering. Det er satt standarder for brøyting, strøing og salting ut fra en sikker, forutsigbar og effektiv framkommelighet. I 2001 var måloppnåelsen for vinterdriften 98 %. En av de store oppgavene i vinterdriften er å holde friksjonen på et akseptabelt nivå.

### **Vedlikehold**

I arbeidet med å oppgradere tunneler har Statens vegvesen i perioden 1997-2001 hatt et program for å montere nødtelefoner, brannslukningsapparater og kommunikasjon mellom tunnel og vegtrafikkssentral.

I arbeidet med å oppgradere tunnelene har Statens vegvesen i også 2001 hovedsakelig satset på å installere nødtelefoner, brannslukkere og vekseløblinkanlegg i tunneler som mangler slikt utstyr. Dette vil bidra til at flere tunneler overvåkes. Disse tunnelene vil også omfattes av instruksjonen om alltid å stenge tunneler ved alarm, selv ved begrunnet mistanke om falsk alarm. Dette vil føre til hyppigere stenging av tunneler, men vil øke sikkerheten for trafikantene. Også i 2001 er det foretatt brannsikring av PE-skum i endel tunneler.

### **Ferjedrift**

Statens vegvesen er ansvarlig for riksvegferjedriften. Selve driften utføres av 19 ferjeselskaper etter avtale med Statens vegvesen. Ved utgangen av 2001 var det 95 riksvegferjesamband i Norge trafikkert av 147 ferjer med en gjennomsnittsalder på 19 år.

Av hensyn til framkommeligheten er det viktig at ferjene er tilpasset standarden på vegnettet for øvrig. I løpet av 2001 ble det derfor bygget og satt i drift syv nye ferjer. Dette har muliggjort en utrangering av eldre og uhensiktsmessige ferjer og bidratt til en standardhevning av riksvegferjeflåten. Behovet for nybygg er likevel fortsatt stort, noe kapasitetsproblemer, spesielt om sommeren, viser.

Standarden i riksvegferjedriften måles gjennom måleparametre på gjensitting, åpningstid, frekvens og nattavganger. I 2001 tilfredsstilte 47 prosent av riksvegferjesambandene alle de langsiktige målene som er trukket opp av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994-1997.

## Produksjon: drifts-, vedlikeholds- og anleggsoppgaver

Drifts-, vedlikeholds- og anleggsoppgaver som Statens vegvesen har ansvar for utføres av Vegvesenets egen produksjonsvirksomhet og av private entreprenører. Økonomi, kvalitetskrav, kompetanse og utnyttelse av egne ressurser er avgjørende for om oppgaver utføres i egen eller privat regi. I 2001 var Statens vegvesens samlede ressurser til investeringer, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger 9,6 milliarder kroner. Av dette beløpet ble 83% brukt til kjøp av varer og tjenester fra private leverandører. Den private andelen omfatter både entrepriser, underentrepriser og privat innleie i produksjon og kjøp av varer og øvrige tjenester.

### Statens vegvesens produksjonsvirksomhet

Egen produksjonsvirksomhet skal bidra til å styrke etatens kompetanse som byggherre og skal være et prismessig korrektiv i markedet. Egenproduksjonen er også viktig for forsknings- og utviklingsoppgaver. Det drives praktisk FoU-arbeid på flere fagfelt, som asfalt, bru- og betongarbeid, maskinutvikling, tunnelarbeid og helse, miljø og sikkerhet. Resultatene skal komme hele bransjen til nytte. Ved uforutsette situasjoner utgjør egenproduksjonen den viktigste delen av beredskapen. Egen produksjonsvirksomhet skal være effektiv.

Hele stillinger i egenproduksjon var 4 655 i 2001 (deltidsstillinger er inkludert i tallene og omregnet til hele stillinger).

I 2001 var egen produksjonsavdelings totale inntekter 6,55 milliarder kroner. Dette er en økning på 300 mill kr i forhold til 2000. Målt i omsetning var 49% av produksjonsoppgavene knyttet til drift og vedlikehold, 45% til anleggsoppgaver, og rundt 6% til andre typer oppdrag. Omsetningen pr årsverk viser en positiv utvikling fra ca 1 mill kr pr årsverk i 1996 til ca 1,4 mill kr pr årsverk i 2001.

Av kostnader i egen produksjonsavdeling ble 39 % knyttet til egne ansatte og egne maskiner. 61 % var kjøp av varer og tjenester, leie av private maskiner og bruk av underentrepriser.

Ressursfordelingen innenfor egenproduksjon fremgår av tabellen nedenfor (%).

Lønn egne tilsatte	25
Egne maskiner	14
Private maskiner	19
Underentrepriser	9
Varer og tjenester	33
<b>Sum</b>	<b>100</b>

## **Drift og vedlikehold**

Drift og vedlikehold omfatter alle fysiske tiltak som er nødvendig for å avvikle trafikken på riks- og fylkesvegnettet med god sikkerhet og fremkommelighet til enhver tid, samt ivareta vegkapitalen. Eksempler på viktige oppgaver er dekkearbeid, vegmerking, skilting, drenering, brøyting og strøing og tiltak i forbindelse med ras og flom.

Drift og vedlikeholdsoppgavene utgjør en betydelig del av basisproduksjonen i Statens vegvesen. Egenregiandelen er fortsatt høy, men med et stort innslag av innleide ressurser under ledelse av egen produksjon. Alt arbeid skal utføres etter spesifiserte avtaler. Avtalene skal i størst mulig grad være like, både for å gi et best mulig grunnlag for en løpende effektivisering av virksomheten, og for å gi grunnlag for sammenligning med entreprenørkontrakter.

Samtidig som vi er avhengig av en markedsdeling for å dokumentere konkurransevne, er det maktpåliggende for etaten å utnytte eget ressursapparat optimalt. I effektiviserings- og omstillingsarbeidet fokuseres det på å tilpasse kapasitet og aktivitetsnivå innen drift og vedlikehold slik at en får gjort mest mulig innenfor budsjetttrammene. Som et ledd i dette arbeidet er antall produksjonsområder i løpet av 2001 redusert fra 54 til 39.

## **Anleggsvirksomheten**

Anleggsvirksomheten omfatter veg- og tunnelbygging, ferjekaier og bru- og betongarbeid. Arbeidet utføres i en blanding av underentrepriser, innleie og egne ressurser.

Anleggsvirksomheten ved vegkontorene er organisert slik at produksjonsområdene har ansvar for mindre anleggsoppgaver ved siden av drift og vedlikehold innen området. Større anlegg er utskilt i egne organisasjonsheter. Tunnelvirksomheten er organisert i en egen landsdekkende enhet bestående av ressurser fra Troms, Nordland, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland.

Den tyngre anleggsvirksomheten i region sør er organisert i en egen enhet bestående av ressurser fra Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud. I region øst er den tyngre anleggsvirksomheten organisert i en egen enhet sammensatt av ressurser fra Østfold, Akershus, Hedmark og Oppland. I region nord er det etablert et samarbeid mellom flere fylker for gjennomføring av større anlegg i regionen. Dette innebærer bedre koordinering og utnyttelse av ressursene i regionene.

Enkelte fylker har ansvar for spesialisering innen bestemte fagfelt som for eksempel bru- og betongarbeider, asfaltproduksjon og fresing av dekker. Dette bidrar til å opprettholde høy kompetanse på viktige spesialområder, og det sikrer god utnyttelse av spesialutstyr på tvers av fylkesgrensene.

Også i 2001 har det vært satt fokus på å redusere kostnadsnivået i anleggsvirksomheten. Bedre kalkyler, bedre produksjonsplanlegging og bedre styring og oppfølging av anleggsdriften har bidratt til lavere kostnadsnivå og mer effektiv drift. På bakgrunn av at produksjonsvirksomheten blir organisert som et aksjeselskap med full konkurranseutsetting fra 1.1.2003, blir videreutvikling og opplæringen på kalkulasjons-/oppfølgingsverktøy samt prissetting intensivert.

## **Bedriftslik regnskap for egenproduksjon**

Bedriftslik regnskap ble etablert for egenproduksjon i Statens vegvesen fra 1. januar 1998. Det innebærer at resultatregnskap og balanse føres etter regnskapsprinsippet. Dette kommer i tillegg til rapportering i statsregnskapet (kontantregnskap). Det bedriftslike regnskapet for 2001 er ført etter reglene i aksjeloven og regnskapsloven (så langt disse er anvendelige) og i samsvar med bestemmelser for statsregnskapet og statens økonomireglement. Virksomheten i egenproduksjon er forutsatt drevet etter selvkostprinsippet; det vil si at virksomheten kun skal bygge opp nødvendige eiendeler, og at virksomheten klarer å betjene det avkastningskravet som Stortinget har fastsatt.

## **Omstilling og effektivisering**

Effektiviserings- og omstillingsprosjektet er videreført i 2001, bl.a. innenfor basisproduksjon, internadministrative kostnader, bygningsmasse, interne rutiner, verksted- og maskindrift, anskaffelser og arbeid over fylkesgrensene. Målsettingen er å oppnå en kostnadseffektivisering på 20 % innen utgangen av 2003 (med 1998 som basis).

I 2001 har sentral produksjonsavdelingen vært preget av arbeidet med omorganisering av produksjonsvirksomheten. Også personer knyttet til vegkontorene har vært sterkt involvert i dette. I januar ble divisjonsprosjektet opprettet. Prosjektet skulle legge fram forslag til oppbygging og organisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen som en egen divisjon organisert direkte under vegdirektøren. For å få utredninger som representerte et bredest mulig tverrsnitt av organisasjonen ble det oppnevnt en rekke arbeidsgrupper for utarbeiding av arbeidsrapporter. Disse arbeidsrapportene skulle danne et grunnlag for videre behandling i prosjektet. Divisjonsprosjektet la fram sin sluttrapport den 1. juli 2001.

Gjennom Sem-erklæringen la den nye Bondevik-regjeringen opp til at produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen skulle organiseres som et aksjeselskap. Dette gikk Stortinget også inn for gjennom sin behandling av statsbudsjettet for 2002. I denne forbindelse ble det i Vegdirektoratet opprettet et eget sentralt A/S-prosjekt. Den 1. mars 2002 skal vegdirektøren legge fram forslag for Samferdselsdepartementet om organiseringen av det nye aksjeselskapet. I siste del av 2001 er betydelige ressurser i produksjonsavdelingen viet dette arbeidet.

## **Ferjedrift**

Statens vegvesen er ansvarlig for riksvegferjedriften. Selve driften utføres av 19 ferjeselskaper etter avtale med Statens vegvesen. Ved utgangen av 2001 var det 95 riksvegferjesamband i Norge trafikkert av 147 ferjer.

Av hensyn til fremkommeligheten er det viktig at ferjene er tilpasset standarden på vegnettet for øvrig. I løpet av 2001 ble det derfor bygget og satt i drift syv nye ferjer. Dette har muliggjort en utrangering av eldre og uhensiktsmessige ferjer og bidratt til en standardhevning av riksvegferjeflåten. Kapasitetsproblemer, spesielt om sommeren, viser at det fortsatt er stort behov for nybygg.

Standarden i riksvegferjedriften måles gjennom gjensitting, åpningstid, frekvens og nattavganger. I 2001 tilfredsstilte 47 prosent av riksvegferjesambandene alle de langsiktige målene som er trukket opp av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994-1997

# Trafikant og kjøretøy

## Kjøretøy

Kjøretøybestanden økte med 2,1 % i 2001 til ca 3 558 000 kjøretøy. Totalt ble det registrert rundt 121 000 nye og bruktimporterte personbiler. Gjennomsnittsalderen på personbilparken er nå på 10,1 år. Salget av personbiler gikk ned med 4,5 % i 2001 sammenlignet med året før

## Transport

Kjøretøy/vogntog med større dimensjoner/vekker enn det som er tillatt etter forskriften om bruk av kjøretøy skal ha dispensjon for å kunne gjennomføre transporten. Det ble i 2001 utstedt ca. 20 200 slike dispensjoner i Norge. I tillegg ble det utstedt 9 100 internasjonale kjøretillatelser

## Trafikanter

Statens vegvesen har ansvar for regelverket som styrer føreropplæringen, førerprøver, utstedelse av førerkort og ADR-kompetansebevis. Etaten utarbeider læreplaner for føreropplæringen, fastsetter krav til teoretisk og praktisk førerprøve. Etaten fører også tilsyn med den administrative driften og opplæringen ved trafikkskolene.

Det ble utstedt 886 808 førerkort i 2001 (antallet er høyt p.g.a. fornyelse av førerkort for bil med totalvekt inntil 7500kg), hvorav 52 992 var førstegangs utstedelse av førerkort klasse B. Til sammen 5 332 ADR-kompetansebevis ble utstedt i 2001.

## Sykkelveger

I 2001 ble det bygd 66,7 km gang- og sykkelveger. Det er nå i alt ca. 2 737 km gang- og sykkelveger langs riksvegnettet som staten har drift- og vedlikeholdsansvar for. Skilting av sammenhengende sykkelruter på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå fortsetter fram til et sammenhengende nasjonalt sykkelvegnett er etablert.

## Kontroll av kjøretøy

Statens vegvesen har ansvar for at kjøretøy er i tilfredsstillende teknisk stand og at nødvendige avgifter og forsikringer er betalt. Dette skjer ved kontroll og godkjenning av kjøretøy ved trafikkstasjoner og ute på vegen. Teknisk kontroll av kjøretøy er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg til den periodiske kjøretøykontrollen som utføres av verksteden NAF og Statens vegvesen utføres det over 200.000 tekniske kontroller av tunge kjøretøy på veg.

Statens vegvesen andel av de periodiske kontrollene av lette, mellomtunge og tunge kjøretøy har sunket med henholdsvis 1,3%, 1,8% og 1,5% i forhold til resultatene i 2000. I forhold til totalt antall kontrollerte kjøretøy er reduksjonen på 1,4% .

## Antall kontrollerte kjøretøy i 2001, fordelt på kontrollorgan

Kjøretøy- type	Statens vegvesen		Verksteder		NAF		Sum	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	2000	2001
Lette kjøretøy	88 062	9,9%	730 278	81,9%	73 620	8,2%	786 198	891 960
Mellom- tunge	4 998	12,4%	34 652	85,6%	820	2%	37 804	40 470
Tunge	6 084	10%	54 827	90%	0	0%	59 762	60 911

## Andel kjøretøy med mangel ved oppmøte til periodisk kjøretøykontroll

Kjøretøytype	2000	2001
Lette kjøretøy	45%	45%
Tunge kjøretøy	56%	56%

Kontroller ute på vegen er en viktig del av Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid. Tabellen under viser kontrollomfanget i 2001. I tillegg til disse kontrollene kommer kontroll av lette kjøretøy og vektkontroller.

Kontroll	Resultat 2001	Mål 2001	Resultat 2000	Avvik pst. 2001
Tungtransportkontroll	221 234	228 000	206 386	-3
Bilbeltekontroll	501 752	440 000	462 330	+14
Kjøre/hviletidskontroll på veg	109 633	92 250	106 939	+15
Kjøre/hviletidskontroll i bedrift	114 211	115 450	113 164	-1

De landsomfattende utekontrollene og informasjonskampanjene har fått bred dekning i media.

## Trafikantrettede tiltak

### Automatisk trafikk-kontroll

Automatisk trafikkontroll (ATK) har vært i bruk i Norge siden 1988. Fra ca 250 fotobokser tas det årlig rundt 70 000 bilder som Vegvesenet oversender politiet. Bruk av tradisjonell film er arbeidskrevende og gjør det ofte umulig å betjene fotobokser på bruene, i tunneler eller andre vanskelig tilgjengelige steder. Det er derfor utviklet fjernbetjente digitale kamera. Det tradisjonelle fotoutstyret vil i tiden framover gradvis bli byttet ut med digitalt kamerautstyr. Det vil være langt enklere og rimeligere å betjene. Slikt utstyr vil kunne fjernbetjenes og i større grad kunne brukes på vanskelig tilgjengelige steder for eksempel tunneler.

Vegdirektoratet og Politidirektoratet vil i løpet av 2002 utarbeide en revidert plan for den videre utbyggingen av ATK. Bruksfrekvensen av ATK skal økes.

År	1998	1999	2000	2001
Kontrollerte kjøretøy (tall i 1000)	16 942	20 036	23 600	25 900
Antall fotobokser	190	22	230	250
% bilister med for høy fart	13,7	13,7	13,7	14,7

### Bilbeltekontroller

Statens vegvesen og politiet utfører bilbeltekontroller. I 2001 gjennomførte Statens vegvesen ca. 502 000 kontroller dette er en økning på 14% fra 2000. Målet med kontrollene er at alle i bilen skal bruke bilbelte. Tilstandsundersøkelsene viser at 94% av førerne bruker bilbelte utenfor tettbygd strøk og 84% innenfor tettbygd strøk. Dette er en økning på 2% utenfor tettbygd strøk og 4 % innenfor tettbygd strøk. For passasjerer er brukerprosenten 92 i forsete og 88 i baksete.

### Kjøre- og hviletidskontroller

Statens vegvesen og politiet utfører kjøre- og hviletidskontroller. I 2001 utførte Statens vegvesen ca. 114.000 kontroller i bedrift og ca. 110 000 kontroller på veg. Det er en økning på 2,5% på veg og 1% i bedrift i forhold til 2000. 96% av de kontrollerte har godkjent daglig kjøretid, 92% har godkjent døgnhvile, 90% har godkjent fartsskriver og 81% har riktig bruk av diagramskive. Dette er omtrent på samme nivå som i 2000.

### Tungtransportkontroller

Statens vegvesen foretok i 2001 ca. 221 000 tungtransportkontroller. Dette er en økning på 7% i forhold til 2000. Tungtransportkontrollene foretas for å sikre at tungtransporten gjennomføres på en mest mulig trafikksikker måte, med hensyn på lastsikring, transport av farlig gods, bruk av kjettinger når det er nødvendig, teknisk tilstand og at nødvendige dokumenter for transporten er med.

### Kjøretøykontroll

Statens vegvesen har ansvar for å kontrollere at kjøretøy er i tilfredsstillende teknisk stand og at nødvendige avgifter og forsikringer er betalt. Dette skjer ved kontroll og godkjenning av kjøretøy ved trafikkstasjoner og ute på veg.



Teknisk kontroll av kjøretøy er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg til den periodiske kjøretøykontrollen som utføres av verkstedene, NAF og Statens vegvesen utføres det over 200 000 tekniske kontroller av tunge kjøretøy på veg.

### **Antall periodiske kjøretøykontroller i 2001, fordelt på kontrollorgan**

Statens vegvesen andel av de periodiske kontrollene av lette, mellomtunge og tunge kjøretøy har sunket med henholdsvis 1,3%, 1,8% og 1,5% i forhold til resultatene i 2000. I forhold til totalt antall kontrollerte kjøretøy er reduksjonen på 1,4% .

### **Totalrevisjon av førerkortforskriften**

Forslag til totalrevisjon av førerkortforskriften ble sendt på høring like før jul i 2001. Høringsfristen er 1.4. 2002. Revisjonen av førerkortforskriftene er ett av bidragene til Regjeringens nasjonale prosjekt for opprydding i lov- og forskriftsverket (et enklere Norge). Trafikksikkerhet har også vært en vesentlig forutsetning for revisjonen, i den forstand at en ikke har villet svekke sikkerheten for å oppnå forenkling.

### **Produksjon av førerkort- fornyelse av kontrakt med Norsik**

Vegdirektoratet gjennomførte anbudskonkurranse for produksjon av førerkort i 4 nye år, perioden 2002-2005. Norsik, som produserte førerkortene fra 1998-2001 vant anbudskonkurransen, og fikk dermed ny kontrakt for produksjonen i ytterligere 4 år. Konkurransen var utlyst som EØS anbud.

### **Fornyelse av førerkort for bil med tillatt totalvekt inntil 7500 kg**

I forbindelse med fornyelse av førerkort for bil med tillatt totalvekt inntil 7500 kg, var det 1,4 mill førerkortinnehavere som hadde denne rettigheten pr. 24. januar 2001. Av disse fornyet 661 000 førerkortet, de fleste i løpet av årets siste måneder.

Det ble informert i personlig brev fra Vegdirektoratet til samtlige innehavere i månedskiftet mars/april 2001, i tillegg til informasjon i media. Fylkene la inn en stor innsats i eget informasjonsarbeid, i form av kontakt med lokalaviser, radio, lokal-TV og lignende.

### **Sentrale trafikksikkerhetskampanjer**

De siste årene er det gjennomført tidsbestemte sentrale kampanjer med følgende tema: "Senk farten", "Bruk bilbelte", skoleveg/aktiv skoleveg og "Sykkel for livet". De sentrale kampanjene følges opp med lokale kampanjer over samme tema. Lokalt blir kampanjene tilpasset spesifikke problem eller ulykkesituasjoner.

#### ***Senk farten***

Kampanjen har vært et samarbeid mellom Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk. 2001 var det siste året kampanjen ble gjennomført i sin opprinnelige form med kontroller utført av vegvesenet og politiet, skilting langs 30 utvalgte strekninger og øvrige informasjonstiltak overfor trafikantene. Kampanjen har pågått i perioden juni- august fra 1999 til 2001. Kampanjen blir evaluert av SINTEF.

#### ***Bilbelte***

Bilbeltekampanjen er en kombinasjon mellom kontroll- og informasjonstiltak gjennom året. Et av de større tiltakene er en felles kampanjeuke der Trygg Trafikk, Politiet og Statens vegvesen, forsikringselskaper og bilorganisasjoner går sammen for å øke bruken av bilbelte. For øvrig er radio og TV brukt som kanaler for å sette fokus på bilbelte. I 2001 gikk også Trygg Trafikk og Statens vegvesen sammen om prosjektet "Sikring av barn i bil".

### **Skolevegskampanjen**

Statens vegvesen har arbeidet med tilrettelegging av skoleveg gjennom sikker transport i bil og buss, men med størst fokus på å gå til skolen. Programmet "Kykelikokos" på NRK1 har vært et populært innslag i kampanjen. I forbindelse med samarbeidsprosjektet "Aktiv skolevei", mellom Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet, Trygg Trafikk, Politidirektoratet og Statens vegvesen, ble det arrangert en dagskonferanse i Oslo i september. Se også [www.aktivskolevei.net](http://www.aktivskolevei.net)

### **Sykkel**

Kampanjen "Sykkel for livet", som startet i 1998, fortsetter og vil holde fram minst til 2005. Formålet med kampanjen er å bedre samspillet mellom bilist og sykklist og med dette redusere antall ulykker. Dette er et av flere tiltak som kan ha bidratt til at skadetallene for sykklistere er redusert de senere årene.

### **Ungdomskonferansen**

I januar samlet Vegdirektoratet 40 unge gutter og jenter mellom 16 og 20 år fra alle deler av landet for å snakke om trafikksikkerhet og ungdomsulykker. Konferansen ble lagt opp som gruppearbeid. De unge ga klart uttrykk for at de ikke aksepterer at de mister venner og familie i trafikkulykker, og kom med mange ideer for å få ned ulykkestallene. Det kom klart fram et ønske om bedre føreropplæring, herunder både teoretisk og praktisk trafikkopplæring i skolen, mer og billigere obligatorisk opplæring, flere timer og mer erfaring, og veilederkurs for de som de skal øvelseskjøre med. Ungdommene ga også klart uttrykk for at de ønsket sterkere virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet. Konferansen ble fulgt opp i april, da de samme ungdommene var invitert til et nytt møte i Oslo. Hovedtema var denne gangen føreropplæring.

### **Fartsgrenseendringer**

I Nasjonal transportplan la man dette premisset for arbeidet med fartsgrenser utenfor tettbygde strøk: "Fartsgrensesystemet bør utformes slik at det i høyere grad søker å redusere farten på strekninger der de alvorlige ulykkene skjer." Statens vegvesen har utarbeidet nye kriterier (retningslinjer) for fartsgrenser utenom tettbygde strøk. De nye fartsgrensekriteriene (retningslinjene) medfører at ca. 7 % av riksvegnettet utenom tettbygde strøk får endrede fartsgrenser. Mesteparten av endringene skjedde høsten 2001. På strekninger med mange og alvorlige ulykker (høy skadegradstetthet) er fartsgrensen satt ned fra 80 til 70 km/t og fra 90 til 80 km/t. I alt rundt 1 050 km riksveg har fått nedsatt fartsgrense i 2001.

Fartsgrense på 100 km/t er som et forsøk innført på noen motorvegstrekninger med minst fire felt, høy standard og lav ulykkesfrekvens. De første to prøvestrekningene ble etablert sommeren 2001 i Akershus. Nye strekninger i Akershus, Buskerud og Vestfold vil bli vurdert i forhold til krav Vegdirektoratet har satt til trafikksikkerhet på disse motorvegstrekningene.

### **Ulykkesanalysegrupper**

Etter klarsignal fra Stortinget og Samferdselsdepartementet er det etablert en ordning med ulykkesanalysegrupper. Ordningen er i første omgang innført i 12 fylker som en prøveordning. Dette er ment som et supplement til arbeidet med ulykkesdata. Ved å gå i dybden på et relativt lite antall ulykker vil man få tilleggsinformasjon om årsaker til ulykker, medvirkende faktorer og bakenforliggende faktorer, noe som kan bli svært nyttig i arbeidet med å forebygge ulykker. En rapport som oppsummerer resultatene fra ulykkesanalysegruppene arbeid til og med år 2000 forelå i 2001. Ordningen med ulykkesanalysegrupper blir evaluert i 2002.

### **Kommunale trafikksikkerhetsplaner**

I 1996 tok Stortinget initiativet til at flere kommuner skulle utarbeide egne trafikksikkerhetsplaner. Vegdirektoratet og Trygg Trafikk utarbeidet i 1998 veiledere for arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner. En ordning med statlig tilskudd til trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveger og kommunale veger hadde eksistert siden 1980 ("Aksjon skoleveg"), men i 2001 ble tilskuddsmidlene tatt inn i rammetilskuddene til fylkeskommunene. Ved utgangen av 2001 hadde 64 % av kommunene vedtatte trafikksikkerhetsplaner. Flere kommuner er godt i gang med arbeidet og ventes å ha ferdige planer i løpet av 2002. Bare 7 % av kommunene hadde ikke kommet i gang med planarbeid. De kommunale trafikksikkerhetsplanene vil være et viktig grunnlagsmateriale på trafikksikkerhetsområdet i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan.

## Økonomi

I 2001 nyttet Statens vegvesen om lag 12,5 milliarder kroner til riksvegformål, herav om lag 6,3 milliarder kroner til investeringsformål. Til fylkesvegformål (jf. tabell 2 i tabellvedlegget) er det nyttet om lag 2,1 milliarder kroner, herav 0,7 milliarder til investeringsformål.

### Disponible midler og forbruk i 2001, samt tildeling 2002 (tall i 2001-kr)

Kap 1320	Statens vegvesen	Disponible midler mill. kr <sup>*)</sup>	Regnskap mill. kr	Forbruk i % av disponibelt	Bevilgning i 2002 mill. kr
Post 23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	6 460,3	6 279,7	97,2	5 172,3
Post 24	Statens vegvesens produksjon	4,8	93,0	-	-160,0
Post 30	Riksveginvesteringer	4 239,2	4 162,8	98,2	4 515,9
Post 31	Tilskudd til rassikring	232,8	137,1	58,9	145,0
Post 33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	114,3	82,6	72,3	52,3
Post 61	Omstillingstilskudd — fv. 228 Fræna kommune	10,0	9,6	96,0	-
Post 72	Tilskudd til riksvegferjedrift	-	-	-	1 019,7
Sum statlige midler		11 061,4	10 578,8	95,6	10 745,2
Annen finansiering		1 678,2	1 962,8	117,0	1 751,1
<b>Totalt</b>		<b>12 739,6</b>	<b>12 541,6</b>	<b>98,5</b>	<b>12 460,3</b>

### Forutsatte og faktiske inntekter i 2001

Kap. 4320	Statens vegvesen	Forutsatte inntekter mill. kr	Regnskap mill. kr	Inntekter i % av forutsatt
post 01	Salgsinntekter	15,8	43,5	275,3
post 02	Diverse gebyrer	247,6	366,5	148,0
post 15*	Arbeidsmarkedstiltak	1,3	1,3	100,0
post 16*	Refusjon av fødsels- og adopsjonspenger	15,9	15,9	100,0
post 17*	Refusjon lærlinger	0,2	0,2	100,0
post 18*	Refusjon av sykkelønn	50,7	50,7	100,0
post 80*	Refusjon av lønnsutgifter	6,7	6,7	100,0
<b>Totalt</b>		<b>338,2</b>	<b>484,8</b>	<b>143,3</b>

\*) Forutsatte inntekter er satt lik regnskap.

Totalt ble 95,6 prosent av disponible statlige midler nyttet. Selv om midlene er overførbare til neste år, er dette noe lavt med tanke på at om lag 500 millioner statlige kroner står unyttet ved utgangen av 2001. Som en del av disponible midler på post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. inngår merinntektene (jf. omtale i det etterfølgende om kap 4320 Statens vegvesen).

Mindreforbruket skyldes bl.a. usikkerhet knyttet til størrelsen på inntektene, noe som medfører en viss tilbakeholdenhet når det gjelder disponeringen av disse midlene. Videre er også noe av mindreforbruk knyttet til forsinkelse i gjennomføring av rassikringstiltak, i hovedsak på grunn av tildeling av ekstra midler sommeren 2001, og enkelte kollektivtrafikktiltak i storbyområdene, på grunn av manglende planer.

Inntektssiden har blitt noe større enn forutsatt i budsjettproposisjonen for 2002, hovedårsaken til dette er stor etterspørsel etter fornyelse av førerkort klasse B med rettighet til å kjøre bil med totalvekt inntil 7 500 kg.

### **Kostnadsoverslag**

Kostnadsøkningen totalt for alle prosjektene som ble åpnet for trafikk i 2001 er 11,2 pst. Tilsvarende tall for 2000 var 12,5 pst.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å forbedre arbeidet og rutineene med utarbeidelse av kostnadsoverslag og prosjektstyring. I 2001 ble håndbok 151 Styring av utbyggingsprosjekter utgitt. Dette er en retningslinje som gir føringer for byggherren for å sikre riktig kvalitet og god prosjektstyring for planlegging og gjennomføring av prosjekter.

For å bedre prosjektstyringen i gjennomføringsfasen ble det inngått kontrakt med leverandør om kjøp av nytt prosjektstyringsverktøy til etaten i 2001. Tilpasninger og integrasjon mot økonomisystemet er utført og i løpet av 2002 vil programmet være ferdig testet og gjort tilgjengelig for hele etaten.

I 2001 ble til sammen 3 prosjekter kvalitetssikret av eksternt firma. For to av prosjektene ble kvalitetssikringen slutført, for det siste gjenstår endelig rapport til 2002

## Veginvesteringer

### Investeringsprosjekt

I 2001 ble det bygd 64 km stamveger og 61 km øvrige riksveger. Videre ble det bygd 67 kilometer gang- og sykkelveger.

Følgende større vegprosjekt ble åpnet for trafikk i 2001:

- Ev 134 Drammen - Mjøndalen, Buskerud
- Ev 18 Gutu - Helland - Kopstad
- Ev 134 Edland - Haukeli, Telemark
- E39/Rv 542 Trekantsambandet, Hordaland
- Rv 551 Folgefonntunnelen, Hordaland
- Ev 39 Kleivedammen - Andenes, Sogn og Fjordane
- Rv 757 Ørmelen - Garpa, Nord-Trøndelag
- E8 Nordkjosbotn - Laksvatnbukt, Troms

### Kostnader

Totalt ble 95,6 prosent av disponible statlige midler nyttet. Selv om midlene er overførbare til neste år, er dette en noe lavt med tanke på at om lag 500 millioner statlige kroner står unyttet ved utgangen av 2001. Som en del av disponible midler på post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. inngår merinntektene (jf. omtale i det etterfølgende om kap 4320 Statens vegvesen).

Mindreforbruket skyldes bl.a. usikkerhet knyttet til størrelsen på inntektene, noe som medfører en viss tilbakeholdenhet når det gjelder disponeringen av disse midlene. Videre er også noe av mindreforbruk knyttet til forsinkelse i gjennomføring av rassikringstiltak, i hovedsak på grunn av tildeling av ekstra midler sommeren 2001, og enkelte kollektivtrafikktiltak i storbyområdene, på grunn av manglende planer.

Inntektssiden har blitt noe større enn forutsatt i budsjettproposisjonen for 2002, hovedårsaken til dette er stor etterspørsel etter fornyelse av førerkort klasse B med rettighet til å kjøre bil med totalvekt inntil 7 500 kg.

Kostnadsøkningen totalt for alle prosjektene som ble åpnet for trafikk i 2001 er 11,2 pst. Tilsvarende tall for 2000 var 12,5 pst.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å forbedre arbeidet og rutineene med utarbeidelse av kostnadsoverslag og prosjektstyring. I 2001 ble håndbok 151 Styring av utbyggingsprosjekter utgitt. Dette er en retningslinje som gir føringer for byggherren for å sikre riktig kvalitet og god prosjektstyring for planlegging og gjennomføring av prosjekter.

For å bedre prosjektstyringen i gjennomføringsfasen ble det inngått kontrakt med leverandør om kjøp av nytt prosjektstyringsverktøy til etaten i 2001. Tilpasninger og integrasjon mot økonomisystemet er utført og i løpet av 2002 vil programmet være ferdig testet og gjort tilgjengelig for hele etaten.

I 2001 ble til sammen 3 prosjekter kvalitetssikret av eksternt firma. For to av prosjektene ble kvalitetssikringen slutført, for det siste gjenstår endelig rapport til 2002

## Bompenger

I 2001 ble 1 593 millioner kroner stilt til disposisjon fra bompengeselskapene til bygging av riksveger. Dette er en reduksjon på 4,6% fra 2000. Bompengemidlene utgjorde i 2001 om lag 28 % av de samlede midlene som ble brukt til bygging av riksveger. I alt betalte trafikantene 2 610 millioner kroner i bompenger i 2001. Det er 11,6% mer enn året før.

I 2001 vedtok Stortinget 8 nye prosjekter som skal definansieres med bompenger; Rv 4 Oppland, E 18 Aust Agder, E 134 Rullestadvjuvet, E 39 over Stord, E 39 Teigen- Bogen, E 39 Øysan -Thamshamn, Namdalprosjektet og T-forbindelsen i Rogaland.

Ellers vedtok Stortinget en forlengelse av innkrevningen i bompengeringen i Bergen ut år 2002. To bompengeprojekt ble avviklet i 2001; E 18/E 134 gjennom Drammen i Buskerud og E 134 Åkrafjorden i Hordaland. Pr. 31.12.2001 var det 36 prosjekter som var satt i drift samt 7 prosjekter vedtatt utbygd, til sammen 43 prosjekt.

## Mål og resultater

### Framkommelighet

Et vegnett med god framkommelighet gir lave transportkostnader, forutsigbar reisetid og god tilgjengelighet til reisemål. Statens vegvesen kan bedre framkommeligheten gjennom nye vegprosjekt, utbedringer på eksisterende veier, god drift og vedlikehold av vegnettet og trafikkinformasjon.

Det er viktig å sørge for god framkommelighet for biltransporten, kollektivtrafikanter og for gående og syklende.

### Trafikkinformasjon

Statens vegvesen driver et omfattende arbeid for å gi trafikantene best mulig informasjon om framkommeligheten på vegnettet. På Internett finnes oppdaterte meldinger om stengte veier, kolonnekjøring, veg- og kjøreforhold, og øvrige trafikkforhold. Vegmeldingene videreformidles også gjennom radio, RDS (Radio Data System), tekst-tv og på telefon 175.

### Reduserte transportkostnader

	Millioner kroner	
	Mål 2001	Resultat 2001
Reduksjon i samfunnets transportkostnader totalt	3 900	4 900
Reduksjon i samfunnets transportkostnader for distriktene	1 500	1 435
Reduksjon i bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet	1 400	1 540

**Veginvesteringer: se eget kapittel under økonomi**

### Ferjedrift

Statens vegvesen er ansvarlig for riksvegferjedriften. Selve driften utføres av 19 ferjeselskaper etter avtale med Statens vegvesen. Ved utgangen av 2001 var det 95 riksvegferjesamband i Norge trafikert av 147 ferjer.

Av hensyn til framkommeligheten er det viktig at ferjene er tilpasset standarden på vegnettet for øvrig. I løpet av 2001 ble det derfor bygget og satt i drift syv nye ferjer. Dette har muliggjort en utrangering av eldre og uhensiktsmessige ferjer og bidratt til en standardheving av riksvegferjeflåten. Kapasitetsproblemer, spesielt om sommeren, viser at det fortsatt er stort behov for nybygg.

Standarden i riksvegferjedriften måles gjennom gjensitting, åpningstid, frekvens og nattavganger. I 2001 tilfredsstilte 47 prosent av riksvegferjesambandene alle de langsiktige målene som er trukket opp av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994-1997.



## Trafikksikkerhet

Arbeidet med trafikksikkerhet er en prioritert oppgave for Statens vegvesen. Oppgavene er knyttet til vegnettet, trafikantene og kjøretøyene.

### Ulykkesutvikling

Et foreløpig beregnet tall for skadde eller drepte i vegtrafikken i 2001 er 11 800 personer, som er en nedgang på 1,7% fra 2000. Til sammenligning økte vegtrafikken fra 2000 til 2001 med 2,4%.

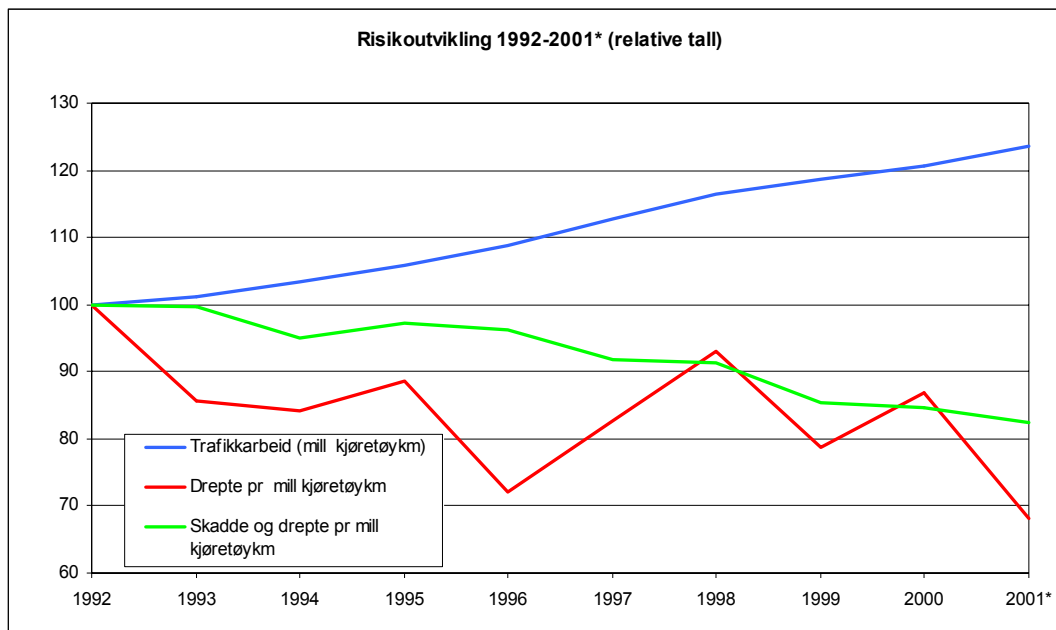
274 personer ble drept i trafikken i 2001. Dette er 67 færre enn i 2000. Med unntak av 1996, da 255 personer omkom i trafikken, er dette det laveste antall trafikkdrepte de siste 10 årene. I gjennomsnitt de siste 10 årene er 302 personer drept pr år i trafikken. Den prosentvise nedgangen i antall drepte fra 2000 til 2001 er størst for syklister og for kategorien "andre trafikanter" (personer på spark, kjelke og ski, førere av traktor etc.), med over 50%. Tallet på trafikkdrepte motorsyklister gikk ned med ca 33%.

### Skadde eller drepte

Trafikantgruppe	Skadde eller drepte			Drepte		
	1999	2000	2001 *	1999	2000	2001
Bilfører	5 478	5 754	5 787	142	141	131
Bilpassasjer	3 256	3 208	3 157	72	83	59
<b>Sum personer i bil</b>	<b>8 734</b>	<b>8 962</b>	<b>8 944</b>	<b>214</b>	<b>224</b>	<b>190</b>
Motorsykel	783	743	725	33	40	27
Moped	404	396	404	5	6	5
Sykel	821	808	703	15	13	6
Fotgjenger	920	998	911	33	47	42
Andre	102	96	113	4	11	4
<b>Sum alle trafikantgrupper</b>	<b>11 764</b>	<b>12 003</b>	<b>11 799</b>	<b>304</b>	<b>341</b>	<b>274</b>

\* Tall for 2001 er foreløpige

Risikoen for å bli skadd eller drept i vegtrafikken har vist en nedadgående tendens i løpet av de siste 10 årene. Et tall på skadde og drepte på 11 800 personer og en trafikkøkning i 2001 på 2,4% tilsier en reduksjon i skaderisiko fra 2000 til 2001 på 4%. Risikoen for å bli drept i vegtrafikken viser betydelig større svingninger fra år til år. Fra 2000 til 2001 er nedgangen på over 20 %.



\*Risikotall for 2001 er foreløpige

## Investeringer

Tiltak som utføres av Statens vegvesen for å redusere antall skadde eller drepte er investeringsprosjekter samt arbeid knyttet til trafikant og kjøretøy. I tillegg er det prioritert oppgaver innen drift og vedlikehold som har stor betydning for trafikksikkerheten, blant annet vinterdriften.

Statens vegvesen gjennomførte tiltak i 2001 som er beregnet til å gi 129 færre skadde eller drepte i vegtrafikken enn om ikke tiltakene var gjennomført.

Arbeidet med sikkerhetsmessig oppgradering av gamle tunneler ble videreført i 2001. Det er i hovedsak satset på installasjon av servicetelefoner, brannslukkingsapparater, rød blink og eventuelt bomber.

En ordning med statlig øremerket tilskudd til trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveger og kommunale veger ("Aksjon skoleveg") har eksistert siden 1980. I 2001 ble disse tilskuddsmidlene tatt inn i rammetilskuddene til fylkeskommunene. Dette er midler som hovedsakelig er blitt brukt til gang- og sykkelveger, mindre kryssutbedringer, fartsdempende tiltak, vegbelysning, busslommer og rekkverk. En kartlegging av hvordan tilskuddsordningen er blitt videreført i 2001 i fylkeskommunal regi viser at den er blitt videreført i alle fylker. På landsbasis var det totale tilskuddsbeløpet i 2001 omtrent av samme størrelse som før den statlige øremerkingen av midlene opphørte.

## Riksvegferjer

Sikkerhet i riksvegferjedriften er høyt prioritert både av Statens vegvesen og av ferjerederiene. Det er de siste årene investert betydelige midler i sikkerhetsutstyr på norske riksvegferjer og det foregår en kontinuerlig oppdatering av dette utstyret i takt med utviklingen på området. Blant annet på grunn av dette arbeidet er ulykkesrisikoen for trafikkanter på ferjene vurdert som mindre enn på de tilstøtende vegene.

**For trafikant- og kjøretøyrettede tiltak se eget kapittel under Trafikant og kjøretøy**

## Miljø

Omtanke for miljø står sentralt i Statens vegvesens virksomhet. Etatens viktigste miljøutfordringer er å unngå nye inngrep som skader eller forringer biologisk mangfold, natur- og kulturmiljø, og å redusere problemene med lokal støy og luftforurensning fra biltrafikken.

### Luftforurensning

Det skjer en jevn reduksjon i lokal luftforurensning langs riksvegnettet pga. utskifting av bilparken til biler med katalysator. Statens vegvesen har i 2001 arbeidet med utredning av tiltak etter forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy (grenseverdiforskriften).

Det er også gjort forberedelser til ny forskrift til forurensningsloven om lokal luftkvalitet, som har bakgrunn i nye EU-direktiver. Denne forskriften skal ses i sammenheng med nasjonale mål for lokal luftforurensning.

Det er i løpet av 2001 blitt ca. 120 færre personer i boliger langs riksvegnettet som er utsatt for NO<sub>2</sub> og ca 500 færre personer utsatt for svevestøv (PM<sub>10</sub>) utover tiltaksgrensen i grenseverdi-forskriften. Totalt er det nå ca. 90 personer langs riksvegnettet som er utsatt for overskridelser av NO<sub>2</sub> og rundt 15 personer som er utsatt for overskridelser av svevestøv (PM<sub>10</sub>) over tiltaksgrensen på 300 µg/m<sup>3</sup>.

I forhold til grenseverdiforskriftens kartleggingsgrenser er det langs riksvegnettet ca. 8 350 personer som er utsatt for mer enn 200 µg/ m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> og ca. 6 100 personer som er utsatt for mer enn 150 µg/ m<sup>3</sup> svevestøv (PM<sub>10</sub>). Vesentlig flere personer enn dette er utsatt for overskridelse av grenseverdiene for PM<sub>10</sub> og NO<sub>2</sub> i de nasjonale målene, som skal være nådd innen hhv. 2005 og 2010.

Gjennom prosjektet Bedre byluft er det daglig tilgjengelig måledata av luftforurensning i Oslo, Trondheim, Bergen, Drammen og Stavanger på Statens vegvesens nettsider. Det utarbeides også prognoser for luftkvaliteten for neste dag. Det har ikke vært gjennomført akuttiltak i 2001.

Statens vegvesen gjennomfører undersøkelser av bruken av piggfrie vinterdekk i de samme byene. Undersøkelsen i 2001 viste en piggfriandel i Oslo på over 79%, i Bergen og Stavanger på vel 72%, i Drammen på 51% og Trondheim på vel 37%. Det er satt som mål at 80 % av trafikkarbeidet i disse byene skal være med piggfrie biler.

Oslo kommune opphevet høsten 2001 avgiften på piggdekk da målet om piggdekkbruk var nådd. Bergen og Stavanger kommuner har vedtatt ikke å innføre avgift på piggdekk på grunn av en allerede høy piggfriandel. I Bergen er det imidlertid satt av midler til økonomisk premiering av tilfeldig utvalgte bilførere som har lagt om til piggfrie dekk. Trondheim kommune innførte piggdekkavgift 1. november 2001. Dette er supplert med økt brøyting og strøing i boligområder og innføring av refusjon for innlevering av brukte piggdekk. Drammen kommune vurderer innføring av piggdekkavgift. Her er det også innført refusjon for innlevering av brukte piggdekk.

Det har i 2001 vært gjort undersøkelser med bruk av saltløsning som støvdempende middel. Det har også vært gjort forsøk med andre typer renhold og støvdempingsteknikker. Videre er det startet arbeid med å klassifisere slitasjestøv ut i fra helseeffektene det kan gi.

## **Støy**

Innsatsen på dette området har i 2001 vært fokusert på å innfri grenseverdiforskriften innen 1.1.2005. Det gjennomføres tiltak på boliger langs riksveg for å sikre at ingen skal være utsatt for uakseptabelt høye nivåer av vegtrafikkstøy inne i sin bolig.

I 2001 ble det gjort tiltak som reduserte innendørs støynivå til under 42 dBA for ca. 1 300 personer, og ca. 2 200 færre personer ble utsatt for mer enn 35 dBA innendørs. Situasjonen pr. 1.1.2002 viser at det er om lag 8 300 personer bosatt langs riksveg som er utsatt for støy over tiltaksgrensen (42 dBA) og om lag 118 000 personer som er utsatt for støy over kartleggingsgrensen (35 dBA).

Rundt 950 færre personer ble sterkt plaget av vegtrafikkstøy i 2001 enn i 2000. Om lag 90 000 antas å være svært plaget av støy ved utgangen av 2001. Det er ikke mulig å omregne dette tallet nøyaktig til den såkalte støyplageindeksen (SPI) som benyttes i det nasjonale målet om 25 % reduksjon innen 2010. Det er likevel klart at innsatsen i forhold til tiltak mot kjøretøy og vegdekker må styrkes, nasjonalt og internasjonalt, dersom målet skal nås.

## **Inngrep/nærføring**

Det har vært inngrep i og/eller nærføring til 26 mål formelt foreslått vernede naturminner, 136 kulturminner og 1 mål kulturmiljøer. Det har ikke vært foretatt inngrep i vassdragsbelte langs vernede vassdrag. Det er gjort 2,1 km inngrep i strandsone. Inngrepene skyldes i stor grad investeringer på stamvegnettet. Det arbeides kontinuerlig for å redusere inngrep og forbedre kvaliteten på vegprosjektene.

Det er foretatt utbedringer på til sammen 8,5 km langs eksisterende riksveg med middels og høy belastning med hensyn på landskap, såkalte problemsoner. Dette er i hovedsak miljøgate-tiltak

## **Kompetanseheving innen miljø**

Det er gjennomført opplæringstiltak innenfor følgende tema; miljøstyring, miljøopplæring for bygge- og anleggsledere, støy- og luftforurensningsberegninger, oppfølging av forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy, problemsoneregistering, vegkantskjøtsel og rassikring med landskapstilpasning. Det er holdt egne kurs i miljøstyring for vegkontor og Vegdirektoratet, med utgangspunkt i Miljøstyringshåndboka.

Det arbeides løpende med å integrere miljøhensyn i veiledere og retningslinjer og med å gjøre bruk av forskningsresultater innenfor miljøområdet.s