



Statens vegvesen



årsmelding

Innhold

Statens vegvesen

Dette er Statens vegvesen	3
Organisasjonskart	4
Adresser	5
Vegdirektørens forord	6
Personale	7
Kvinneandel i lederstillinger	8
Omstilling	9
KHMS	10
Arbeidsulykker	10
Internasjonalt samarbeid	12
Forskning og utvikling	17
Norsk vegmuseum	19

Veger og trafikk

Veger	20
Trafikkutvikling	20
Drift og vedlikehold	21

Bygging, drift og vedlikehold

Planlegging	22
Store vegåpninger	22
Drift og vedlikehold	24
Produksjonsvirksomheten	25
AutoPASS	27
Ferjedrift	28

Trafikant og kjøretøy

Kjøretøy	29
Transport	29
Trafikanter	29
Trafikantrettede tiltak	31

Økonomi

Disponible midler	33
Veginvesteringer	34
Bompenger	35

Mål og resultater

Framkommelighet	36
Trafikksikkerhet	37
Miljø	43

For øvrige nøkkeltall/tabeller se eget utskrifts dokument.

Link på info side i årsmelding på nett: nøkkeltall 2002 eller knapp: 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.

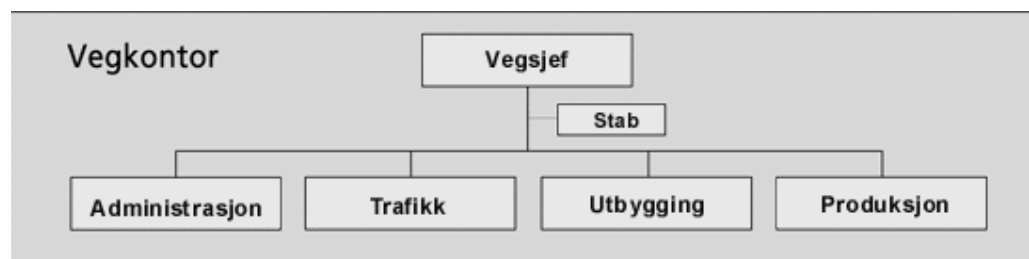
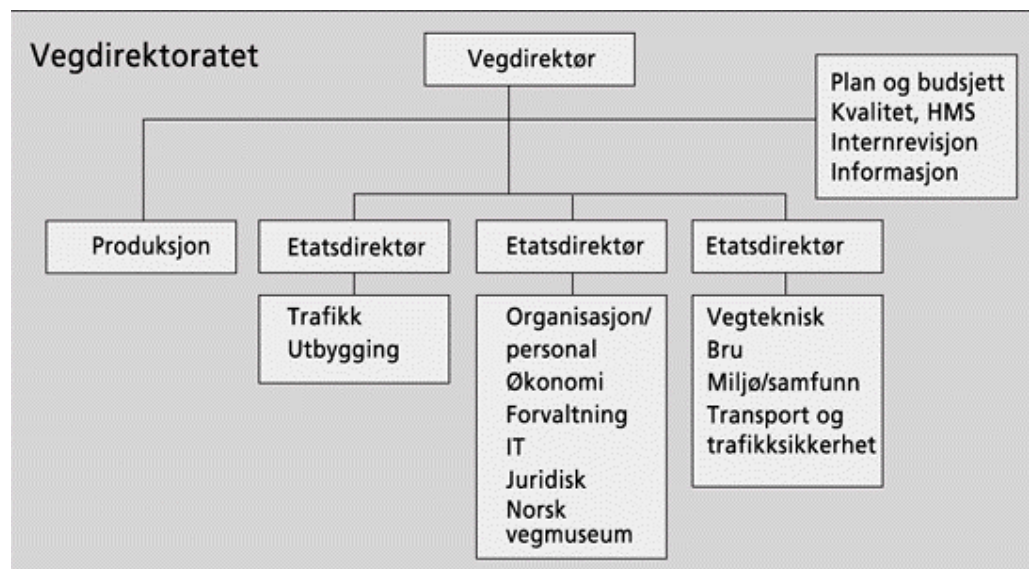
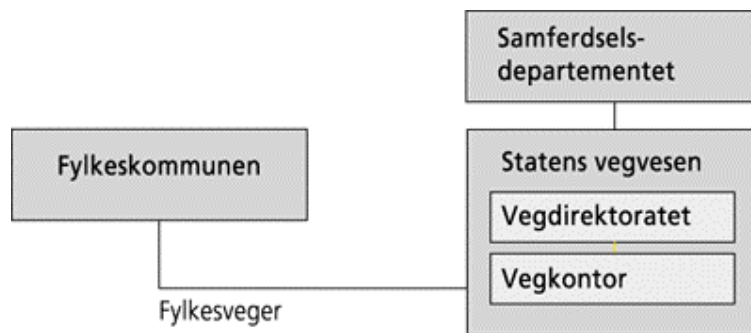
Statens vegvesens hensikt:

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

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

Vegdirektørens forord

2002 nytta vegetaten om lag 13,4 milliardar kroner til riksvegformål. 6,6 milliardar kroner er brukt til investeringar og av dette kom 3,2 milliardar frå bompengeselskapa. Til fylkesvegformål er det nytta om lag 2,3 milliardar kroner. 0,8 milliardar av dette gjekk til investeringar. Statens vegvesen hadde i 2002 eit meirforbruk på 1,4 prosent. (166 mill. kr) i forhold til disponibel ramme. Til samanlikning var det i 2001 eit mindreforbruk på 4,4 prosent. Det var i 2002 eit mål å få nytta heile løyvinga. Meirforbruket skuldast at utgiftene til etableringa av eit statleg aksjeselskap av Statens vegvesen si produksjonsverksemd, vart høgare enn rekna med. Beløpet er seinare ettergitt av Finansdepartementet.

Kostnadsauken totalt for alle vegstrekingane som blei opna for trafikk i 2002, er 6,4 prosent. I 2001 var kostnadsauken 11,2 prosent. Sjølv om resultatet er vesentleg betre i 2002 enn dei siste åra, arbeider Statens vegvesen kontinuerleg med å forbetre arbeidet og rutinane med utarbeiding av kostnadsoverslag og prosjektstyring. I 2002 blei 8 prosjekt kvalitetssikra av eit eksternt firma.

Effektivisering og omstilling

2002 var det siste året Statens vegvesen hadde eiga produksjonsverksemd. Ved årsskiftet vart om lag halve etaten skilt ut som eige aksjeselskap, eigd av Samferdsledepartementet. Arbeidet med den omfattande omorganiseringa av etaten, frå 19 fylke til 5 regionar og skiping av aksjeselskapet, har vore høgt prioritert, og vart gjennomført i samsvar med føresetnadane. Mange tilsette gjorde ein stor ekstraordinær innsats i denne prosessen. Eg takkar alle for stor innsats og omstillingsevne!

Ulykkesutvikling

Førebels tal frå Statistisk sentralbyrå syner at 12854 personar vart drepne eller skadde i vegtrafikken i 2002. Dette er 1057 fleire enn i 2001, eller ein auke på 9 %. Til samanlikning auka vegtrafikken frå 2001 til 2002 med 3 %. Talet på drepne og skadde personar er det høgaste sidan 1977. Denne utviklinga uroar oss, og gjer at vi må intensivere trafikktryggleiksarbeidet.

Internasjonalt arbeid

Vi har samarbeidd med Tanzania, Botswana, Zambia, Estland, Latvia og Minnesota i USA. I fleire afrikanske land er interessa for bruk av Otta-dekket aukande. Vegetaten sitt engasjement i dei tre nemnte landa utgjorde i 2002 om lag 5 årsverk, fordelt på ca. 20 medarbeidarar. I Afghanistan har etaten - i samarbeid med Norconsult - hatt ansvar for gjenoppbygginga av ein del av hovudsambandet mellom nord og sør i landet; Salangtunnelen med tilhøyrande rasoverbygg.

Norsk vegmuseum

Det er gledelig at Norsk vegmuseum i sin tiande sesong hadde den beste sesong sidan opninga i 1992. Det var om lag 45000 besøkande, om lag 10000 - 15000 meir enn i eit normalår. Utstillinga om tråbilar "Småfolk i Farta" gjorde stor lykke blant småbarnsforeldra. Tråbilar som kan lånast og køyrast var og noko ungene sette pris på. Kulturdagane for Statens vegvesen 2002 som vart arrangerte på Vegmuseet 14. - 16. juni, var svært vellykka.

Olav Sjøfeland

Personale

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

Hele stillinger i Statens vegvesen i 2002

Vegdirektoratet		622
Vegkontor:	vegsjef/stab og adm.avd.	984
	utbyggingsavdeling	1 197
	trafikkavdeling	2 294
	produksjonsavdeling	4 594
Totalt		9 691

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

Tilsatte

Ved utgangen av 2002 var det totalt 9 691 hele stillinger i Statens vegvesen. I forhold til 2001 er dette en økning på 106 stillinger

Nedenfor er vist antall tilsatte - fordelt på kvinner og menn - for store stillingskategorier ved utgangen av 2002. Det er ført opp sammenlignende tall for 2001.

Stillingsgruppe	31.12. 2001	31.12. 2001	31.12. 2002	31.12. 2002
	Menn	Menn	Kvinner	Kvinner
Vegarbeidere	3717	3778	61	59
Tekniske saksbehandlere uten høyere utdanning	2144	2196	196	217
Tekniske saksbehandlere med høyere utdanning	716	680	205	223
Lærlinger	151	111	20	8

Kvinnefordeling i lederstillinger i 2003

	Kvinner	Menn	Totalt	Kvinner %
Toppledere m/regionvegsjefer	4	7	11	36%
Ledere i nivå 2 i 5 regioner	12	44	56	21%
Ledere i nivå 2 i Vegdirektoratet	8	17	25	32%
Ledere i nivå 3 i 5 regioner	38	144	182	20%
Ledere i nivå 3 i Vegdirektoratet	4	4	8	50%
Totalt	66	216	282	23%

Ved årsskiftet var kvinneandelen som tabellen viser på 23%.
Etatens mål for utgangen av 2002 var 30% kvinneandel i lederstillinger.
I gammel organisasjon var kvinneandelen på lederstillinger 18%.

Året 2002 ble i høy grad preget av etatens omstillingsprosess også på området likestilling. Denne omstillingsprosessen gikk i vesentlig grad ut på å legge til rette for ny organisasjon med virkning fra 1. jan 2003. Dette medførte en høy aktivitet på tilsetting av nye ledere i 2002. Forventningen var at denne rekrutteringsprosessen skulle føre til en så stor økning av kvinneandelen i lederstillinger som nevnt .

Det sentrale omstillingsprosjektet iverksatte tiltak i form av en likestillingsgruppe for å ivareta likestillingsperspektivet i omstillingsprosessen. Gruppen var partssammensatt og dekket alle regioner. Arbeidet ble avsluttet til årsskiftet, det foreligger en erfaringsrapport fra dette arbeidet.

Det sentrale likestillingsutvalget la fram en ny handlingsplan for likestilling for perioden 2002 - 2005. Planen ble vedtatt og satte et mål på 30% kvinner i lederstillinger til utgangen av 2002.

Likestillingsarbeidet vil bli videreført i linjen i ny organisasjon, og et nytt sentralt likestillingsutvalg skal etableres.

Lærlinger 2002

Statene vegvesen hadde ved utgangen av året 113 lærlinger. Det er en betydelig nedgang i forhold til 2001 (150 lærlinger). Tilgangen på potensielle lærlinger fra skoleverket (grunnkurs) har vært en begrensende faktor, men det faktum at produksjonsvirksomheten skulle skilles ut, og antallet ansatte skulle reduseres, har også vært en medvirkende årsak til nedgangen i lærlingetallet.

Av de 113 lærlingene var noe over 5 % kvinner. Bygg og anleggsgfagene er for tiden ikke attraktive for kvinner og grunnkurs byggfag er av de mest mannsdominerte. Ønske om å rekruttere kvinner er tilstede, men det er få som er aktuelle å rekruttere.

Statens vegvesen samordner rekrutteringsarbeidet med resten av bransjen. Vi har spesielt rettet vår innsats mot VK I Anlegg og bergverk, hvor vi kan få de lærlingene/fagarbeiderne som er viktigst for oss. Det er i dag 11 skoler i landet som tilbyr denne linja. Mange av klassene er hvert år truet med nedleggelse fra fylkeskommunene. Disse linjene er dyre for fylkene og det er relativt få elever og utgiftene per elev blir store satt opp mot andre linjer

f. eks. tømrer. Linjene er derimot svært nødvendige for bransjen totalt sett. Skoleverket utdanner årlig i underkant av 100 potensielle læringer, mens bransjens behov for er mye større. Gjennomsnittsalderen for fagarbeidere er også svært høy.

Statene vegvesen har i flere år, men spesielt i 2002, arbeidet målrettet for å øke antallet elever ut fra VK I Anlegg og bergverk. To linjer som har vært nedlagt kom i gang igjen i 2002 og ved en skole (Tinius Olsen, Kongsberg) ble VK I Anlegg og bergverk opprettet for første gang. I 2002 har Vegvesenet opprettet et nettverk med skoler som har denne linja slik at lærerne der kan utnytte og inspirere hverandre, og slik at linjene kan få faglig støtte og dra nytte av etatens kompetanse. Ungdomsskoler som ligger i umiddelbar nærhet til skoler som har VK I Anlegg og bergverk deltar også i nettverket.

Vegdirektøren har flere ganger vektlagt at det nye Statens vegvesen, uten egen produksjonsvirksomhet, har et sektoransvar for kompetansen inne veg- og anleggsgfag. Vi vil derfor fortsette vårt arbeid med å skaffe bransjen kompetente medarbeidere.

Omstillingsarbeidet i 2002

Statens vegvesen har utredet og planlagt gjennomføringen av to av de største endringene i etatens historie dette året.

I) Produksjonsvirksomheten skilles ut i et statlig aksjeselskap Mesta A/S

Stortinget vedtok at produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen skal omdannes til et statlig aksjeselskap underlagt Samferdselsdepartementet.

II) Forvaltningssidens regionale organisasjon organiseres i 5 regioner og 30 distrikter

Hensikten har vært å foreta en omfattende vurdering av Vegvesenets organisasjon for å møte utfordringene på lengre sikt.

Endringene her er først og fremst tenkt gi:

- enklere og bedre styring
- bedre utnyttelse av felles kompetanse
- forenkling av interne rutiner og administrasjon
- brukerrelaterte tjenester flyttes nærmere brukerne
- desentralisering ved å flytte oppgaver og arbeidsplasser fra Vegdirektoratet til regionene og fra vegkontorene til distriktene, motvirker sentralisering ved færre regioner.

Nærmere informasjon om den nye organisasjonen finnes på www.vegvesen.no

Kvalitet, helse, miljø og sikkerhet

Interne revisjoner

Arbeidet med kvalitetsutvikling har fulgt de samme trekk i 2002 som tidligere år. Det er i 2002 lagt større vekt på interne revisjoner enn andre utviklingsområder. Statens vegvesen bruker interne revisjoner som et viktig verktøy i sitt forbedringsarbeid. Det er store utviklingsmuligheter innenfor arbeidet med revisjoner.

Avfallshåndtering

Statens vegvesen har utarbeidet en intern håndbok, Avfallshåndbok håndbok 211, som gir føringer for hvordan etaten skal håndtere produsert avfall. Statens vegvesen målsetting er at avfall til sluttbehandling innen 2010 skal være ca 25 % av generert avfallsmengde og praktisk talt alt spesialavfall skal gå til gjenvinning eller nasjonal behandling. Det har i løpet av året vært gjennomført temadag om avfall.

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

Sykefravær

I 2002 var sykefraværet i etaten 6,2 %.

Resultat	Resultat	Resultat	Resultat	Resultat	Resultat
1997	1998	1999	2000	2001	2002
4,8	5,1	5,4	5,9	6,0	6,2

Sykefraværet i Statens vegvesen har hatt en liten økning i 2002 sammenlignet med resultatet fra 2001. Det er imidlertid registrert en stor nedgang i antall personer med sykefravær over 8 uker, selv om sykefraværet over 2 uker fremdeles utgjør hoveddelen av sykefraværet.

Årsaken til langtidsfraværet sammensatt. Vegkontorene oppgir bl.a. følgende forhold til dette fraværet: Psykiske problemer, folkesykdommer, utrygghet i forhold til omorganiseringen/nedbemanning, psykososiale forhold, muskel- og skjelettlidelser og hjerte-/karsykdommer. En høy gjennomsnittsalder og at mange på produksjonsavdelingen har utført tungt arbeid i mange år oppgis som en bakenforliggende årsak.

Arbeidsulykker

Nøkkeltall - arbeidsulykker i 2002:

	Antall ulykker m/fravær	H-verdi/ulykkesfrekvens	F-verdi/fravær-frekvens	Antall fraværsdager p.g.a. skader	Antall nestenulykker
2000	150	8,3	990	2 863	3 312
2001	143	8,2	552	2 384	4 141
2002	114	6,8	142	2 391	3 363

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 ikke hatt noen dødsulykker, eller alvorlige ulykker som har ført til at tilsatte har blitt uføretrygdet i 2002.

Det totale antall ulykker med fravær i 2002 er det laveste tallet som noensinne er registrert i Statens vegvesen. Antall fraværsdager pga. ulykker ligger på samme nivå som i fjor.

Fraværshfrekvensen er det laveste som noensinne er registrert i Statens vegvesen, det samme er ulykkesfrekvensen. Årsaken til denne nedgangen regner vi henger sammen med fokus på registrering av nesten ulykker i mange år, og at risikovurdering er innført som fast post ved planlegging av arbeid.

Registreringen av antall nestenulykker har hatt en nedgang fra 2001. Vegkontorene mener at dette henger sammen med frustrasjon i forbindelse med omstilling til nytt selskap og usikkerhet omkring nedbemanning.

Internasjonalt samarbeid

Bistand i hovedsak finansiert av NORAD

I 2002 har Statens vegvesen bistått Tanzania, Botswana og Zambia med faglig støtte til bl.a. trafiksikkerhetsarbeid, planleggingsmetodikk, aksellastkontroll, bruforvaltning og laboratorietutvikling. Arbeidets siktemål er institusjonsutvikling. I samarbeid med afrikanske kolleger er det utarbeidet diverse håndbøker og standarder og arrangert flere workshops. Det har vært arbeidet mye med å innpasse mottakerlandenes egne prioriteringer i framtidige programmer, både de tradisjonelle og potensielle nye mottakerland. Fra og med 2. halvår 2002 finansieres samarbeidet med Botswana av landet egne midler, siden landet ikke lenger mottar bistandsmidler fra Norge.

Interessen for bruk av Otta-dekke er økende i flere afrikanske land..

Statens vegvesens engasjement i de tre nevnte landene utgjorde i 2002 ca 5 årsverk fordelt på ca. 20 medarbeidere.

I Afghanistan har etaten - i samarbeid med Norconsult - hatt ansvar for byggeledelsen av gjenoppbyggingen av en del av hovedforbindelsen mellom nord og sør i landet; Salangtunnelen med tilhørende rasoverbygg. Arbeidet fortsetter også i 2003.

Verdensbanken og Nordisk Utviklingsfond

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. Det ble levert flere tilbud, bl.a. i samarbeid med norske konsulentfirmaer. Dette har til nå resultert i to prosjekter, et i Malawi med oppstart tidlig 2003 (opplæringsprogram for småentreprenører) og et i Afghanistan (se forrige avsnitt).

Samarbeid med baltiske land og Polen, delvis finansiert av UD

I likhet med foregående år ble samarbeidet med Latvia og Estland tonet ned i 2002, da støtten fra Utenriksdepartementet bortfalt. Innføringen av det norske bruforvaltningssystemet i Latvia ble likevel videreført og er slutført. En vedlikeholdsavtale skal undertegnes i 2003. I 2002 ble det dessuten søkt om midler til et samarbeid om trafikkteknikk og -sikkerhet med Latvia, og tilsagn er gitt for 2003. Etaten bistod også Estland i 2002 med rådgivning i forbindelse med kontrolloppgaver på hengebru, betongbruer og trafikkprognoser.

Ellers deltok etaten i regi av NVF med kompetanseoverføring til alle de baltiske land innen feltet trafiksikkerhet. Våren 2002 var en fagperson fra Vegdirektoratet med på et forberedende seminar i Riga i regi av Baltic Road Association, og om høsten foreleste flere norske fagfolk på et mer omfattende seminar i Pärnu, Estland.

Det polske vegdirektorat var i 2002 på en ukes besøk i Norge som ledd i forberedelsene til et mulig samarbeid mellom Norge og Polen om miljø og trafiksikkerhet. Dette er et ledd i oppfølgingen av Stortingsmeldingen "Om Norge og Europa ved inngangen til et nytt århundre", og det er søkt Utenriksdepartementet om midler til dette samarbeidet.

Samarbeid mot nordområdene;

Trafiksikkerhet innen Barentsregionen

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

De styrende organer innen Barentsregionen (nordvest-Russland samt de nordlige delene av Finland, Sverige og Norge) legger stor vekt på dette arbeidet, og har derfor oppnevnt et eget Samarbeidsforum for trafikksikkerhet, der det bl.a er med en fast representant fra Statens vegvesen.

Samarbeidet har pågått siden 1996 og har etter hvert gitt gode resultater. Særlig har det i en innledende fase vært viktig å få belyst de enkeltes lands særtrekk og problemer innen trafikksikkerhet, samt å finne fram til relevante tiltak for de enkelte land som både kan bedre trafikksikkerheten og ellers bidra til positive effekter for trafikantene - spesielt mellom nord-vest Russland og de øvrige landene i regionen.

En strategisk plan for trafikksikkerhet i Barentsregionen for perioden 2004 - 2007 er under utarbeidelse, og vil inneholde følgende seks satsingsområder: Ulykkesanalyse, Barn og trafikksikkerhet, Kontroll av tungtransporten, Alkohol og rus i trafikken, Føreropplæring og Vintervegvedlikehold. For hvert satsingsområde er det opprettet faglige nettverksgrupper med en til to representanter fra hvert av landene, og de startet i 2002 forberedelsene til en trafikksikkerhetskonferanse for Barentsregionen i Tromsø høsten 2003.

Samarbeid med andre land

Som et resultat av avtalen som ble inngått med de Chilenske myndigheter i 2000 har Bruavdelingen også i 2002 hatt et forretningsmessig samarbeid med Bio Bio Universitetet i Concepción om erfaringsoverføring når det gjelder trebruer. Dette arbeidet nærmer sin avslutning i 2003.

Videre arrangerte Norges Eksportråd i samarbeid med Vegvesenet høsten 2002 et seminar med den hovedhensikt å få norske konsulenter og entreprenører interesserte i Chile.

EU/EØS:

Vegdirektoratets aktiviteter er særlig knyttet til komiteene vedrørende kjøretøyteknikk, førerkort og kjøre/hviletids bestemmelser.

Det er også flere kontaktpunkter mot EU-kommisjonen (DG TREN) gjennom uformelt samarbeid i regi av WERD (jf neste punkt). Av større prosjekter kan bl.a. nevnes diskusjoner knyttet til harmonisering/interoperabilitet for elektroniske tollinnkrevningssystemer og kommisjonens arbeid med et direktiv i denne sammenheng. Videre nevnes kontakt om utvikling av indikatorer ("Performance Indicators") for beskrivelse av kvalitet på vegnett og trafikkavvikling.

På slutten av 2002 aksepterte EU-kommisjonen prosjektet ROBUST (Road Barrier Upgrade of Standard), der Statens vegvesen deltar som en av 9 medlemmer i kraft av våre erfaringer fra simulering av rekkverkspåkjørsler.

WERD - "Western European Road Directors Association"

I 2002 har en vesentlig del av innsatsen vært rettet mot konklusjoner på arbeidet for en omlegging og ny basis for denne organisasjonen - gjennom prosjektet "Quo Vadis WERD". Et permanent sekretariat vil bli opprettet i Paris (trolig høsten 2003) i kontorfellesskap med, men ikke som del av PIARC. Lederfunksjonen vil for ett år ad gangen gå på omgang mellom landene i alfabetisk rekkefølge (Norge kommer inn allerede i 2005 grunnet et bytte med Finland). Organisasjonen vil samtidig endre navn til CEDR ("Conference of European Directors of Roads/Conférence Européenne des Directeurs des Routes"). Det åpnes for nye medlemsland i et utvidet EU.

Forberedende arbeider vil fortsatt være tillagt gruppen av assisterende vegdirektører (DERD) og de 5 etablerte arbeidsgruppene. Intensjonen er imidlertid i sterkere grad å definere tidsbegrensede prosjekter med færre faste arbeidsgrupper.

UN/ECE - "Economic Commission for Europe"

Fra norsk side deltar det i arbeidsgrupper som arbeider med regelverk for kjøretøyers konstruksjon (WP 29 - harmonisering av kjøretøyforskrifter), og i fora der Wienerkonvensjonene revideres (WP 1 - trafikksikkerhet). ECE er tillagt et globalt ansvar på kjøretøysiden.

Samordningsprosjektet for utvikling av motorvegnettet i de sentral- og østeuropeiske land (TEM - Trans-European North-South Motorway) er ytterligere aktualisert gjennom forestående utvidelse av EU. Kontaktene mellom denne organisasjonen og arbeidet i WERD vedrørende TERN (Trans-European Road Network) har blitt styrket gjennom 2002.

World Road Association (PIARC)

I inneværende arbeidsperiode (2000- 2004) 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. På en fellesstand på utstillingen deltok Vegvesenet sammen med SINTEF og fem norske firma. Arbeidet med forberedelsene til Vegvesenets deltakelse på verdensutstillingen i Durban, Sør-Afrika oktober 2003, ble påbegynt i siste halvdel av 2002.

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. En samordning med forskningsaktivitetene innen ECMT European Committee of Ministers of Transport gjennom et felles program og forskningssekretariat er under vurdering.

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 opptrer 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.

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 forventes å foreligge 2. halvår 2003.

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.

Nordic-Wood - Trebru-utviklingsprosjektet

I 2002 ble det holdt en avslutningskonferanse i Berlin for alle Nordic-Wood prosjektene. Hedmark vegkontor (som det hette dengang) og Bruavdelingen deltok i egenskap av ledere for sine prosjekter henholdsvis trekkverk og trebruer.

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.

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 nullvisjon i Norge føre til en betydelig innsats innenfor trafikksikkerhetsområdet. Ikke minst vil det bli lagt stor vekt på å innarbeide en nullvisjonstankegang 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.

I 2002 ble fem nye etatsprosjekter igangsatt. Prosjektene har en stor faglig bredde og omhandler både trafikkmessige og vegtekniske forhold. De fem prosjektene er gitt egen omtale nedenfor. Ved siden av etatsprosjektene preges FoU-arbeidet generelt av en streben mot sikrere og mer miljøvennlig transport på og langs vegen. Det brukes betydelige ressurser på utvikling av rassikringstiltak og sikring i vegtunneler, der særlig sikkerheten mot brann har prioritet. Innenfor betongteknologi har forskning og utvikling gjennom de siste årene brakt Norge helt i verdenstoppen, noe som bl.a. gjenspeiles i bygging av slanke og lange betongbruer. Testing av vegrekkverk både i fullskala og gjennom modellering gir grunnlag for endrede rekkverkstyper og revisjon av normalene.

Etatsprosjektet "Transport i by"

Prosjektets hovedmålsetting er å bidra med kunnskap om virkemidler og tiltak som kan medvirke til å øke helse- og miljøkvalitetene i byområdene, og begrense veksten i transport med privatbil og legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gående. Prosjektet har tre prioriterte satsingsområder, "Miljøtilpassede transportformer", "Person- og bedriftsrettede tiltak" og "Byutforming og byens liv". Året 2002 er i hovedsak brukt til å etablere prosjektorganisasjon, utarbeide prosjektplaner og bygge opp et kontaktnett i de største byen der kommunene er aktivt med. Ytterligere informasjon finnes på <http://www.transportiby.net>.

Etatsprosjektet "ITS på veg"

Prosjektets hovedmålsetting er å fremme samfunnstjenlig bruk av ITS (Intelligente transportsystemer) i vegtrafikken for å oppnå mer effektiv, sikker og miljøvennlig utnyttelse av tilgjengelig vegnett til nytte for alle trafikanter. Prosjektet har i 2002 bl.a. prioritert arbeid med å se på varslings- og informasjonssystemer på høytrafikk-nettet. Man har sett på hvordan regulerings-, varslings- og informasjonssystemer rettet mot trafikantene på høytrafikk-vegnettet kan implementeres med ulike formål, som optimalisering av trafikkavvikling, trafikkregulering, varsling av hendelser, informasjon om forsinkelse/reisetid, anbefaling av alternative ruter, etc., gjennom å benytte kjørefeltsignaler, variable standard trafikkskilt og programmerbare opplysningstavler. Det er også gjennomført en studie for å kartlegge betalings-villighet for informasjon om trafikkforhold, hvordan trafikantene ønsker denne informasjonen formidlet, og hvordan de ønsker informasjonen i framtiden.

Etatsprosjektet "Vegkapital"

Vegkapital er et begrep som blir brukt i flere offentlige dokumenter. Blant annet kan man finne begrepet i Statsbudsjettet og i Nasjonal transportplan. Til tross for bruken av dette

begrepet mangler gode overslag for hva vegnettet egentlig er verdt, og hva som skjer dersom styresmaktene endrer bevilgningene. Målsettingen til dette prosjektet er derfor å lage et estimat over hva det norske riks- og fylkesvegnettet er verdt. Videre skal vi forsøke å si noe om hva som skjer med vegnettet dersom man endrer bevilgninger til drift og vedlikehold. Året 2002 har i hovedsak gått med til å utarbeide prosjektplaner, etablere prosjektorganisasjon og kartlegge fagområdet gjennom litteratursøk og kontakter til våre naboland. Ytterligere informasjon finnes på www.vegkapital.net.

Etatsprosjektet "Gjenbruk"

Etatsprosjektet "Statens vegvesens Gjenbruksprosjekt"

Overordnet målsetning til prosjektet er å tilrettelegge for økt gjenbruk i Statens vegvesen. Dette skal gjøres ved å øke kunnskap om materialenes egenskaper og oppførsel i vegkonstruksjoner, gjennomgå byggeprosesser med gjenbruksmaterialer, samt foreslå revisjoner av relevant regelverk slik at gjenbruksmaterialer kan bli inkludert. Tre materialgrupper er prioritert: knust betong, knust asfalt og lette fyllmasser (primært skumglass og oppkuttete bildekk). I tillegg er stor vekt lagt på miljøpåvirkning fra gjenbruksmaterialer, uavhengig av typen. Prosjektet har stor kontaktflate utover Statens vegvesen, og aktivt prosjektsamarbeid med andre samarbeidspartnere utenfor etaten. Det første prosjektåret har gått til etablering av prosjektets aktiviteter. En oversikt av aktiviteter og produkter så langt finnes på www.gjenbruksprosjektet.net.

Etatsprosjektet "Nullvisjon"

Etatsprosjektet er en del av et omfattende arbeid med nullvisjonen. Prosjektet vil fokusere på å få fram en bedre ulykkesstatistikk lokalt og regionalt med tanke på å finne fram til tiltak for å hindre og redusere konsekvensene av ulykkestyper som representerer den største dødeligheten i trafikken, nemlig møteulykker og utforkjøringsulykker. Prosjektet vil også gjennomføre flere delprosjekter med tanke på sikkerhetsstyring som et effektivt styringsverktøy.

Nasjonal verneplan

Nasjonal verneplan for veger og bruer og vegrelaterte kulturminner ble presentert av Vegdirektøren den 2. juli i Stavanger. Her ble det presentert ca 350 objekter i tidsperioden 1600 - 2000 som skal bevares for ettertiden. Her er klenodier som Vindhellavegen i Sogn og Fjordane bygd i 1790-åra, ombygd i 1840åra og Skarnsundbrua i Nord-Trøndelag bygd i 1991. I lokalavisene rundt om i landet ble det en stor blest om de lokale veger og bruer som ligger i planen.

Norsk vegmuseum

Norsk vegmuseum hadde sin beste sesong siden åpningen i 1992. Vi regner at det var ca 45 tusen besøkende og der er ca 10 -15 tusen mer enn et normalår. Det var flere ting som gjorde at vi i motsetning til turistbransjen ellers i distriktet hadde en framgang. Vår utstilling om tråbiler "Småfolk i Farta" gjorde stor lykke blant småbarnsforeldre. Tilgang på tråbiler som kan lånes og kjøres med var også noe de unge satte pris på.

Kulturdagene for Statens vegvesen 2002 den 14. 16. juni var svært vellykket. Været holdt akkurat, men folkelivet og kosefaktoren var av dimensjoner man sjelden opplever. Statens vegvesen sine ansatte stor for et kulturprogram i en bredde som etaten har all grunn til å være stolt av.

Familiedagen til Norsk Vegmuseum ble holdt i august og var også en stor publikumssuksess, med Gråtass om hovedattraksjon. Med beregnet ca 7000 besøkende på den søndagen er dette besøksrekord for en dag. Parkeringskapasiteten i området rundt Hunderfossen er da utnyttet til det ytterste.

I 2002 har Vegmuseet vært oppe i ti år og kunne markere det med overtakelse av et nytt og etterlengtet magasin og verkstedsbygg.

.

Veger og trafikk

Veger

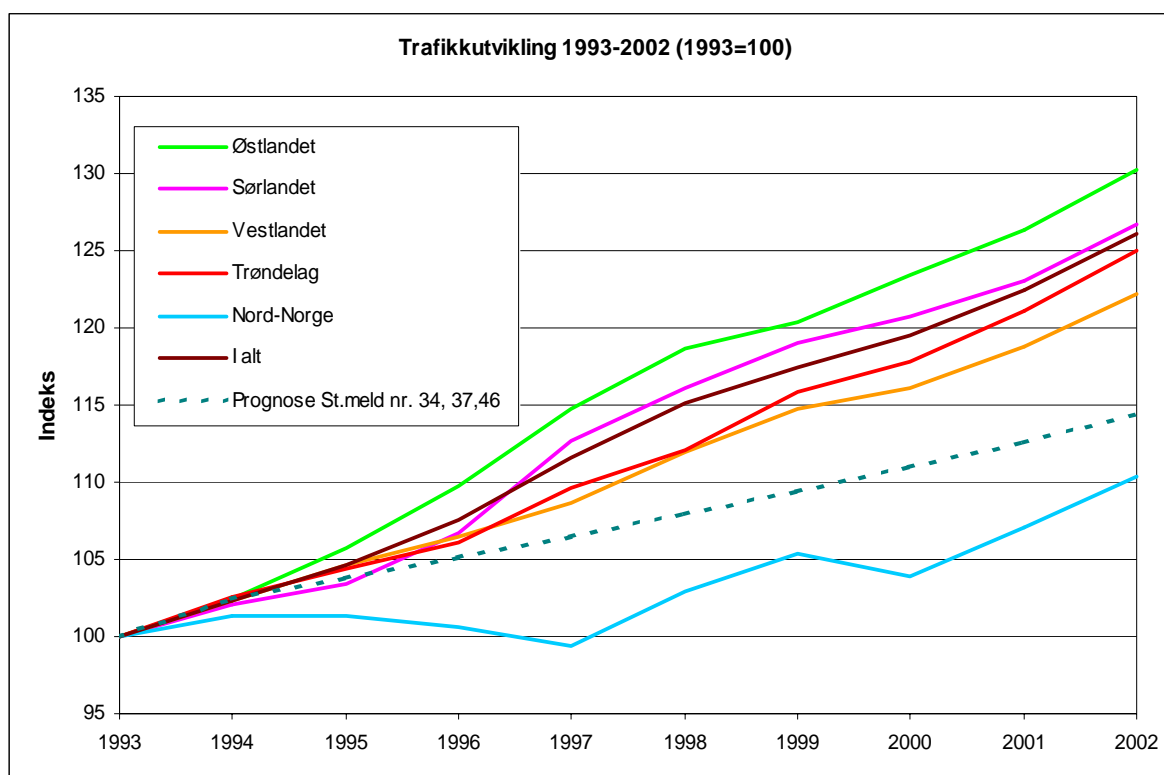
Det offentlige vegnettet er 91 852 km og består av 26 964 km riksveger, 27 162 km fylkesveger og 37 726 km kommunale veger. En del av riksvegene er definert som stamveger, som er spesielt viktige for kommunikasjon mellom landsdelene og til og fra utlandet. Stamvegene utgjør 7 547 km.

Trafikkutvikling

Vegtrafikk

Vegtrafikken økte i 2002 med 3 % på landsbasis. Personbiltrafikken og trafikken med lette yrkeskjøretøy økte med 2,9 %, mens økningen for tyngre kjøretøy var på 3,9 %.

Sterkest økning hadde Trøndelag med 3,2 %, mens økningen var minst på Sør- og Vestlandet. Trafikken i byer og tettsteder gikk opp med 2,1 %, og med 3,9 % utenfor tettbygd strøk. Trafikkarbeidet på vegnettet i 2002 var om lag 36 333 mill. kjørte kilometer.



*Tall for 2002 er foreløpige

Drift og vedlikehold

Det er beregnet hvilken standard som er riktig for drift og vedlikehold av vegnettet ut i fra en samfunnsmessig vurdering. Standarden ble revidert og endret med bakgrunn i at all drift og vedlikehold skal konkurranseutsettes i løpet av de neste fire årene. Vinterstandarden er blitt noe endret og kravet til friksjon er skjerpet i denne forbindelse.

Høy standard for vegdekkene er viktig. Trafikantene har gjennom spørreundersøkelser i 2002 pekt på at de ønsker en noe høyere standard. Standarden på vedlikeholdet er lavere enn det Vegdirektoratet mener er optimalt i henhold til samfunnsøkonomiske vurderinger

Bygging, drift og vedlikehold

Planlegging

Nasjonal transportplan 2006-2015

Transportetatene har i 2002 arbeidet med revisjon av transportplanen, dvs. med Nasjonal transportplan 2006 - 2015. Planprosessen er todelt; en utredningsfase frem mot sommeren 2002, og en mer konkret planfase fram til våren 2003. I 2002 er det arbeidet spesielt med slutføring av strategiske analyser på nasjonalt nivå innen utvalgte områder, gjennomgang og oppsummering av strategiske analyser utført av fylkeskommunene og utvalgte byområder. Videre kom Regjeringen i juni 2002 med nærmere retningslinjer for det konkrete planarbeidet og etatene arbeidet høsten 2002 med disse, herunder bl.a. korridorutredninger, omtaler av storbyområdene og alternativ transportpolitikk.

Innen utgangen av mai 2003 skal transportetatene presentere forslag til Nasjonal transportplan 2006 - 2015. Planen skal sendes på høring til fylkeskommunene samtidig med oversendelse til Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet med frist for uttalelse 1. oktober 2003. Videre legges det opp til at stortingsmelding om Nasjonal transportplan legges frem tidlig våren 2004.

Store vegåpninger 2002

I 2002 ble 32 km stamveger og 108 km øvrige riksveger åpnet for trafikk. Videre ble det bygd 61 km gang- og sykkelveger. De største vegprosjektene er omtalt fylkesvis.

Akershus: Rv 120 Erpestad - Gardermoen

Anleggsarbeidene startet i oktober 1996. I forbindelse med sluttbehandlingen av statsbudsjettet for 1997 ble bevilgingen til prosjektet redusert i forhold til det som var foreslått, og arbeidene ble derfor stanset. Anleggsarbeidene ble gjenoptatt i 2001, og prosjektet ble åpnet for trafikk i oktober 2002.

Prosjektet omfatter bygging av 7 km ny veg og inngår i det opprinnelige vegutbyggingsprogrammet for ny hovedflyplass på Gardermoen. Det gjenstår en del restarbeider i 2003, men sluttkostnaden ventes å bli 189 mill kr. Dette er 52 mill kr mer enn opprinnelig forutsatt. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak urasjonell anleggsdrift som følge av manglende bevilgninger, samt høyere entreprisekostnader enn forutsatt. Svært vanskelige grunnforhold har også ført til kostnadsøkninger. Dessuten førte grunnervvervsprosessen til dyrere løsninger enn planlagt. I tillegg kommer administrasjonskostnader som følge av overgang til nytt budsjettssystem i 1998.

Buskerud: E134 Hegstad - Damåsen

Prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2002. Anleggsarbeidene startet i mars 2000 ved hjelp av forskotterte midler fra Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker og Kongsberg kommuner.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km ny veg fra Hegstad mot Kongsberg, samt gjenstående arbeider på parsellen Torespæren - Hegstad. Prosjektet har kostet 251 mill kr. I tillegg er det benyttet 7 mill kr til bygging av nytt kryss ved Dunserud, som inngår i den planlagte tverrforbindelsen til Darbu. Opprinnelig kostnadsoverslag var på 260 mill kr.

Buskerud: E134 Sentrumsringen Drammen, parsell Bragernes

Prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2002. Prosjektet er en del av vegpakke Drammen og omfatter bygging av 3,5 km ny veg, hvorav 2,3 km fjelltunnel og 0,9 km miljøtunnel. Strekningen utgjør nordre lenke i en indre sentrumsring som vil skjerme Drammen sentrum for gjennomgangstrafikk. Dagens gatenett vil bli rehabilitert i samsvar med den nye bruken. Anleggsarbeidene skulle etter planen startes i 1997. Anbudskonkurransen viste imidlertid at kostnadsoverslaget ikke var realistisk, og prosjektet ble derfor lagt fram for Stortinget på nytt. Stortinget vedtok at prosjektet skulle gjennomføres som forutsatt, og anleggsarbeidene startet i 1998. Det gjenstår en del restarbeider i 2003, men sluttkostnaden ventes å bli 866 mill kr. Det reviderte opprinnelige kostnadsoverslaget var på 855 mill kr.

Hordaland: Rv 580 Midtun - Hop

Anleggsarbeidet startet i juni 2000, og prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2002. Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km ny veg, inklusive to tunneler på 770 og 600 m, samt en miljøtunnel på 90 m. I tillegg inngår bygging av 3,5 km sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Prosjektet vil redusere miljø- og trafikksikkerhetsproblemene i Nesttun sentrum ved at sentrumsområdet avlastes for gjennomgangstrafikk. Videre bedres framkommeligheten i området ved at gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken blir bedre adskilt. Delstrekningen Nesttun - Hop vil fungere som en del av kyststamvegen fram til det blir bygd ny E39 mellom Os og Rådal. Prosjektet inngår i planene for utbygging av et tjenlig hovedvegnett i Bergen, og er finansiert med statlige midler og bompenger. Prosjektet har kostet 328 mill kr, mens opprinnelig kostnadsoverslag var på 305 mill kr.

Sogn og Fjordane: Rv 616 Kolset - Klubben

Anleggsarbeidene startet i januar 1998, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juli 2002. Prosjektet er første del av fastlandsambandet til Ytre Bremanger, og gir fast vegforbindelse fra Kolset på fastlandet til Klubben på Bremangerlandet. Prosjektet omfatter bygging av 8,1 km ny veg, inklusive en undersjøisk tunnel under Skatestraumen. Prosjektet har kostet 325 mill kr. Dette er 85 mill kr mer enn opprinnelig forutsatt. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak større behov for sikring i Skatestraumtunnelen og i fjellskjæringene langs vegen enn forutsatt, samt økte kostnader knyttet til brua over Rugsundet. I tillegg kommer administrasjonskostnader som følge av overgang til nytt budsjettssystem i 1998.

Møre og Romsdal: E39 Blindheim - Breivika

Prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2002. Anleggsarbeidene startet i oktober 1999 ved hjelp av forskotterte midler fra Ålesund kommune. Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km ny hovedveg i Spjelkavik ved Ålesund, inklusive 800 m fjelltunnel ved Blindheim, 550 m miljøtunnel under Moa samt miljøgate på Moa. Prosjektet har kostet 330 mill kr, om lag som forutsatt.

Finnmark: Rv 94 Stallogargoflågan

Prosjektet stod ferdig i desember 2002, og omfatter bygging av 2,3 km tunnel forbi en rasfarlig strekning på Kvaløya sør for Hammerfest. I tillegg inngår opprusting av eksisterende veg over en 0,7 km lang strekning. Anleggsarbeidene skulle etter planen startes i 1997. På grunn av kostnadssøkninger ble prosjektet lagt fram for Stortinget på nytt. På bakgrunn av Stortingets behandling ble anleggsstart utsatt til 2000. Prosjektet har kostet 142 mill kr, i tråd med revidert opprinnelig kostnadsoverslag.

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 strøying, 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 riktig for drift og vedlikehold av vegnettet ut i fra en samfunnsmessig vurdering. Standarden ble revidert og endret med bakgrunn i at all drift og vedlikehold skal konkurranseutsettes i løpet av de neste fire årene. Vinterstandarden er blitt noe endret og kravet til friksjon er skjerpet i denne forbindelse.

Vedlikehold

Høy standard for vegdekkene er viktig. Trafikantene har gjennom spørreundersøkelser i 2002 pekt på at de ønsker en noe høyere standard. Standarden på vedlikeholdet er lavere enn det Vegdirektoratet mener er optimalt i henhold til samfunnsøkonomiske vurderinger.

Brukerundersøkelser

I 2002 ble det gjennomført brukerundersøkelser sommer og vinter for drift og vedlikehold i hele landet. Det ble til sammen delt ut 72 000 spørreskjemaer og vi fikk tilbake 25 000 svar. Nivået på drift og vedlikehold har vist en synkende tendens. Vinternivået var i 1989/90 2,33 mens det i 2001/02 var 2,52. Sommernivået var i 1990 2,29 mens det i 2002 var 2,67 der 1 er best og 5 er dårligst. Når det gjelder vinteren finner vi at man er mer fornøyd med resultatet av brøyting og høvling enn sandstrøying og salting. Nesten 60 % av trafikantene føler daglig eller ukentlig utrygghet knyttet til møtende tungtrafikk. I sommerundersøkelsen mener trafikantene at asfaltdekkene må bli bedre. Man reagerer også på at kantryddingen er blitt noe dårligere. Nesten 40 % av bilistene er også fotgjengere daglig eller ukentlig. Bare halvparten av bilistene er fornøyd med måten forholdene er lagt til rette for gående og syklende.

Trafikantene kjenner godt til vegmeldingstjenesten som kan nås på telefon nr 175. nesten 90 % av de som har benyttet seg av denne tjenesten er fornøyd med den.

Gang og sykkelveger

Ved revisjonen av drift- og vedlikeholdsstandarden ble det bestemt at gang og sykkelveger skal brøytes bedre. Denne endring er kommet for å øke bruken av dette viktige vegnett.

Produksjon: drifts-, vedlikeholds- og anleggsoppgaver

Statens vegvesen har ansvaret for gjennomføring av drifts-, vedlikeholds- og anleggsoppgaver på riks- og fylkesvegnettet. Fram til og med 2002 har dette vært utført av Vegvesenets egen produksjons-virksomhet og av private entreprenører. Økonomi, kvalitet, kompetanse og utnyttelse av egne ressurser har vært avgjørende for om oppgaver utføres i egen eller privat regi. Fra 1. januar 2003 skilles produksjonsvirksomheten ut i et statsaksjeselskap slik at driftsform avgjøres gjennom konkurranseutsetting. Dermed avsluttes en lang periode med egenregiarbeider i Statens vegvesen.

I 2002 var Statens vegvesens samlede ressurser til investeringer, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger 10,29 milliarder kroner. Av dette beløpet ble ca 80% 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

I 2002 var produksjonsavdelingens totale inntekter 6,8 mrd.

Dette er i det alt vesentlige interne oppdrag for trafikk- og utbyggingsavdelingene i Statens vegvesen. Oppdrag for kommuner og andre oppdragsgivere utgjør ca 200 mill. kr. eller i underkant av 3% av omsetningen.

Ved etableringen av regionale anleggsstyrker og landsdekkende tunnelenhet er omfanget av arbeid over fylkesgrenser øket betydelig til 1,7 mrd. I perioden fra 1996 som var det første hele året med produksjonsavdelingene som interne resultatenheter har omsetningen øket fra 5,65 mrd kr. til 6,8 mrd. kr. I samme periode har antall egne ansatte blitt redusert fra ca 5700 til 4528. Dette betyr at omsetningen har øket dra ca 1 mrd kr. pr eget årsverk i 1996 til ca 1,5 mrd kr. pr årsverk i 2002.

I samme periode er sykefraværet i produksjon økt fra 5,5% til 6,5% (vesentlig pga langtidssykefravær før avgang med pensjon). Arbeidsskader representert ved H-verdien som er fraværsskader pr mill. arbeidstimer er redusert fra 19,4 til 11,5. Kvinneandelen i produksjon var 9,4%. Andel lærlinger i forhold til arbeidsstokk var 3,75%.

Aktiviteten i 2002 ble i betydelig grad påvirket av at man ved siden av å drive den løpende produksjonsvirksomhet skulle omstrukturere og forberede avdelingen på konkurranseutsetting og etablering av produksjonsselskapet. Dette ble en krevende oppgave der organisasjonen på meget kort tid skulle gå fra å være en forvaltningsorganisasjon med integrerte systemer til et utskilt aksjeselskap.

Det ble lagt opp til at det skulle skje på en slik måte at prosessen på produksjon skulle være i forkant av den øvrige omstillingsprosessen i etaten. På grunn av manglende rammeavklaringer ble prosessen forsinket slik at arbeidet med ansettelse og innplassering foregikk helt opp til selskapsdannelsen, og kom på etterskudd i forhold til øvrig organisasjon. Parallelt med prosessen ble alle videreførte avtaler overført til entreprenørlige kontrakter. Dette medførte et betydelig merarbeid for organisasjonen i andre halvår.

Produksjonsvirksomheten kom i 2002 ut med et merforbruk på 241,7 mill. kr.

Dette er det første året siden starten i 1995 at produksjonsvirksomheten har hatt et merforbruk i forhold til avkastningskravet. Virksomheten har i de foregående år hatt et mindreforbruk, og har også tilbakeført midler til trafikk- og utbyggingsavdelingene.

Merforbruket knyttet seg vesentlig til forbruket helt mot slutten av året som ble høyere enn prognosene. Det har bl.a. sammenheng med at i forbindelse med etableringen av selskapet ble all utestående leverandørgjeld og utestående lønnsfordringer utbetalt, samt at det ble gjort en forhåndsperiodisering av det endelige resultatet. I tillegg ble omstillingen mer omfattende enn forutsatt samtidig som avkastningskravet var øket fra 2001.

Egen produksjonsvirksomhet skjer i en blanding av egne ressurser og underentreprenører og private maskiner. Av kostnadene i egen produksjonsavdeling var 35 % knyttet til egne ansatte og egne maskiner. 65 % var kjøp av varer og tjenester, leie av private maskiner og bruk av underentrepriser.

Ressursfordelingen innenfor egenproduksjon fremgår av tabellen nedenfor (%).

Lønn egne tilsatte	23
Egne maskiner	12
Private maskiner	17
Underentrepriser	11
Varer og tjenester	38
Sum	100

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 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. Før etableringen ble alle funksjonsavtaler for drift av vegnettet tilpasset ny områdestruktur og reforhandlet på grunnlag av entreprenørlike kontraktsvilkår.

I effektiviserings- og omstillingsarbeidet er det lagt vekt på å tilpasse kapasitet og aktivitetsnivå innen drift og vedlikehold best mulig innenfor budsjettammene. Som et ledd i dette arbeidet er antall produksjonsområder redusert samtidig som det er fokusert på å redusere kostnadene til maskinvedlikehold og verksted.

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 organisasjonsenheter. 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 2002 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.

Bedriftslikt regnskap for egenproduksjon

Bedriftslikt 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 2002 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

Produksjonsavdelingen har over flere år drevet et effektiviserings- og omstillingsprosjekt innenfor basisproduksjon, tilpasning av internadministrative kostnader, bygningsmasse, interne rutiner, verksted- og maskindrift, anskaffelser og arbeid over fylkesgrensene. Arbeidet med etableringen av statsaksjeselskapet ble så omfattende at effektiviserings- og omstillingsprosjektet bare i mindre grad ble videreført i sin tradisjonelle form i 2002. Omstillingsarbeidet ble i 2002 sterkt fokusert mot forberedelsene til konkurranseutsetting. Det ble gjennomført programmer for kalkulasjon og anbudsregning, utvikling av bedriftskultur med dreining fra forvaltning til forretning, markedsføring, innkjøp og forsyning under nye rammevilkår og drift, vedlikehold i konkurranse.

AutoPASS

Det ble i 2002 igangsatt drift av 3 nye bompengeprojekt med bruk av AutoPASS teknologi for elektronisk betaling. Dette var E18 Vestfold, E39 Øysand-Thamshavn og Rv 4 Oppland. I tillegg ble det i 2002 også installert Autopass utstyr i Oslofjordforbindelsen.

Totalt er det nå 14 bompengeanlegg i Norge som benytter AutoPASS. Antallet aktive AutoPASS brikker i kjøretøy var ved utgangen av 2002 ca 80 000.

Det er igangsatt arbeid med planlegging av etablering av automatiske bomstasjoner i Tønsberg og Bergen (oppstart betaling januar 2004). Disse stasjonene vil bli de første i

Europa hvor manuell- og myntbetaling erstattes av teknologi som gjør at også trafikanter uten AutoPASS-brikke slipper å fysisk stanse for å betale. Denne løsningen vil ha en rekke gevinster og spesielt i forhold til rimeligere etablering og drift av bompengeprojekter. Planleggingen og etableringen av AutoPASS samordnet betaling går etter planen i forhold til å tilby trafikantene mulighet til å inngå en AutoPASS avtale ved årsskifte 2003/2004. AutoPASS avtalen skal gjøre det mulig å benytte AutoPASS brikken i alle bompengeanlegg som har AutoPASS teknologi, uten å tegne avtaler med hvert enkelt bompengeselskap. Samlet kostnad for passeringer i ulike bompengeanlegg vil bli presentert trafikanten på én samlefactura. Senere vil denne ordningen også inkludere betaling på ferjestrekninger.

Ferjedrift

Statens vegvesen er ansvarlig for riksvegferjedriften. Ferjesambandene er en del av vegnettet og ferjene utgjør således en del av vegen. Driften av ferjesambandene utføres av 19 ferjeselskaper etter avtale med Statens vegvesen. Ved utgangen av 2002 var det 95 riksvegferjesamband i Norge trafikert av 151 ferjer med en gjennomsnittsalder på 20 år.

Ettersom ferjene er en del av vegen, må standarden på ferjemateriellet så langt som mulig tilpasses standarden på vegnettet for øvrig. I 2002 ble det derfor bygget og satt i drift fire nye ferjer. Bygging av nye ferjer muliggjør utrangering av eldre og uhensiktsmessige ferjer og bidrar til en standardheving av riksvegferjedriften gjennom bedre kapasitet og sikkerhet. Det er fortsatt stort behov for nybygg innen riksvegferjedriften.

I dag drives ferjesambandene av ferjeselskaper med konsesjon innenfor sitt ruteområde. I årene fremover vil riksvegferjesambandene gradvis konkurranseutsettes. Statens vegvesen anser at dette vil kunne gi mer kostnadseffektive løsninger og en bedre standard på ferjemateriellet. I 2002 er det gjennomført et arbeid med utvikling av et standard anbudsgrunnlag for riksvegferjedriften.

Standarden i riksvegferjedriften måles gjennom måleparametere på kapasitet, åpningstid, frekvens og nattavganger. I 2002 tilfredsstilte 52 prosent av riksvegferjesambandene alle disse parametrene. Dette er en økning på 5 prosentpoeng fra 2001.

Statens utgifter til riksvegferjedrift var 1050,3 mill. kr i 2002.

Trafikant og kjøretøy

Kjøretøy

Kjøretøybestanden økte med 2,3 % i 2002 til ca 3 640 000 kjøretøy. Totalt ble det registrert rundt 124 000 nye og bruktimporterte personbiler. Salget av personbiler økte med 2,2 % i 2002 sammenlignet med året før. Gjennomsnittsalderen på personbilparken er nå på 10,2 år.

Transport

Kjøretøy/vogntog med større dimensjoner/vekter enn det som er tillatt etter forskriften om bruk av kjøretøy skal ha dispensasjon for å kunne gjennomføre transporten. Det ble i 2002 utstedt 20 871 slike dispensasjoner i Norge. I tillegg ble det utstedt 7 400 internasjonale kjøretillatelser.

Trafikanter

Statens vegvesen arbeider for en forsvarlig standard på kjøretøy og vegnett, trafikantrettede tiltak og reguleringer som bidrar til bedre trafikksikkerhet. Det er til sammen 80 trafikkstasjoner som godkjenner kjøretøy og utsteder førerkort og vognkort.

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

Det ble i 2002 utstedt 252915 førerkort i alle klasser.

I 2002 ble det gjennomført 74172 praktiske førerprøver klasse B (personbil). Av disse var vel 28 % ikke beståtte prøver.

Sykkelveger

Det er nå i alt ca. 3 007 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 å kontrollere at kjøretøy er i tilfredsstillende teknisk stand og at nødvendige avgifter og forsikring 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 kontrollerte kjøretøy i 2002, fordelt på kontrollorgan

Kjøretøy- type	Statens vegvesen		Verksteder		NAF		Sum	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	2001	2002
Lette kjøretøy	87 304	9,2%	781 745	82,6%	77 112	8,1%	891 960	946 161
Mellom- tunge	4 716	11,1%	36 922	86,9%	864	2%	40 470	42 502
Tunge	5 321	8,7%	55 897	91,3%	0	0%	60 911	61 218
Totalt	97 341	9,3%	874 564	83,3%	77 976	7,4%	993 341	1 049 881

Statens vegvesens andel av de periodiske kjøretøykontrollene av lette, tunge og mellomtunge kjøretøy har sunket med henholdsvis 0,9 %, 5,6 % og 12,5 % i forhold til resultatene i 2001. I forhold til totalt antall kontrollerte kjøretøy er reduksjonen på 1,8 %.

Andel kjøretøy med mangel ved oppmøte til periodisk kjøretøykontroll

Kjøretøytype	2001	2002
Lette kjøretøy	45%	45%
Mellomtunge kj.	-	47%
Tunge kjøretøy	56%	64%

Kontroller ute på vegen er en viktig del av Statens vegvesens trafiksikkerhetsarbeid. Tabellen under viser kontrollomfanget i 2002. I tillegg til disse kontrollene kommer kontroll av lette kjøretøy og vektkontroller.

Kontroll	Mål 2002	Resultat 2002	Resultat 2001	Avvik pst. 2002
Tungbilkontroller	278 550	223 646	221 234	-19,5
Bilbeltekontroller	666 200	676 278	501 752	+1,5
Kjøre/hviletidskontroll på veg	133 700	130 858	109 633	-2
Kjøre/hviletidskontroll i bedrift	130 450	112 646	114 211	+1,5

Trafikantrettede tiltak

Automatisk trafikk-kontroll

Automatisk trafikkontroll (ATK) er et hjelpemiddel for kontroll av fart og et viktig supplement til politiets ordinære fartskontroller. I 2002 var ATK i drift i 18 fylker, med om lag 270 fotobokser på over 1000 km vegstrekning. Det tradisjonelle fotoutstyret vil i tiden framover gradvis bli byttet ut med digitalt kamerautstyr. Dette 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 i tunneler.

Vegdirektoratet har med bistand fra de tidligere vegkontorene utarbeidet en plan for den videre utbyggingen av ATK. Planen inneholder forslag til etablering av nye ATK-strekninger, innføring av digitalt ATK og justering av organisering av driften av ATK.

År	1999	2000	2001	2002
Kontrollerte kjøretøy (tall i 1000)	20 036	23 600	25 900	24 450
Antall fotobokser	220	230	250	270
% bilister over gjeldende fartsgrense	13,7	13,7	14,7	15,8

Bilbeltekontroller

Statens vegvesen og politiet utfører bilbeltekontroller. I 2002 gjennomførte Statens vegvesen ca. 676 000 kontroller. Dette er en økning på 34,7 % i forhold til 2001. Målet med kontrollene er at alle i bilen skal bruke bilbelte. Tilstandsundersøkelsene viser at 91,5 % av førerne bruker bilbelte utenfor tettbebygde strøk, 84,3 % innenfor tettbebygde strøk og 85,1 % på motorveg. Dette er en økning på 2,7 % innenfor tettbebygde strøk og en reduksjon utenfor tettbebygde strøk og på motorveg på henholdsvis 2,5 % og 6,7 %. For passasjerer er brukerprosenten 89 % i forsetet og 81 % i baksetet.

Kjøre- og hviletidskontroller

Statens vegvesen og politiet utfører kjøre- og hviletidskontroller. I 2002 utførte Statens vegvesen ca. 113 000 kontroller i bedrift og ca. 131 000 kontroller på veg. Dette er en reduksjon på 1 % i bedrift og en økning på 19 % på veg i forhold til 2001. 96 % av de kontrollerte har godkjent daglig kjøretid, 93 % har godkjent døgnhvile, 90 % har godkjent fartsskriver og 83 % har riktig bruk av diagramskive. Dette er omtrent på samme nivå som i 2001 .

Tungtransportkontroller

Statens vegvesen foretok i 2002 ca. 224 000 tungtransportkontroller. Dette er en økning på 1,4 % i forhold til 2001. 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.

Nye krav til førere av 3-og 4 hjuls moped

1. april 2002 ble det innført alders- og helsekrav for å føre 3-og 4 hjuls moped. Førerkortkrav ble satt i verk 1.1. 2003. Det ble sendt brev til alle eiere av slike mopedbiler for å varsle om endringene. I forhold til at dette er et regelverk som gjelder få, har gjennomføringen av ny ordning vært ressurskrevende. Det har medgått mye tid til å bevare henvendelser både i Vegdirektoratet og ytre etat i forhold til ordningens omfang.

Eldre førere

I februar 2002 ble det for første gang sendt brev til alle bilførere som fylte 70 år i 2002. Brevet minner om kravet om å ha med legeattest ved kjøring etter 70 år og det inviteres til oppfriskningskurs. Planen er at et slikt brev skal sendes hvert år til de førere som fyller 70 år.

Kurstilbud til eldre bilførere (65+) ble i 2001 tilbudt i alle fylker. I 2002 økte tilbudet til flere kommuner i hvert fylke. Målet er at eldre skal tilbys kurs der de bor .

Transport av farlig gods (ADR) overført til Direktoratet for brann- og elsikkerhet (DBE)

Transport av farlig gods (ADR) overført til Direktoratet for brann- og elsikkerhet (DBE) Arbeidet med overføring av arbeidsoppgaver knyttet til ADR- kompetansebevis fra Statens vegvesen til DBE ble gjennomført i 2002. Endringene gjelder fra 1.1. 2003. Statens vegvesen fortsetter med gjennomføring av prøver og utsteder kompetansebevis.

Trafikkassistentutdanning

I 2002 ble det satt i gang en 1-årig trafikkassistent-utdanning for ansatte i Statens vegvesen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Alle 37 som startet på utdanningen gjennomførte og har bestått. Tiltaket var et ledd i omskolering av ansatte i Statens vegvesen til oppgaver innen etatens trafiksikkerhetssatsing. Trafikkassistentenes arbeidsoppgaver er innen satsingsområdene på Trafikant- og kjøretøyområdet.

Økonomi

I 2002 nyttet Statens vegvesen om lag 13,4 milliarder kroner til riksvegformål, herav om lag 6,6 milliarder kroner til investeringsformål. Til fylkesvegformål (jf. tabell 2 i tabellvedlegget) er det nyttet om lag 2,3 milliarder kroner, her 0,8 milliarder til investeringsformål .

Disponible midler og forbruk i 2002, samt tildeling 2003 (tall i 2002-kr)

Kap 1320	Statens vegvesen	Disponible midler mill. kr *)	Regnskap mill. kr	Forbruk i % av disponibelt	Bevilgning i 2002 mill. kr
Post 23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	5 747,8	5 881,2	102,3	5 295,7
Post 24	Statens vegvesens produksjon	-62,2	-62,2	-	-
Post 30	Riksveginvesteringer	4 653,0	4 735,5	101,8	4653,9
Post 31	Tilskudd til rassikring	292,3	270,1	92,4	101,8
Post 33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	84,6	59,5	70,3	119,9
Post 35	Vegutbygging i Bjørvika	-	-	-	9,8
Post 61	Omstillingstilskudd — fv. 228 Fræna kommune	-	0,4	-	-
Post 72	Tilskudd til riksvegferjedrift	1 050,3	1 047,7	99,9	1 050,3
Sum statlige midler		11 765,8	11 932,2	102,4	11 231,4
Annen finansiering		1 734	1 878	108,3	2 098,1
Totalt		13 499,8	13 810,2	102,3	13 329,5

Forutsatte og faktiske inntekter i 2002

Kap. 4320	Statens vegvesen	Forutsatte inntekter mill. kr	Regnskap mill. kr	Inntekter i % av forutsatt
post 01	Salgsinntekter	16,4	43,7	266,5
post 02	Diverse gebyrer	255,0	253,2	99,3
post 15*	Arbeidsmarkedstiltak	0,9	0,9	100,0
post 16*	Refusjon av fødsels- og adopsjonspenger	15,2	15,2	100,0
post 17*	Refusjon lærlinger	0,1	0,1	100,0
post 18*	Refusjon av sykelønn	52,2	52,2	100,0
post 80*	Refusjon av lønns-utgifter	4,2	4,2	100,0
Totalt		344,0	369,5	865,8

*) Forutsatte inntekter er satt lik regnskap.

Statens vegvesen hadde i 2002 et merforbruk på 1, 4 pst. (166 mill. kr) i forhold til disponibel ramme. Til sammenligning var det i 2001 et mindreforbruk på 4,4 pst. Merforbruket skyldes at utgiftene knyttet til etablering av aksjeselskap for Statens vegvesens produksjonvirksomhet i sin helhet ble høyere enn beregnet. Dette ble dekket over kap. 1320, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold og post kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer. Underskuddet er senere ettergitt av Finansdepartementet.

Kostnadsoverslag

Kostnadsøkningen totalt for alle strekningene som ble åpnet for trafikk i 2002 er 6.4 pst. Tilsvarende tall for 2001 var 11.2 pst.

Selv om resultatet for landsgjennomsnittet er vesentlig bedre i 2002 enn de siste årene, arbeider Statens vegvesen kontinuerlig med å forbedre arbeidet og rutineene med prosjektstyring og med utarbeidelse av kostnadsoverslag og prosjektstyring.

I 2002 ble 8 prosjekter kvalitetssikret av eksternt firma.

Veginvesteringer

Investeringsprosjekt

I 2002 ble 32 km stamveger og 108 km øvrige riksveger åpnet for trafikk. Videre ble det bygd 61 km gang- og sykkelveger. De største vegprosjektene er omtalt fylkesvis.

Følgende større vegprosjekt ble åpnet for trafikk i 2001:

- Rv 120 Erpestad – Gardermoen, Akershus
- E134 Hegstad – Damåsen, Buskerud
- E134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes, Buskerud
- Rv 580 Midtun – Hop, Hordaland
- Rv 616 Kolset – Klubben, Sogn og Fjordane
- E39 Blindheim – Breivika, Møre og Romsdal
- Rv 94 Stallogargoflågan, Finnmark

Kostnader

Statens vegvesen hadde i 2002 et merforbruk på 1, 4 pst. (166 mill. kr) i forhold til disponibel ramme. Til sammenligning var det i 2001 et mindreforbruk på 4,4 pst. Merforbruket skyldes at utgiftene knyttet til etablering av aksjeselskap for Statens vegvesens produksjonvirksomhet i sin helhet ble høyere enn beregnet. Dette ble dekket over kap. 1320, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold og post kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer. Underskuddet er senere ettergitt av Finansdepartementet.

Kostnadsøkningen totalt for alle strekningene som ble åpnet for trafikk i 2002 er 6.4 pst. Tilsvarende tall for 2001 var 11.2 pst.

Selv om resultatet for landsgjennomsnittet er vesentlig bedre i 2002 enn de siste årene, arbeider Statens vegvesen kontinuerlig med å forbedre arbeidet og rutineene med prosjektstyring og med utarbeidelse av kostnadsoverslag og prosjektstyring.

I 2002 ble 8 prosjekter kvalitetssikret av eksternt firma.

Bompenger

I 2002 ble 1730 mill. kr stilt til disposisjon fra bompengeselskapene til bygging av riksveger. Dette er en økning på 8,6 % fra 2001. Bompengemidlene utgjorde i 2002 om lag 28 % av de samlede midlene som ble brukt til bygging av riksveger. I alt betalte trafikantene om lag 3230 mill. kr i bompenger i 2002. Dette er 23,8 % mer enn året før.

I 2002 vedtok Stortinget 6 prosjekter som skal finansieres med bompenger: E6 Svinesundforbindelsen, Rv 9 Setesdal, E 39 Listerpakken, Ryfylkepakken (planlegging), Bergensprogrammet og Rv 661 Skodjebrua.

Tre bompengeprosjekter ble avviklet i 2002: Rv 36 Menstad-Kulltangen og E 18 Eidangerhalvøya i Telemark og E 10 Nappstraumen i Nordland.

Per 31.12.2002 var det til sammen 45 prosjekter som enten var i drift eller vil bli satt i drift i løpet av 2003 .

Mål og resultater

Framkommelighet

Norges bosettingsmønster og topografi gjør at et godt utbygd vegnett er avgjørende for å få til et effektivt transportsystem. Målet er bedre framkommelighet for personer og gods, samtidig som de negative konsekvensene av vegutbygging og trafikk blir minst mulig

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 veger, god drift og vedlikehold av vegnettet og trafikkinformasjon.

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

Dynamisk veg- og trafikkinformasjon

Statens vegvesen driver et omfattende arbeid for å gi trafikantene best mulig oppdatert informasjon om status og framkommelighet på vegnettet. Det samles inn, lagres, bearbeides og presenteres veg- og trafikkinformasjon som blant annet distribueres på www.vegvesen.no, telefon 175, RDS-TA, tekst-tv og til ulike radiostasjoner og andre media. Det formidles oppdatert informasjon om stengte veger, kolonnekjøring, veg- og føreforhold, framkommelighet og øvrige trafikkforhold.

Mål og resultater*

	Millioner kroner	
	Mål 2002	Resultat 2002
Endring i samfunnets transportkostnader totalt	-300	-124
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	-150	90
Endring i bedriftsøkonomiske kostnader for næringslivet	-600	-525

* Beregnede virkninger av Statens vegvesens aktivitet

Veginvesteringer: se eget kapittel under økonomi

Trafikksikkerhet

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

Ulykkesutvikling

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå viser at 12854 personer ble drept eller skadd i vegtrafikken i 2002. Dette er 1057 flere drepte eller skadde enn i 2001, eller en økning på 9 %. Til sammenligning økte vegtrafikken fra 2001 til 2002 med 3 %. Tallet på drepte og skadde personer er det høyeste siden 1977.

310 personer er drept i vegtrafikken i 2001. Dette er 35 flere drepte enn i 2001, som tilsvarer en økning på ca 13 %. I gjennomsnitt de siste 10 årene er 301 personer drept pr år i vegtrafikken.

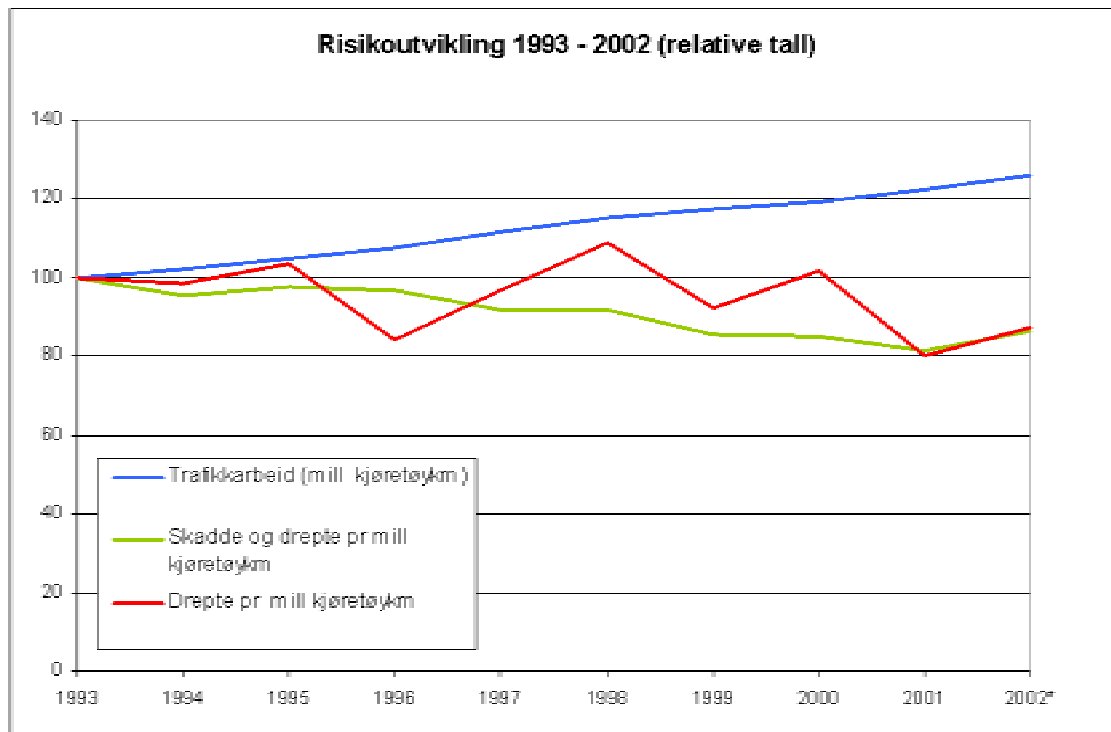
Tallene viser foreløpig en økning i trafikkdrepte fra 2001 til 2002 innenfor alle trafikantgrupper unntatt fotgjengere og bilpassasjerer. Økningen i antall drepte fra 2000 til 2001 er forholdsvis størst for kategorien "andre trafikanter" (personer på spark, kjelke og ski, førere av traktor etc.), med 75 %. Tallet på trafikkdrepte motorsyklister og sykklister viser en oppgang på ca 1/3

Skadde eller drepte fordelt på trafikantgrupper

Trafikantgruppe	Skadde eller drepte			Drepte		
	2000	2001	2002 *	2000	2001	2002
Bilfører	5 754	5 794	6 186	141	130	156
Bilpassasjer	3 208	3 144	3 407	83	59	56
Sum personer i bil	8 962	8 938	9 593	224	189	212
Motorsykkel	743	721	798	40	28	37
Moped	396	403	550	6	5	6
Sykkel	808	703	855	13	6	8
Fotgjenger	998	920	942	47	43	40
Andre	96	112	116	11	4	7
Sum alle trafikantgrupper	12 003	11 797	12 854	341	275	310

* Tall for 2002 er foreløpige.

Risikoen for å bli drept eller skadd i vegtrafikken har vist en nedadgående tendens de siste 10 årene. Et tall på drepte og skadde på 12854 personer og en trafikk- økning på 3 % i 2002 betyr imidlertid at skaderisikoen er økt med 6 % fra 2001 til 2002. Risikoen for å bli drept i vegtrafikken viser betydelig større svingninger fra år til år. Fra 2001 til 2002 har det vært en risikooøkning på ca 9 %.



*Risikotall for 2002 er foreløpige.

Det ble i 2002 gjennomført tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde med en samlet anslått virkning på ca 415 færre skadde og drepte. Dette tilsvarer en måloppnåelse på 86 prosent i forhold til Handlingsprogrammet for 2002.

Tiltak på trafikant- og kjøretøyområdet anslås å ha bidratt til rundt halvparten av denne reduksjonen. Investerings tiltak anslås å ha bidratt til ca 100 færre skadde og drepte, endrede fartsgrenser utenfor tettbygd strøk med vel 70 færre skadde og drepte, og drift og vedlikehold med resten.

Med utgangspunkt i St. meld. Nr. 46 Nasjonal transportplan og strategiplanen Trafikksikkerhet på veg 2002 - 2011 har Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 - 2011 som inneholder en nærmere konkretisering av virkemidlene. Planen ble lagt fram i mars 2002. Med denne planen har de tre etatene ønsket å presentere effektive trafikksikkerhetstiltak det skal satses på i tiden fremover.

I handlingsplanen er nullvisjonen retningsgivende for det videre trafikksikkerhetsarbeidet. Møteulykker, utforkjøringsulykker og påkjøring av myke trafikanter står for 80 % av de drepte i trafikken og tiltak rettet mot slike ulykker skal prioriteres. Tiltak som bedrer atferden i forhold til fart, rus og bruk av bilbelte vil ha stor effekt på alvorlige ulykker og vil bli gitt høy prioritet. Staten vil følge opp handlingsplanen gjennom de årlige budsjettene og de rammer som der blir gitt .

Drift og vedlikehold

Innenfor de rammer som i dag gjelder for drift og vedlikehold har Statens vegvesen gjennom drifts- og vedlikeholdsstandarden tatt vare på trafikksikkerheten. Rettidighet ved gjennomføringen i standarden har stor betydning for trafikksikkerheten og dette gjelder både sommer og ikke minst vinterdriften

Sentrale trafikksikkerhetskampanjer

De siste årene er det gjennomført tidsbestemte sentrale informasjonskampanjer 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. Det sentrale opplegget blir videreført innenfor disse temaene i perioden 2002 - 2005, og inngår som eget satsingsområde i Statens vegvesens handlingsprogram. Det ble i 2002 etablert et sentralt kampanjesekretariat i Vegdirektoratet.

Pass farten

I 2002 skiftet kampanjen navn fra "Senk farten" til "Pass farten". Kampanjen har vært et samarbeid mellom Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk. Kampanjen har blitt gjennomført i sin opprinnelige form med kontroller utført av Statens vegvesen og politiet, skilting langs 30 utvalgte strekninger og med tilhørende informasjonstiltak overfor trafikantene. Kampanjen skulle opprinnelig gjennomføres i perioden juni- august i årene 1999 til 2001, men ble videreført i 2002 med nytt navn. Kampanjen er evaluert av SINTEF.

Bilbelte

Bilbelte kampanjen er en kombinasjon mellom kontroll- og informasjonstiltak gjennom året. Et av de største tiltakene er en felles kampanjeuke der Trygg Trafikk, Politiet og Statens vegvesen, Gjensidige NOR og NAF 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". Denne satsingen fortsatte i 2002.

Aktive skolebarn

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 "Aktive skolebarn", mellom Sosial- og helsedirektoratet, Trygg Trafikk, Politidirektoratet og Statens vegvesen, ble det arrangert fylkesvise konferanse i 12 fylker om temaet. Som en del av "Aktive skolebarn" er det startet en satsing mot grunnskolen med utvikling av materiell for å stimulere til sterkere fokus på trafikk og trafikksikkerhet og økt fysisk aktivitet.

Sykkel

Kampanjen "Sykkel for livet" som startet i 1998, ble også gjennomført i 2002. Formålet med kampanjen er å bedre samspeillet mellom bilist og syklist og med dette redusere antall ulykker.

Donna Diesel

Utenlandske tunge kjøretøy er involvert i en uforholdsmessig stor andel trafikkuhell på norske vinterveger. Statens vegvesen har på denne bakgrunn satt i gang en større informasjonskampanje, "Utenlandske sjåførere på norske vinterveger".

Informasjonskampanjen, som starter opp i oktober/november 2001, har som mål å redusere antall ulykker på norske vinterveger hvor utenlandske tungbiler er innblandet. Målgruppen er bileiere, sjåførere og oppdragsgivere. Budskapet i kampanjen er riktig dekkutrustning/ ha med kjettinger, kjøre- og hviletid, riktig rutevalg og last riktig. Her inngår utplassering av

informasjonsmaterieell langs vegrutene målgruppen velger på veg mot Norge. Kampanjen er bygd opp gjennom merkevaren Donna Diesel. Den er analysert av Transportøkonomisk institutt i 2002.

Fartsgrenseeendringer og nye fartsgrensekriterier i byer og tettsteder

Nye fartsgrensekriterier utenfor tettbygd strøk har medført at nesten 1300 km riksveg har fått nedsatt fartsgrense. Det meste av fartsgrenseeendringene ble foretatt høsten 2001. I 2002 fikk ca 240 km riksveg nedsatt fartsgrense .

Fartsgrense på 100 km/t er som et forsøk innført på noen motorvegstreknings med minst fire felt, høy standard og lav ulykkesfrekvens. I 2002 ble 100 km/t som særskilt fartsgrense innført på nye strekninger på E18 i Buskerud og Vestfold og strekninger på E6 og Rv 174 i Akershus.

Vegdirektoratet vil i 2003 foreta en evaluering av virkningen på fart og ulykker på motorvegstrekningene med 100 km/t og vegstrekingene der fartsgrensen er redusert fra 90 til 80 km/t og fra 80 til 70 km/t.

Statens vegvesen utarbeidet i 2002 forslag til nye kriterier for fartsgrenser innenfor tettbygd strøk, som ble sendt på høring. I arbeidet med kriteriene ble det lagt vekt på å bruke fartsgrensene aktivt for å redusere trafikkulykkene. Nullvisjonen har vært viktig i dette arbeidet. Det er lagt opp til en mer differensiert bruk av fartsgrenser i byer og tettsteder enn tidligere. Kriteriene skal gjøre det mulig for vegholder å resonnerer seg fram til en fartsgrense på en veg ut fra følgende elementer:

- Vegkategori (hovedveger, samleveger, atkomstveger)
- Bebyggelsestype (bolig- og sentrumsområder vs. industri- og næringsområder)
- Aktivitetsnivå (spesielt innslaget av myke trafikanter)
- Separering (god eller dårlig sikring av myke trafikanter)

Valg av fartsgrense må i tillegg baseres på lokale vurderinger. Nye fartsgrensekriterier innenfor tettbygd strøk ble endelig fastsatt i mars 2003.

Ulykkesanalysegrupper

Det ble i 1999/2000 etablert en forsøksordning med ulykkesanalysegrupper i Statens vegvesen etter vedtak i Stortinget. Arbeidet i gruppene er oppsummert, og forsøksordningen er blitt evaluert av SINTEF på oppdrag fra Vegdirektoratet. SINTEF har bla anbefalt at analysegruppene bør fortsette sin virksomhet, men knyttes tettere opp mot øvrig trafikkikkerhetsarbeid i etaten, at gruppene i større grad bør fokusere på skadeforebyggende tiltak, og at de bør tilknytte seg medisinsk ekspertise. Rapporten peker videre på at opplæringstilbudet til medlemmene i gruppene bør styrkes. Denne evalueringen har ligget til grunn for Statens vegvesens videre arbeid med ulykkesanalysegrupper. Det er vedtatt at det skal opprettes én ulykkesanalysegruppe i hver av Statens vegvesens 5 regioner, og at data skal samles inn av egne grupper ved vegvesenets distriktskontorer.

Andre trafikkikkerhetstiltak

Nye håndbøker

Det arbeides mer eller mindre kontinuerlig med revisjon av håndbøker

I 2002 har det vært arbeidet med å revidere skiltforskriften. Denne skal ligge til grunn for Håndbok 050 Trafikkskilt, som framover vil gjennomgå en større revisjon.

Det har vært arbeidet med å revidere Håndbok 051 Arbeidsvarsling. Endelig utgave ventes å foreligge i 2004. Videre har det vært arbeidet med å revidere Håndbok 062 Material- og funksjonskrav og håndbok for bomstasjoner med sikte på utgivelse i 2003.

Kommunale trafikksikkerhetsplaner

I 1996 ba Stortinget regjeringen "stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler fra "Aksjon skoleveg". I 2001 ble tilskuddsmidlene tatt inn i rammetilskuddet til fylkeskommunene og videreført som fylkeskommunal ordning.

Ved utgangen av 2002 hadde 77 % av kommunene vedtatte trafikksikkerhetsplaner. Andelen kommuner med vedtatte planer var ved begynnelsen av året 64 %. Flere kommuner som ennå ikke har vedtatt plan er godt i gang med arbeidet og ventes å ha ferdige planer i løpet av 2003. Bare 6 % hadde ikke kommet i gang med planarbeid. I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011 er det satt som mål at 90 % av kommunene i løpet av 2002 og 2003 skal ha vedtatte trafikksikkerhetsplaner.

Erfaringene med de kommunale trafikksikkerhetsplanene er stort sett gode. Planarbeidet har vært til nytte for mange kommuner. Trafikksikkerhetsplanene har bidratt til større engasjement i kommunene og har utløst en god del midler. Kravet om plan for å få tilskudd har satt fart i planarbeidet. Flere kommuner er i gang med revisjon av den første planen.

Trafikksikkerhetsrevisjoner

Trafikksikkerhetsrevisjon av vegplaner og eksisterende veg er en integrert del av Statens vegvesens kvalitetssystem. Hovedhensikten med trafikksikkerhetsrevisjoner er å avdekke feil, avvik og andre svakheter slik at det bygges trafikksikre veger, og bidra til forbedringer av eksisterende veger.

I NVVP 1998 -2007 ble det formulert krav om at alle planer blir kvalitetssikret blant annet med hensyn på trafikksikkerhet. Trafikksikkerhetsrevisjon av eksisterende veg er i Nasjonal Transportplan 2002-2011 tatt med som eget punkt blant Regjeringens satsingsområder for trafikksikkerhet på veg, og er utdypet nærmere i retningslinjene for Statens vegvesens

Handlingsprogram 2002-2011. Riksvegnettet er inndelt i ulike sikkerhetsklasser ut fra forventet skadegradstetthet. I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002- 2011 er målsettingen innen 2005 å gjennomføre revisjoner og strakstiltak på alle veger i sikkerhetsklasse 5 (680 km), nesten 400 km riksveg i sikkerhetsklasse 4 og på ca 80 km riksveg der fartsgrensen heves til 100 km/t. Dette utgjør en samlet veglengde på ca 1150 km. Det ble i 2002 gjennomført trafikksikkerhetsrevisjoner på ca 240 km eksisterende veg.

Sikkerhetsstyring

Det tas sikte på å ta i bruk et system for sikkerhetsstyring i Statens vegvesen for å styrke etatens trafikksikkerhetsarbeid. Dette er bla et sentralt punkt i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006- 2015. Et system for sikkerhetsstyring skal beskrive de metoder Statens vegvesen vil ta i bruk for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå som er i samsvar med nullvisjonens intensjoner og gitte sikkerhetsmål. En arbeidsgruppe utarbeidet i 2002 en rapport som beskriver elementene i et slikt styringssystem.

Nullvisjonsprosjekter

Vegdirektoratet inviterte i 2001 vegkontorene til å utvikle "gode eksempler på nullvisjonstiltak" i løpet av 2002. Dette omfatter tiltak innenfor både veg-, trafikant- og kjøretøyområdet . To tiltak skiller seg ut som større demonstrasjonsprosjekter: Utbedring av E18 gjennom Telemark og et bydelsprosjekt for sikkerhet og miljø i Bergen. Disse skal være gjennomført innen utgangen av 2005.

Det ble i 2002 besluttet å starte opp et større nasjonalt demonstrasjonsprosjekt i området Lillehammer - Øyer i Oppland. Dette omfatter bla E6, gater i Lillehammer og et kommunikasjonscenter på Vegmuseet.

Investeringer

Tidligere statlig øremerkede tilskudd til trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveger og kommunale veger ble i 2001 tatt inn i rammetilskuddet til fylkeskommunene og videreført som fylkeskommunal ordning. En kartlegging av hvordan tilskuddsordningen er blitt videreført i fylkeskommunal regi viser totalt en nedgang på ca 30 % i størrelsen på fylkeskommunale tilskuddsmidler til trafikksikkerhetstiltak i 2002 i forhold til årlige gjennomsnittlige statlige og fylkeskommunale midler i perioden 1997- 2000. De samlede fylkeskommunale bevilgninger til trafikksikkerhetstiltak og gang- og sykkelveger, herunder tilskuddsmidler, er imidlertid på omtrent samme nivå i 2001 og 2002 som det årlige gjennomsnittet i perioden 1997- 2000.

Riksvegferjer

Sikkerhet i riksvegferjedriften er høyt prioritert av både Statens vegvesen og av ferjeselskapene. Ulykkesrisikoen for trafikanter på ferjene er vurdert som mindre enn på de tilstøtende vegene. Det er i siste årene investert betydelige midler i sikkerhetsutstyr på norske riksvegferjer og det foregår en kontinuerlig oppdatering av utstyret i takt med utviklingen på området. I prioritering av midler til sikkerhet vil det i fremtiden blir gjort en vurdering mellom land og sjø etter hvor nytten i form av redusert risiko for drepte og skadde er størst.

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

Miljø

Omtanke for miljø står sentralt i Statens vegvesens virksomhet. Det er et mål å redusere støy og luftforurensning fra biltrafikken langs riksvegnettet, og å unngå at nye inngrep skader eller forringer biologisk mangfold, natur- og kulturmiljø.

Luftforurensning

Det er pr 1.1.2003 ingen overskridelser av grenseverdien for NO₂ eller PM₁₀ i tidligere forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy. Forskriften ble den 04.10.2002 erstattet av forskrift om lokal luftkvalitet. Antall personer som er utsatt for overskridelser av grenseverdiene i den nye forskriften er foreløpig ikke kjent.

Det er i løpet av 2002 blitt om lag 700 færre personer i boliger langs riksvegnettet som er utsatt for NO₂ over det nasjonale målet for 2010. Om lag 3 900 flere personer utsatt for svevestøv (PM₁₀) over det nasjonale målet for 2005. Dette skyldes økt piggdekkandel i Oslo som følge av at piggdekkgebyret ble fjernet.

Statens vegvesen gjennomfører undersøkelser av bruken av piggfrie vinterdekk i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Drammen. Undersøkelsen i 2002 viste en piggfriandel i Oslo på 68 %, i Bergen på 69 %, i Stavanger på 71 %, i Drammen på 60 % og i Trondheim på vel 55 %. Det er satt som mål at piggdekkbruken i disse byene ikke skal overstige 20 %.

I Oslo ble avgift på piggdekk opphevet høsten 2001 da målet om piggdekkbruk er oppnådd. Bergen kommune og Stavanger kommune 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. I Drammen gjelder en refusjonsordning for brukte piggdekk for alle som kan fremlegge dokumentasjon på at dekkene er kassert. Drammen kommune fant i 2002 å avvente innføring av piggdekkavgift. Trondheim kommune har videreført for 2002 ordningen med piggdekkavgift. Ordningen er supplert med økt brøyting og strøing i boligområder og innføring av refusjon for innlevering av brukte piggdekk.

Gjennom prosjektet Bedre byluft er det daglig tilgjengelig måledata av luftforurensning i Oslo, Trondheim, Bergen, Drammen og Stavanger på Statens vegvesens nettsider. For byene Oslo, Trondheim, Bergen, Stavanger og Drammen utarbeides det prognoser for luftkvaliteten for neste dag for parametrene PM₁₀, PM_{2,5} og NO₂, samt varsler relatert til 4 varslingsklasser.

Støy

Det foretas støydempende tiltak på boliger og institusjoner langs riksvegnettet for å redusere støyproblemene. I år 2002 ble antall personer utsatt for mer enn 42 dBA i sin bolig redusert med om lag 12 000. Dette er færre enn planlagt, noe som skyldes forsinkelser i planlegging og gjennomføring av støytiltak. Forsinkelsene vil bli tatt igjen i løpet av 2003 og 2004, slik at grenseverdien i forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for støy vil bli innfridd innen fristen 1.1.2005.

Om lag 1 900 færre personer er sterkt plaget av vegtrafikkstøy.

Inngrep/nærføring

Det har vært inngrep i og/eller nærføring til 5 daa naturreservat, 41 kulturminner og 22 daa kulturmiljøer. Det ble foretatt inngrep i 400 daa kulturlandskap, 4.6 km vassdragsbelte og 0.5 km strandsone. Det har ikke blitt foretatt inngrep i gjenværende urørte naturområder eller nasjonalpark/landskapsvernområde. Inngrepene er færre enn forventet.

Det er utbedret om lag 20 km riksveg med landskapsmessige problemer (belastning i problemlnivå 2 og 3 for landskap helhetsvurdering). Dette er 3 km mindre enn forventet.

Kompetanseheving innen miljø

Det er gjennomført kortere sentrale og regionale opplæringstiltak innenfor ulike miljøtema.