



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-2

10. januar 2019

Statsbudsjettet 2019 - Tildelingsbrev til Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2018–2019) og Innst. 13 S (2018–2019) som ble vedtatt av Stortinget 11. desember 2018. Dette brevet gjelder Stortingets vedtak og de mål, prioriteringer og rapporteringskrav som departementet stiller til Statens vegvesen i 2019.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for Statens vegvesen, herunder delmål/resultatmål og styringsindikatorer for 2019 og budsjettvedtak for 2019. Instruks for Statens vegvesen av 15. mars 2011 og Instruks om økonomistyring for Statens vegvesen av 26. september 2014 med endringer 26. januar 2016, og de arbeidsoppgavene som etaten har i henhold til disse, skal til enhver tid følges opp.

Innhold

1.	Overordnet mål og hovedprioriteringer	2
2.	Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2019.....	3
3.	Andre forutsetninger og krav	11
4.	Administrative forhold	16
5.	Budsjettildeling og fullmakter	18
6.	Rapportering og resultatoppfølging	24
7.	Avslutning.....	26

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
John Ulrikson
22 24 81 12

1. Overordnet mål og hovedprioriteringer

Det overordnede målet for transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

2019 vil bli et år preget av arbeid med omstilling av Statens vegvesen, bl.a. som en følge av avviklingen av sams veiadministrasjon og oppfølgingen av områdegjennomgangen av etaten. Den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveier, skal overføres til fylkeskommunene. Det tas sikte på at overføringen skjer 1. januar 2020, eller senest 1. januar 2021. Det vises også til Meld. St. 6 (2018-2019) *Oppgaver til nye regioner*.

Statens vegvesen skal i 2019 utrede ny organisering av Statens vegvesen. Ny organisering skal legge til rette for målet om mer vei for pengene. Departementet viser til brev av 29. oktober 2018 *Oppdrag om utredning – organisering av Statens vegvesen og trafikant- og kjøretøyområdet*. Vegdirektoratet blir i brevet bedt om å utrede ny organisering av Statens vegvesen. Et alternativ som skal utredes, er en divisjonalisering av Statens vegvesen. I tillegg kan andre modeller vurderes, herunder en modell med regioner. Utredningen skal oversendes departementet innen 15. januar 2019. Videre skal det som en del av reform av trafikant- og kjøretøyområdet utformes forslag til ny tjenesteleveransemodell og -struktur. Denne delen av oppdraget skal leveres innen 10. mai 2019.

Statens vegvesen skal i 2019 prioritere arbeidet med å forbedre etatens budsjett- og økonomistyringssystem og sikre rett kompetanse og kapasitet på budsjett- og økonomistyring i alle ledd i etaten. Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 14. og 21. november 2018 og Statens vegvesens brev av 7. og 13. desember om bl.a. tiltak som Vegdirektøren skal iverksette i Vegdirektoratet og i regionene, styringsdokumenter og styringssystemer i Statens vegvesen.

Det er et generelt krav at eventuelle avvik fra fastsatte mål og resultatkrav skal forebygges, avdekkes og korrigeres i nødvendig utstrekning i tråd med kravene i Økonomiregelverket. Vegvesenet skal iverksette tiltak for å tydeliggjøre økonomistyringsfunksjonen sentralt i etaten i 2019 og sikre at etaten til enhver tid har en økonomistyring som følger Stortingets bevilgningsreglement, reglementet for økonomistyring i staten og bestemmelser om økonomistyring i staten. Forberedende arbeider skal ikke bli igangsatt og videreført utover gjeldende fullmakter. Statens vegvesen skal rapportere til departementet på forbedringstiltak og oppfølging første gang 1. mars 2019 og deretter i tertial- og årsrapporter.

Departementet forutsetter videre at Statens vegvesen innretter sin virksomhet slik at departementet varsles i god tid innen sentrale budsjettfrister ved eventuelle større budsjettavvik og at avvik søkes minimert gjennom realistisk budsjettering og tett oppfølging av årsprognoser og porteføljestyling. Kvalitetssikring av prioriteringer og grunnlag for fullmakter skal være gjennomført til innspill til rammefordelingsforslaget til Samferdselsdepartementet i mai.

Statens vegvesen skal i 2019 prioritere arbeidet med å få mer vei for pengene. Dette innebærer at Statens vegvesen i alle faser av arbeidet med utbyggingsprosjekter, vedlikehold og drift av veiene, så langt som mulig, skal redusere kostnader og øke samfunnsnyten. Det skal benyttes kostnadseffektive løsninger i sektoren slik at tildelte ressurser forbedrer

infrastrukturen og reduserer samlet ulykkesrisiko på flest mulig strekninger. Departementet legger til grunn at etatens ressursbruk og kompetanse innrettes for effektivt å ivareta prioriterte oppdrag fra departementet.

Statens vegvesen skal vektlegge teknologiske endringer og bruk av ny teknologi i arbeidet med å nå de overordnede målene for transportsektoren. Samferdselsdepartementet ber derfor etaten legge til rette for forsøk med ny teknologi og nye mobilitetsløsninger i samarbeid med andre aktører.

2. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2019

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* og omtalen i Prop. 1 S (2018-2019). Departementet legger til grunn at prioriteringene som Statens vegvesen gjør i 2019, bygger opp om hovedmålene og føringene i disse dokumentene samt Stortingets behandling av disse, og i dette tildelingsbrevet.

I det følgende omtales hovedmål, etappemål og indikatorer for Statens vegvesen i 2019. Rapporteringskravene framkommer av vedlagte oversikt.

2.1. Hovedmål 1 – Fremkommelighet

<i>Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet</i>	
Etappemål	Indikatorer/styringsparameter
1.1 Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig	<ul style="list-style-type: none">• Stengt riksvei• Fremkommelighet på riksvei
1.2 Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet	<ul style="list-style-type: none">• Reisetid på riksveinettet
1.3 Persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gåing	<ul style="list-style-type: none">• Endring i trafikkarbeidet med personbil for byområdet• Endring i transportmiddelfordeling• Andel sykkelreiser
1.4 Universelt utformede reisekjeder	<ul style="list-style-type: none">• Antall holdeplasser på riksveinettet som er universelt utformet• Antall kollektivknutepunkter som er universelt utformet

Prioriteringer og krav i 2019 knyttet til hovedmål 1

Ny indikator for fremkommelighet på riksvei

Vi viser til tidligere dialog om arbeidet, bl.a. brev av 12. mars 2018, med å ferdigstille indikatoren. Siden 2019 er første året Statens vegvesen rapporterer på denne indikatoren, ber vi om en nærmere beskrivelse av indikatoren i første tertialrapport.

Veiinvesteringer

I alle faser av investeringsprosjekter skal etaten arbeide med å øke samfunnsnyttene og redusere kostnader. Det er lagt til grunn for bevilgningen og delegerte fullmakter at vedtatte

investeringsprosjekter skal gjennomføres rasjonelt. Det er forutsatt anleggsstart og forberedende arbeider på konkrete prosjekter i Prop. 1 S (2018-2019) som Statens vegvesen skal følge opp. Etatene rapporterer både på porteføljenivå og prosjektnivå i T1, T2 og årsrapporten. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet er enige om en mal for vedlegg til tertialrapportene som viser oppdaterte prognoser for sluttkostnad mot styringsmål og kostnadsrammer for hvert prosjekt. Indikatorene vil gi tall for avvik mellom prognose for sluttkostnad og henholdsvis styringsmål og styringsramme på aggregert nivå, jf. pkt. 3.2.

Matrise for kostnadsstyring

Nedenfor er det vist hvordan styring av det enkelte prosjekt skal foregå og hvordan avvik skal følges opp i dialogen med Samferdselsdepartementet. Byggefasen omfatter alle prosjekt som har fått fastsatt kostnadsramme av Stortinget, p.t > 500 mill. kr. Fasene frem til byggestart gjelder prosjekter som er omfattet av KS-ordningen, p.t > 750 mill. kr. Regjeringen har besluttet at beløpsgrensen for KS-ordningen vil bli hevet til 1 mrd. kr i neste rammeavtale. Departementet vil komme tilbake til om kravet om styringsmål og endringslogg også skal gjøres gjeldende for prosjekt under beløpsgrensen for ekstern kvalitetssikring. Vegdirektoratet skal legge denne modellen til grunn for sin styring og rapportering. Vegdirektoratet vurderer behov for rapportering for prosjekter med lavere kostnader enn de som er omfattet av modellen nedenfor. Samferdselsdepartementet vil presisere at dette er et generelt rammeverk, men at Vegdirektoratet må vurdere om det er behov for å varsle om enkeltsaker utenom tertialrapporteringen. Det er fortsatt enkelte forhold som må avklares nærmere. Vi vil melde tilbake til Vegdirektoratet i eget brev.

Beslutnings-
punkter

BP1: regjeringens
føringer etter KS1

BP2: oppstart
KDP

BP3:
vedtatt
planprogram

BP4:
investerings-
beslutning

Prosjektfaser	KVU / KS1	Mellomfase	Kommunedelplan	Reguleringsplan / KS2	Byggefase
Økonomiske rammer for fasen	Estimert kostnad (P50) settes i BP1		"KVU-estimat" settes i BP2 av VD (P50)	"Styringsmål" settes av i BP3 av SD (P50)	Styringsramme (P50) og Kostnadsramme: P85 (minus kutt) settes i BP4 av Stortinget
Endringslogg faser		1	2	3	4
		Hele/deler av KVU defineres som et prosjekt. Kostnadsestimat oppdateres og endringslogg beskriver overgang fra KVU til KDP	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose
Oppfølging VD – SD		Kostnadsestimat i denne fasen kan være grunnlag for å legge prosjekter inn i siste del av NTP	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger KVU- estimat med 10 % eller prognose overstiger KVU- estimat med 250 mill. (det som inntreffer først) SD informeres dersom planen avviker mht regjeringens føringer eller måloppnåelse (samfunns mål)	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsmål med 10 % eller prognose overstiger styringsmålet med 250 mill. (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Om iverksatte tiltak ikke sikrer måloppnåelse innenfor <i>styringsmålet</i> , eller prosjektforutsetning- er endres, søker VD om justering av styringsmål	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsrammen med 10 % eller prognose overstiger styringsrammen med 250 mill. (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Om iverksatte tiltak ikke sikrer måloppnåelse innenfor <i>kostnadsrammen</i> løftes saken til SD/Stortinget for ny bevilgningsbeslutning

Planlegging av store prosjekter

Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 legger rammene for planlegging av investeringer i årene fremover. I den grad Statens vegvesen i dag planlegger for store prosjekter som ikke er prioritert i NTP, skal dette ikke gå på bekostning av planlegging og gjennomføring av prioriterte prosjekter. Statens vegvesens planlegging etter plan- og bygningsloven av store prosjekter utover prioriteringene i NTP skal ha begrenset omfang. Oppstart av slik planlegging må avklares med departementet.

Drift, vedlikehold og forvaltning

Vegvesenet skal arbeide med å utvikle indikatorer for produktivitet og effektivitet i drift- og vedlikeholdsarbeidet, jf. omtale under effektivisering.

God og trafiksikker framkommelighet på veinettet

Statens vegvesen skal drifte, vedlikeholde og forvalte det nasjonale veinettet på en så kostnadseffektiv måte som mulig i tråd med gjeldende transportpolitiske mål. Innen drift og vedlikehold skal tiltak rettet mot trafiksikkerhet prioriteres. Strekninger med mange og alvorlige ulykker skal følges opp særskilt. Videre må drifts- og vedlikeholdsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, prioriteres, spesielt forutsigbarhet for tungtransporten. Det er også viktig å bedre forholdene for dem som velger kollektivtransport, sykkel og gange og å gjøre reisekjeden tilgjengelig hele året.

Gjennomgang av rutiner for inspeksjoner og tilstandsvurderinger

Departementet viser til det store behovet for utskifting av teknisk utstyr, særlig i tunneler, og vedlikehold av bruer. Statens vegvesen skal gjennomføre systematiske inspeksjoner av tunneler, bruer og ferjekaier for å kartlegge behovet for tiltak og kostnadene for disse som er nødvendig for å opprettholde standarden. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen gjennomgår regelverket om bruer og etterlevelsen av sine egne rutiner innenfor tunneler, bruer og ferjekaier med sikte på at registre for inspeksjoner og tilstandsvurderinger av veiobjektene blir etterrettelige, fullstendige og oppdaterte.

Riksveiferjer

Videreutvikle ferjemarkedet

Statens vegvesen har gjennomført utredningsarbeid for å utvikle ferjemarkedet fram mot 2050. Det er satt i gang en rekke tiltak på grunnlag av utredningsarbeidet, bl.a. for å holde kontroll på kostnadsutviklingen. Statens vegvesen skal arbeide videre med dette i 2019. Null- og lavutslippsløsninger skal være en forutsetning i alle nye anbud der det ligger til rette for det.

Transport i by – byvekstavtaler og bypakker

I NTP 2018-2029 er det lagt fram et rammeverk for byvekstavtaler. Det overordnede målet er nullvekst i persontransport med bil, jf. Samferdselsdepartementets brev av 31. oktober 2018. Det er viktig at partene finner løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Reforhandlinger av avtalene i Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren pågår. Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet fastsetter mandat for hvert byområde før forhandlingene starter. For oppstart på avtaleforhandlinger i nye byområder vil departementet komme tilbake til dette når avklaringer foreligger.

Bidra i reforhandlingene av eksisterende, forhandlinger om nye og oppfølging av inngåtte byvekstavtaler

I tråd med NTP 2018-2029 er det innført en ny modell for organisering av byvekstavtalene. Statens vegvesen leder den administrative forhandlings-/koordineringsgruppen i hvert byområde. Etaten skal bidra med faglige vurderinger og innspill i arbeidet med mandatene, til møtene i den politiske styringsgruppen og ellers i forhandlingsprosessen, samt i oppfølgingen av avtalene. Statens vegvesen skal koordinere de statlige etatene som deltar i arbeidet, og er hovedbindeleddet mellom etatene og departementene. Statens vegvesen skal holde Samferdselsdepartementet orientert om status i forhandlingene og oppfølging av inngåtte avtaler gjennom faste statusmøter og ellers ved behov.

I forhandlingene er det viktig at etaten bidrar til at det lages realistiske tidsplaner ut fra tilgjengelige ressurser og faglige vurderinger. Det er behov for sterk kostnadskontroll og nedskalering av prosjekter for å dempe presset på offentlige budsjetter og bompengebelastningen i byområdene fremover. I forhandlingene må det gjøres vurderinger av om det er samsvar mellom avtalenes omfang av prosjekter og kostnader sammenholdt med finansieringsplanen. Etaten skal bidra til at tiltakene som finansieres med statlige midler og bompenger, har en nøktern standard, fyller sin hovedfunksjon og bygger opp under målene i byvekstavtalene. Vi viser til at 50/50-prosjektene skal følges opp gjennom styringsmål og endringslogg, jf. matrise for kostnadsstyring og brev av 7. januar 2019.

I oppfølgingen av avtalene skal det rapporteres på måloppnåelse, og partene skal rapportere på bruk av midler innenfor sine ansvarsområder. Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å sammenstille materialet og rapportere til Samferdselsdepartementet som en del av budsjettprosessen. Departementet ber også om at Statens vegvesen lager et forslag til rapportering i Prop. 1 S på fremdrift og kostnadsutvikling i 50/50-prosjektene. Forslaget oversendes departementet innen 1. april 2019. Etaten skal for øvrig ha god oversikt over samlede kostnader i store prosjekter samt forventede utgifter det enkelte år for prosjekter og tiltak som inngår i avtalene inkludert bypakkene.

Kollektivtransport

Statens vegvesen skal som sektoransvarlig ha oversikt over det totale bildet i kollektivtransportsektoren, inkludert fylkeskommunal kollektivtransport og aktivitet i de største byområdene.

Oppfølging av Handlingsplan for kollektivtransport

Statens vegvesen skal følge opp regjeringens Handlingsplan for kollektivtransport på sitt område og rapportere på status.

Sammenhengende hovedveinett for sykkeltrafikken og tilrettelegging for gående

Planlegging og utbygging av sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder, skoleveier langs trafikkfarlige gjennomgangsveier og strekninger der det ferdes mange mindreårige, skal prioriteres. Det skal etterstrebtes lokalt tilpassede løsninger og dimensjonerings som holder kostnadsnivået nede, og hvor lokale myndigheters kunnskap brukes.

Universell utforming

Oppgradering av holdeplasser og knutepunkt skal ses i sammenheng med adkomsten til disse for å bidra til universelt utformede, sammenhengende reisekjeder. Statens vegvesen skal rapportere på arbeid som gjøres i 2019, for å integrere prinsippet om universell utforming.

2.2. Hovedmål 2 - Transportsikkerhet

Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

Statens vegvesen skal gjennomføre tiltak for å påvirke trafikantenes atferd, fysiske tiltak på veinettet og kjøretøyrettede tiltak. Tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene og ulykkestypene skal prioriteres.

<i>Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen</i>	
Etappemål	Indikatorer/styringsparameter
2.1 Antall drepte og hardt skadde i veitrafikken skal reduseres til maksimalt 350 innen 2030	<ul style="list-style-type: none">• Antall drepte og hardt skadde i veitrafikkulykker

Prioriteringer og krav i 2019 knyttet til hovedmål 2

Styrket og målrettet utekontrollinnsats

Den styrkede utekontrollinnsatsen skal videreføres. Hovedprioritet ved kontroll av tunge kjøretøy skal være sikring av last, vinterutrustning, kjøre- og hviletid, samt kabotasje. Det vurderes særskilt om ytterlige av den samlede kontrollressursen kan benyttes til disse kontrollene. Statens vegvesen skal i 2019 videreføre og styrke samarbeidet med andre kontrollmyndigheter både nasjonalt og internasjonalt. Videre skal Statens vegvesen målrette kontroll- og tilsynsvirksomheten generelt for å avdekke flest mulig kritiske feil, brudd og mangler. Bilbeltekontrollene skal rettes særlig mot grupper der andelen som bruker bilbelte, er relativt lav. I årsrapporteringen skal det også inkluderes statistikk på hvor mange kjøretøy som er innom kontrollpunktet, også uten å bli kontrollert, for bedre å synliggjøre det store omfanget av arbeidet som gjøres.

Forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker

Midlene til trafiksikkerhetstiltak skal brukes på tiltak for å forhindre primært møteulykker og utforkjøringsulykker, som etablering av midtrekkverk, utbedring av sideterreng, veibelysning, kurve- og kryssutbedringer, rekkverk og tilrettelegging for forsterket midtoppmerking. Oppfyllelse av minstestandard på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere er vesentlig i

dette arbeidet. Statens vegvesen skal i 2019 prioritere gjennomføring av tiltak som gir høyest samfunnsøkonomisk netto nytte. I rapporteringen skal det redegjøres for gjennomførte tiltak og anslått samfunnsøkonomisk netto nytte.

Oppfølging av funn i Vegtilsynssaker og tilrådinge fra Statens havarikommisjon

Statens vegvesen skal følge opp Vegtilsynets funn i tilsynssakene og tilrådingene fra Statens havarikommisjon (SHT) iht. fastsatt prosedyre. Det skal rapporteres særlig på oppfølging av tilrådinge fra SHT som er lukket på intensjon, dvs. de tilrådingene som Samferdselsdepartementet lukker før tiltakene er dokumentert gjennomført.

2.3. Hovedmål 3 – Klima og miljø

Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

<i>Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser</i>	
Etappemål	Indikatorer/styringsparameter
3.1 Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	<ul style="list-style-type: none"> • Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter
3.2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	<ul style="list-style-type: none"> • Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for NO₂ • Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM₁₀ • Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM_{2,5} • Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
3.3 Begrense tapet av naturmangfold	<ul style="list-style-type: none"> • Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Gjennom sitt ansvar for oppfølging av sektoren, skal Vegdirektoratet ha kunnskap om kildene til Norges klimagassutslipp fra veisektoren og bidra med analyser av kostnader og effekt av tiltak for å redusere transportutslippene nasjonalt for å nå Norges klimamål (for sektoren). Vegdirektoratet skal videre bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy og begrense tapet av naturmangfold gjennom den overordnede planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veitransportssystemet.

Prioriteringer og krav i 2019 knyttet til hovedmål 3

Utslipp fra veitransport

For at Norge skal kunne oppfylle våre klimamål og forpliktelser til lavest mulig kostnad for samfunnet, er det viktig at vi har kunnskap om klimaeffekt og samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak i transportsektoren. Vi må også ha kunnskap om tiltak som ligger under andre departementers ansvarsområder, men som berører vår sektor. Med

klimaeffekt menes her utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet. Statens vegvesen må ha kompetanse og ressurser til å levere dette kunnskapsgrunnlaget. Det er videre viktig at Statens vegvesen jobber tett med øvrige etater og virksomheter for å utvikle kunnskapen om klimatiltak i transportsektoren.

Statens vegvesen skal rapportere på historisk og forventet utvikling i utslipp fra veitransporten, samt driverne bak utviklingen. Statens vegvesen skal bistå Samferdselsdepartementet i å utføre nye tiltaksanalyser.

Lokal luftforurensing

Statens vegvesen skal i 2019 videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning gjennom samarbeid med kommunene, vedlikeholdstiltak og tekniske krav til kjøretøy. Statens vegvesen skal, i samarbeid med Miljødirektoratet, vurdere grenseverdiene for svevestøv som skal gjelde fra 2020, basert på et oppdatert kunnskapsgrunnlag for 2019, herunder vurdering av samfunnsøkonomisk nytte og gjennomførbarheten av utslippsreduksjoner.

I flere områder brukes i dag vinterfartsgrenser for å begrense negativ miljøpåvirkning for innbyggerne. Samtidig varierer også miljøbelastningen mye i perioder. Departementet ber Statens vegvesen om en særskilt vurdering av om nye digitale skilt og bruk av ITS kan bidra til at fartsgrensene bare settes ned på dager da utslippene tilsier det. Herunder bør det vurderes om det er formålstjenlig med forsøksordninger for å teste dette. Vurderingene må gjøres slik at det kan tas stilling til dette før 1. september 2019.

Klimateknologi i transportsektoren

Transportsektoren står overfor et teknologisk skifte. Ny teknologi kan bidra til utslippskutt fra transportsektoren fremover. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen følger aktivt med på teknologiutviklingen, og har kunnskap om barrierer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren.

Statens vegvesen skal sørge for at det er tilgjengelig månedlig oversikt over nybilsalget og totalt antall personbiler, lette varebiler, tyngre varebiler, lastebiler, bybusser og langdistansebusser som bruker elektrisitet eller hydrogen som drivstoff. For bybusser ønsker vi også en oversikt over antall nye busser som kan gå på biogass. Tallene skal også presenteres som en prosentandel av det totale antall kjøretøy i de ulike segmentene.

Statens vegvesen skal rapportere årlig på utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport og redegjøre for markedsutviklingen.

Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet

Samferdselsdepartementet ber om rapportering på direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til sektoren.

Redusere påvirkning på natur- og vannforekomster

Samferdselsdepartementets ønsker en vurdering av behovet for en ny indikator for naturmangfold. Departementet vil ta initiativ til et slikt arbeid.

Statens vegvesen skal ta hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom planlegging, bygging, drift og vedlikehold. Det skal søkes løsninger som er kostnadseffektive. Kjemikaliebruken og bruken av sprøytemidler skal holdes på et minimum. Det er behov for økt kunnskap om påvirkning og tiltak (inkl. kostnader) av plastforurensning til vann og grunn. Vi ber Statens vegvesen opparbeide slik kunnskap innen sitt ansvarsområde.

Statens vegvesen skal videreføre arbeidet med økologisk kompensasjon og bidra i arbeidet med å utvikle metodikken. Vi ber om rask tilbakemelding når dette er avklart med Klima- og miljødepartementet.

Følge utviklingen i utslipp fra Euro 6/VI kjøretøy i virkelig trafikk i norsk klima

Statens vegvesen skal følge utviklingen i utslipp fra Euro 6/VI kjøretøy i virkelig trafikk i norsk klima, herunder foreta nødvendig testing av biler.

Innsats mot støy

Samferdselsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Klima- og miljødepartementet har gitt Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Avinor og Folkehelseinstituttet i oppdrag å utrede en ny måleindikator for støy som har fokus på søvnforstyrrelse, og å anbefale de mest kostnadseffektive tiltakene for å redusere støy, jf. Prop. 1 S (2018-2019) for Samferdselsdepartementet, og felles oppdragsbrev i desember 2018. Frist for leveransen er 1. oktober 2019.

3. Andre forutsetninger og krav

3.1. Risikovurderinger

Mål og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet for statlig forvaltning. Systematiske og gjennomarbeidede risikovurderinger kan bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet, og bør være integrert i mål- og resultatstyringen. Gode risikovurderinger og en riktig bruk av disse, bidrar til å rette oppmerksomheten i styringsdialogen mot det som er viktig og vesentlig. Statens vegvesen sine risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet.

Statens vegvesen skal gjennom styringsdialogen med Samferdselsdepartementet synliggjøre hvilken usikkerhet som er knyttet til de mål og resultater som etaten er ansvarlig for, og redegjøre for hvordan usikkerheten blir håndtert og styrt. Etaten skal anbefale og iverksette tiltak for å håndtere risiko knyttet til mål- og resultatoppnåelsen.

Rapportere på risikovurderinger basert på ny mal

Bruk av risikovurderinger i styringsdialogen er et område som Samferdselsdepartementet ønsker å videreutvikle, jf. departementets brev av 16. mai 2018 og Vegdirektoratets svarbrev

av 15. juni om arbeidet med internkontroll og risikovurderinger i virksomheten. Alle etatene underlagt Samferdselsdepartementet skal nå spille inn risikovurderinger med utgangspunkt i en felles mal. Basert på etatenes innspill, vil departementet vurdere hvordan risikovurderingene kan være grunnlag for styringsdialog og utarbeidelse av senere tildelingsbrev, og vil følge opp dette i samråd med etatene.

Vi ber ut fra dette om at Statens vegvesen spiller inn en overordnet risikovurdering i tråd med vedlagte mal til første tertialrapport. Statens vegvesens risikovurderinger skal også oppsummeres og omtales i tertialrapportene og årsrapporten.

Statens vegvesen skal legge inn kostnadsnivå og kostnadskontroll i store investeringsprosjekter som et risikoområde. Risikovurderingene skal dekke både tidligfase og gjennomføringsfase.

Vegvesenet har identifisert følgende risikoområder: 1) gjennomføring av oppgavene i resultatavtaler og årsplan, 2) prosjektstyring, 3) effektivisering, 4) omstillingsevne, 5) etterlevelse. I tillegg til risikoområder som Statens vegvesen selv har avdekket, ber Samferdselsdepartementet etaten ta inn to risikoområder under hovedområdene "gjennomføring av budsjettet" og "effektiv ressursbruk".

Risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet

Under gjennomføring av budsjettet skal Statens vegvesen redegjøre for risikomomenter som kan føre til mer- eller mindreforbruk av budsjetttrammer og overskridelser av fullmakter, samt tiltak (både forslag og igangsatte) som etaten foreslår eller selv kan gjennomføre for å redusere risiko.

Statens vegvesen skal innrette sitt eget arbeid slik at etaten kan levere fullstendige budsjettinnspill av høy kvalitet til rett tid, jf. Instruks om økonomistyring for Statens vegvesen. Som en del av risikovurderingen skal etaten opplyse om tiltak som sikrer at etaten overholder departementets frister i arbeidet med statsbudsjettet.

Risiko knyttet til effektiv ressursbruk

Statens vegvesen skal rapportere på oppfølging av investeringsprosjekter i 2019, jf. krav under hovedmål 1. Samferdselsdepartementet ber også om at budsjett- og kostnadsstyring av investeringsprosjekter inngår som et risikoområde i 2019, under "effektiv ressursbruk". Tilnærmingen her skal ikke knyttes til enkeltprosjekter, men til den samlede prosjektporteføljen og være overordnet, strukturell og analytisk.

Risiko knyttes til nytte samt kostnads- og omfangsøkninger og omfatter alle fasene av investeringsprosjektene. Tiltak som er iverksatt eller skal iverksettes, samt planlagte tiltak for å redusere høy eller kritisk risiko på kort og lengre sikt skal fremgå.

3.2. Effektivisering og digitalisering

Målet med effektiviseringsarbeidet er å få mer vei for pengene innenfor de gjeldende budsjetttrammene. Statens vegvesen skal drifte, vedlikeholde og forvalte det nasjonale veinettet i tråd med gjeldende transportpolitiske mål og gjeldende kvalitetsstandard til en lavere enhetspris over tid, eller med bedre måloppnåelse og høyere kvalitet til samme kostnad og enhetspris. Videre skal Statens vegvesen levere ny vei i tråd med gjeldende transportpolitiske mål og gjeldende kvalitetsstandard til en lavere total kostnad med lavere enhetspris for samlet prosjektportefølje over tid, eller mer ny vei med bedre samfunnsnytte, måloppnåelse og høyere kvalitet for samme total kostnad og enhetspris.

Mål for interne kostnader

Statens vegvesen opprettet i 2014 et effektiviseringsprogram med mål om å redusere interne kostnader med 10-15 pst. innen 2023 sammenlignet med forventet utvikling. I tråd med tilrådingene fra områdegjennomgangen av Statens vegvesen justeres effektiviseringsmålet. Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader fra 11 700 mill. 2017-kr i 2017 til 10 000 mill. 2017-kr i 2023.

Statens vegvesen skal rapportere om det pågående arbeidet med effektiviseringsprogrammet og prognose for interne kostnader ved utgangen av budsjettåret i tertialrapportene. I årsrapporten skal det rapporteres på gjennomførte tiltak, oppnådde effektiviseringsgevinster, forventede effektiviseringsgevinster og nivå på interne kostnader i 2019.

Indikatorer for produktivitet og effektivitet

Effektiviseringsprogrammet har frem til nå omfattet etatens interne kostnader. For å bygge opp under målet om mer vei for pengene, utvides programmet til å omfatte etatens samlede virksomhetsområde slik at eksterne kostnader blir inkludert i programmet. Effektiviseringsarbeidet skal følges opp gjennom produktivitets- og effektivitetsindikatorer. Etaten skal rapportere på følgende indikatorer i 2019:

- Samlet avvik mellom prognose for sluttkostnad og styringsmål
- Samlet avvik mellom prognose for sluttkostnad og styringsramme

Det skal i 2019 arbeides videre med å etablere ytterligere produktivitets- og effektivitetsindikatorer med sikte på implementering 1. januar 2020. Samferdselsdepartementet vil sende et brev om saken.

Tiltak for å følge opp ABE-reformen

Reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2019. Formålet er å gi incentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer. Denne innhenting er satt til 0,5 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Grunnlaget for beregningen i 2019 er saldert budsjett 2018. For Statens vegvesen er produktivitetsgevinsten i 2019 satt til 18,233 mill. kr på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, 28,721 mill. kr på post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, 11,855 mill. kr

på post 28 Trafikant og kjøretøytilsyn og 2,188 mill. kr på kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer. I tertial- og årsrapportene skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Rapportering på indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Statens vegvesen skal rapportere på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet. I tertialrapportene rapporteres akkumulerte data for tertialene. Inndata skal også oppgis, jf. brev av 13. juni 2018 fra Samferdselsdepartementet.

Organisering av Statens vegvesen og trafikant- og kjøretøyområdet

Det vises til brev fra departementet 29. oktober 2018 med oppdrag om utredning. Vegdirektoratet skal innen 15. januar 2019 oversende departementet utredning om ny organisering av Statens vegvesen. I brevet gis oppdrag på trafikant- og kjøretøyområdet. Denne delen av oppdraget har frist 10. mai 2019.

Oppfølging av AutoSys-prosjektet

Samferdselsdepartementet forutsetter at AutoSys-prosjektet gis den nødvendige prioritet og at anbefalt tiltak i KS2-rapporten følges opp i det videre arbeidet med leveransene på kjøretøyområdet.

3.3. Samfunnssikkerhet

Arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart og inngå som en integrert del av etatens virksomhet.

Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren er å unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell og minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå, samt sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett i både normalsituasjoner og under påkjenninger.

De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i etatene er fastlagt i "Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren" fra 2015. Som det framgår av strategien skal etatene særskilt prioritere følgende tre områder:

- Klimatilpasning
- Informasjons- og IKT-sikkerhet
- Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner.

I 2016 konkretiserte etatene hva ovennevnte prioriteringer innebærer for egen virksomhet i egen strategi for samfunnssikkerhet.

Statens vegvesen skal i 2019 delta på de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder, i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Samferdselssektoren er en viktig del av totalforsvaret, og Statens vegvesen skal kunne yte støtte til Forsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig. Statens vegvesen skal i 2019 være en aktiv bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, og delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Statens vegvesen har en rolle, inkludert evalueringsarbeidet etter NATO-øvelsen Trident Juncture 2018.

I tillegg ber vi Statens vegvesen være særlig oppmerksom på det forebyggende sikkerhetsarbeidet og følge opp bestemmelsene i ny sikkerhetslov med forskrifter. Statens vegvesen vil bli involvert i arbeidet departementet iverksetter knyttet til ny sikkerhetslov og forskrifter som trer i kraft i 2019, samt følge opp eventuelle vedtak i den forbindelse.

Statens vegvesen skal i løpet av 2019 rapportere om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid. Samferdselsdepartementet kommer tilbake med nærmere bestilling.

Oppfølging av egen strategi og tilhørende handlingsplan

Statens vegvesen skal i 2019 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi og tilhørende handlingsplan. Rapporteringen skal synliggjøre forholdet mellom strategiske mål, tilstand og status innenfor målområdene, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Den skal sendes som selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I tertialrapportene skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

I løpet av første halvdel av 2019 skal det utarbeides en helhetlig og overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren. Samferdselsdepartementet ber derfor om at Statens vegvesen setter av ressurser i første halvdel av 2019 til dette. Statens vegvesen vil tidlig i januar 2019 motta en nærmere bestilling med en presisering av hva det forventes at Statens vegvesen skal bidra med i arbeidet.

3.4. Oppfølging av EU/EØS-saker

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk, og la våren 2018 fram en ny strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021. Oppfølging av denne strategien, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer. Videre vil arbeidet med å ivareta norske interesser knyttet til Brexit bli prioritert.

I det løpende EØS-arbeidet er det særlig viktig å være tidlig ute i medvirkningsarbeidet for å identifisere saker som er viktige for Norge, og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Videre er det viktig å bidra til å oppfylle regjeringens mål om å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning.

Statens vegvesen deltar i økende grad i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Statens vegvesen følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til Utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Videre bes Statens vegvesen rapportere på dette i de samarbeidsfora som finnes mellom departementet og underliggende virksomheter på EU/EØS-området. Der hvor Statens vegvesen deltar i EUs regleverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

3.5. Riksrevisjonen

Vegdirektoratet skal fortløpende følge opp de sakene som Riksrevisjonen tar opp angående Statens vegvesen gjennom Dokument 1 og forvaltningsrevisjoner. Vegdirektoratet skal videre følge opp fortløpende de oppgavene som Samferdselsdepartementet tar opp i korrespondanse med etaten.

Departementet viser bl.a. til Dokument 1 (2018-2019) hvor Riksrevisjonen kommenterer saker som gjelder Statens vegvesen. Revisjonen viser at Statens vegvesen ikke har satt i gang flere av tiltakene som skulle sikre at tidligere avdekkede mangler og svakheter ved drifts-, vedlikeholds- og investeringsvirksomheten er korrigert og fulgt opp. Riksrevisjonen ga en revisjonsberetning til Statens vegvesen med forbehold. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til dette i eget brev til Vegdirektoratet.

4. Administrative forhold

4.1. Bompenger

Systemløsning for bompengeneinnkreving

Departementet forutsetter at arbeidet med anskaffelse av ny systemløsning for bompengeneinnkreving prioriteres i 2019, og understreker viktigheten av å få på plass systemer som erstatter dagens løsning, CS Norge. Statens vegvesen skal holde departementet orientert om arbeidet i de jevnlig statusmøtene mellom departementet og etaten, med tilhørende rapportering.

Skille ut utstedervirksomheten

Utstedervirksomheten skal skilles fra bompengeselskapene. Dette innebærer at dagens integrerte utstedere skal avvikles, og markedet åpnes for nye utstedere. Utstederforskriften trådte i kraft 1. januar 2019. Vegdirektoratet får en sentral rolle i arbeidet med å tilrettelegge for nye utstedere og bistå ved avvikling av integrerte utstedere, herunder avvikling av kundemasse. Statens vegvesen skal holde departementet orientert om arbeidet i de jevnlig statusmøtene mellom departementet og etaten med tilhørende rapportering.

4.2. Tilgjengeliggjøring av offentlige data, herunder veidata

Statens vegvesen skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data i samferdselssektoren, jf. Samferdselsdepartementets brev av 12. april 2018.

Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for mange ulike data, herunder personopplysninger. Behandlingsgrunnlaget for personopplysninger skal som hovedregel være samtykke eller hjemmel i lov. Det påligger Statens vegvesen som behandlingsansvarlig, å påse at behandling av personopplysninger har nødvendig rettslig grunnlag og for øvrig er innenfor gjeldende regler for behandling av slike opplysninger.

I tråd med føringene for IKT-sikkerhet i "Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren", jf. 3.1, skal Statens vegvesen legge følgende sikkerhetsmål til grunn for sine IKT-systemer:

1. **Konfidensialitet:** At informasjonen ikke blir kjent for uvedkommende, og dermed at bare de som gis tilgang til informasjonen, faktisk får det.
2. **Tilgjengelighet:** At informasjon og tjenester er tilgjengelige når de trengs.
3. **Integritet:** At informasjonen er til å stole på, og at systemer og tjenester fungerer slik de skal.

Beskrivelse av regulatorrollen

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen utrede behovet for å legge til rette og regulere transportsystemene for å fremme for morgendagens transportløsninger, herunder samle og systematisere kunnskapsutvikling fra prosjekter og piloter i Norge og internasjonalt.

4.3. Lærlinger

Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst en lærling. Vi ber om at Statens vegvesen innen 1. august 2019 informerer departementet om antall lærlinger i etaten, spesifisert innenfor fagområde og om det har vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 15. desember 2017.

4.4. Fellesføring – Motvirke arbeidslivskriminalitet

Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester, et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Det forventes at offentlige virksomheter går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Statens vegvesen er en stor innkjøper og skal ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter sikre at deres leverandører følger lover og regler. Statens vegvesen skal i årsrapporten redegjøre for resultater fra oppfølging av inngåtte kontrakter og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i samarbeid med Nærings- og fiskeridepartementet og Direktoratet for forvaltning og IKT utarbeidet et rundskriv (H-8/2017) med forklaring på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan virksomhetenes resultater skal gjengis i årsrapportene.

4.5. Fellesføring - Inkluderingsdugnad

Statens vegvesen skal arbeide systematisk for å realisere regjeringens inkluderingsdugnad og utvikle rutiner og arbeidsformer i personalarbeidet med sikte på å nå målene for dugnaden. Statens vegvesen skal i årsrapporten redegjøre for hvordan Statens vegvesens rekrutteringsarbeid har vært innrettet for å nå 5 pst.-målet og de øvrige målene for inkluderingsdugnaden. Har Statens vegvesen hatt nyansettelser i rapporteringsperioden skal andelen som har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en, rapporteres i årsrapporten for å sikre personvernet til de nyansatte. I årsrapporten skal alle virksomheter vurdere arbeidet opp mot målene for dugnaden; hva som har vært vellykkede tiltak, hva som har vært utfordringer og hvorfor virksomheten eventuelt ikke har lykket med å nå målene for dugnaden, jf. Rundskriv H-3/18.

5. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 11. desember statsbudsjettet for 2019, jf. Prop. 1 S (2018–2019) og Innst. 13 S (2018–2019). Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i proposisjonen og slik det er utdypet i dette brevet, samt i tråd med de prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. Det vises for øvrig til kravene i punkt 1 i dette brevet angående krav til forbedring av budsjett- og økonomistyringen i Statens vegvesen.

5.1. Bevilgninger til Statens vegvesen for 2019

Disse bevilgningene ble vedtatt:

Kap./ post	Benevnelse	Kroner
1320	Statens vegvesen	
01	Driftsutgifter	4 334 900
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	6 631 800
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 179 500
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 631 400
30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31</i>	12 555 200
31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 043 400
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	18 300
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	85 700
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	264 500
62	Skredsikring fylkesveier, <i>kan overføres</i>	776 900
63	Tilskudd til gang- og sykkelveier, <i>kan overføres</i>	78 500
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	25 000
72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 277 300
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	531 400
Sum kap. 1320 Statens vegvesen		31 433 800
1330	Særskilte transporttiltak	
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	1 532 000
64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler	771 000
Sum kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 63 og post 64		2 303 000
4320	Statens vegvesen	
01	Salgsinntekter m.m.	220 000
02	Diverse gebyrer	500 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	111 700
Sum kap. 4320 Statens vegvesen		831 700

Bevilgningen skal disponeres i samsvar med kravene i Bevilgningsreglementet og de fullmaktsgrenser som foreligger for 2019, jf. omtale av fullmaktene nedenfor. Departementet vil presisere at aktiviteten i 2019 må tilpasses budsjetttrammene og at Statens vegvesen ikke må forskuttere uttak av bompenger for prosjekter som er ventet vedtatt i egne proposisjoner gjennom året.

Bevilgningene på kap. 1320 skal dekke et normalt omfang av uforutsette hendelser og Statens vegvesen skal innrette budsjettstyringen og disponere budsjettet med dette utgangspunktet. Det skal settes av 50 mill. kr på post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, til å dekke skader som følge av vær eller andre uforutsette hendelser.

Innenfor rammen til kap. 1320, post 29 er det satt av 500 mill. kr i statlig bidrag til det nye OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet, som *ikke* skal disponeres av Statens vegvesen, dvs. at Statens vegvesen har 1 131,4 mill. kr til disposisjon. Statens bidrag skal settes på en ikke rentebærende konto i Norges Bank og utbetales til OPS-selskapet ved trafikkåpning, jf. Prop. 1 S (2018-2019). Samferdselsdepartementet håndterer dette.

På post 30 skal det settes av midler til å innfri bompengelånet i prosjektet E134 Dagslett – Linnes.

Vi viser til statsregnskapet for 2018 for kap. 1320 Statens vegvesen på postnivå. I 2019 skal Statens vegvesen iverksette tiltak for å redusere avvik i forhold til bevilgninger. Departementet viser spesielt til underpostene på post 30 Riksveiinvesteringer, og tilskuddspostene 62 Skredsikring fylkesveier, og 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier. Forbruket må følges nøye fra begynnelsen av året, jf. innspill til Revidert nasjonalbudsjett 2019 hvor Vegdirektoratet skal oversende innspill allerede i månedsskiftet februar/mars. Statens vegvesen må derfor i alle ledd i organisasjonen følge forbruk og midler til disposisjon nøye med hensyn til både mer- og mindreforbruk.

Midlene på post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport. Det legges opp til å finansiere forsterkningstiltak på bruer som ikke tåler 60 tonn totalvekt. For bruer der det er fornuftig med mer omfattende utbedring eller nybygging utover det som er nødvendig for å kunne tillate 60 tonn totalvekt, må tilleggskostnadene dekkes av fylkeskommunene.

Kartverket gjennomfører prosjektet Nasjonal digital høydemodell som innebærer oppmåling av hele landet ved hjelp av flybåren laserskanning. Prosjektet gjennomføres og finansieres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. Prosjektet har en ramme på 420 mill. kr og er planlagt ferdig i 2022. I samsvar med tidligere kontakt om saken ber departementet om at Vegdirektoratet viderefører deltakelsen i prosjektet med et finansieringsbidrag på 3 mill. kr i 2019.

Vi viser til kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Statens vegvesen må se posten i sammenheng med midlene over post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. Statens vegvesen skal bistå i arbeidet med belønningsavtaler. Vi viser videre til statsregnskapet for 2018. Statens vegvesen skal i 2019 særlig følge opp mindreforbruket på kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

Vi viser til kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS, post 90 Avdrag på lån, og kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS, post 80 Renter. Lånet er regulert gjennom avtale mellom Samferdselsdepartementet (långiver) og Svinesundsforbindelsen AS (låntaker). Statens vegvesen forvalter statens eierinteresse i Svinesundsforbindelsen AS. Vi viser til brev av 6. februar 2007 fra departementet til Statens vegvesen om rapportering, budsjettering mv.

5.2. Fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S og Innst. 13 S (2018-2019)

Stortinget vedtok 11. desember 2018 bl.a. disse fullmaktene:

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan overskride bevilgningen under kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4320 postene 01, under kap. 1320 post 28 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4320 post 02, under kap. 1320, post 22 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4320 post 03.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier: 40 mill. kr.

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, 31 og 36 — Investeringer, riksvei — Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser: 2 600 mill. kroner.

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

- 1. starte opp investeringsprosjektet rv. 5 Kjøsnestfjorden innenfor en kostnadsramme på: 1 331 mill. kroner.*

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

- 2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.*

3. *forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:*
Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, 31 og 36 – Investeringer, riksvei – Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser: 3 000 mill. kroner.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 22 Drift og vedlikehold

- *Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser: 8 400 mill. kroner.*
- *Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år: 2 700 mill. kroner.*

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveiferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 700 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år, ikke overstiger 1 600 mill. kroner.

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Statens vegvesen.

Forutsetninger for fullmaktene

Statens vegvesen kan videredelegere fullmakten om salg og bortfeste av fast eiendom internt i Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Statens vegvesen følger opp at fullmakten blir utøvd forsvarlig i etaten.

Fullmakten til forskuttering av statlige midler til riksveiiinvesteringer skal dekke allerede inngåtte forpliktelser og det skal i utgangspunktet ikke inngås nye avtaler om forskuttering av statlige midler med bompenger. Dersom det er behov for å inngå nye avtaler om forskuttering med bompenger, må Statens vegvesen ta dette opp med Samferdselsdepartementet.

Oppfølging av fullmaktene

Flere av de delegerte fullmaktene gjelder forpliktelser utover budsjettåret. Erfaringer viser at Statens vegvesen ikke har god nok oversikt over inngåtte kontraktsforpliktelser og prognoser for forpliktelser som er planlagt inngått. Samferdselsdepartementet understreker derfor at etaten skal ha systemer som gir god oversikt over hvordan fullmaktene er disponert. Etaten skal til enhver tid styre virksomheten slik at den holder seg innenfor gjeldende fullmakter. Videre må etaten sørge for at forslag til fullmakter i forbindelse med budsjettprosessen er

fullstendige og leveres innen fastsatte frister. Vi viser til i den sammenheng til omtalen av oppfølgingen av etatens budsjett- og økonomistyringssystem under punkt 1 og risikovurderinger av budsjetttrammer og fullmakter under punkt 3.1.

5.3. Andre fullmakter

Fullmakter etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 13. januar 2017 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Statens vegvesen er disse fullmaktene relevante:

Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2019. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1320, post 22, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Statens vegvesen nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2019 må Statens vegvesen vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Ved inngåelse av nye avtaler må Statens vegvesen nøye vurdere de budsjettmessige konsekvensene av avtalene. Dersom det ikke er budsjettmessig dekning for en avtale, må den legges fram for Samferdselsdepartementet før den blir inngått, slik at ev. behov for bevilgninger kan bli vurdert i de ordinære budsjettprosessene.

Fullmakt til å behandle erstatningskrav mot staten

Justis- og beredskapsdepartementet fastsatte i 2017 nytt rundskriv G-01/2017 om erstatningskrav mot staten – belastning av budsjettkapittel 471, post 71, og frafall av foreldelsesinnsigelse. Samferdselsdepartementet delegerer med dette til Vegdirektoratet myndighet til å behandle erstatningskrav mot staten og samtykke i erstatningsbetalinger når kravet ikke overstiger 3 mill. kr. Alle saker av prinsipiell karakter skal forelegges Samferdselsdepartementet. For saker over 2 mill. kr ber departementet Statens vegvesen sende varsel til Samferdselsdepartementet umiddelbart etter at kravet har kommet inn.

Fullmakten kan videredelegeres internt, men departementet forutsetter da at Vegdirektoratet har et opplegg for å følge opp utøvelsen av en ev. delegert fullmakt, slik at praktiseringen blir mest mulig ensartet.

For øvrig viser vi til vårt brev av 24. mai 2017 og til bestemmelsene i rundskriv G-01/2017.

5.4. Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

I Innst. 13. S (2018-2019) viser vi spesielt til følgende merknader fra et flertall i komiteen:

"Rv. 19 Moss

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det i budsjettet for 2019 er satt av planleggingsmidler bl.a. til rv. 19 i Moss. I denne sammenheng er det viktig å samordne planene med byggingen av ny jernbane gjennom byen. Flertallet vil derfor påpeke viktigheten av at planarbeidet med delstrekninger av rv. 19 ikke blir forsinket."

"Eigerøy bru

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Eigerøy bru i Eigersund kommune i Rogaland ikke ivaretar dagens krav til effektiv transport og trafiksikkerhet. Den utgjør en flaskehals for lokalt næringsliv, særlig ved at det nå er innført vektbegrensninger. Ny bro er vedtatt i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) i planperioden 2024-2029 med en kostnad på 310 mill. kroner. Flertallet ønsker en vurdering av broen som et fornyingsprosjekt på bakgrunn av de endrede forutsetningene med vektbegrensninger."

6. Rapportering og resultatoppfølging

6.1. Generelt

I instruks for økonomistyring for Statens vegvesen er det satt krav til rapportering fra etaten både i og etter budsjettåret.

Summen av rapporteringene i tertialrapportene, årsrapporten og på etatsstyringsmøtene skal bidra til en best mulig styringsdialog og fortløpende resultatoppfølging. Etatsstyringsmøtene bør utfylle og forklare de skriftlige rapportene snarere enn å gjengi innholdet i disse.

6.2. Års- og tertialrapporter for 2019

Statens vegvesen skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet.

Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter fastsatt standard, jf. vedlegg. Det vises også til Finansdepartementets rundskriv R-115 av 24. november 2016 om utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap, og maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring.

Årsrapporten for 2019 skal bl.a. inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Statens vegvesens gjennomførte aktiviteter og resultater. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene Statens vegvesen har hatt til rådighet, har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene. Vi viser til vedlegget for nærmere redegjørelse av rapporteringskravene i årsrapporten.

Årsrapport med årsregnskap skal sendes til Samferdselsdepartementet senest 13. mars 2020. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai 2020, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og Statens vegvesen. Statens vegvesen skal ikke publisere årsrapporten før rapporten har vært behandlet i styringsdialogen.

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 10. juni 2019 og 10. oktober 2019 skal Statens vegvesen sende tertialrapport til departementet.

Vedlagt er en oversikt over rapporteringskrav. Styringsparametere er markert i egen kolonne. Generelt vil det være slik at dersom et område utvikler seg i feil retning, vil departementet ha et særskilt behov for å følge opp, herunder informeres om korrigerende tiltak som Statens vegvesen foreslår satt i verk. Hva som er viktig styringsinformasjon i en periode, vil dermed kunne endre seg, noe som bl.a. innebærer at rapporteringskravene i T2 kan bli mer omfattende enn det som fremgår av vedlegget.

6.3. Plan for etatsstyringsmøtene og frister for levering av budsjettdokumenter mv.

Det blir lagt opp til å holde fire etatsstyringsmøter i 2019:

Aktivitet	Frist for rapportering	Dato
Etatsstyringsmøte med statsråden		28. januar
Etatsstyringsmøte om årsrapporten for 2018	15. mars	3. april
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap		12. juni
Etatsstyringsmøte om 1. tertialrapport	10. juni	20. juni
Etatsstyringsmøte om 2. tertialrapport	10. oktober	22. oktober
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap		11. desember

I tabellen nedenfor er det ført opp tentative tidsfrister for levering av budsjettinnspill til departementet i 2019. Endelige datoer vil gå fram av Samferdselsdepartementets brev med bestillinger av materialet. Av hensyn til departementets og regjeringens budsjettarbeid vil vi understreke at Vegdirektoratet må holde de fristene som departementet setter i brevene om bestilling av materialet.

Dokument	Tidsfrist til departementet
Revidert nasjonalbudsjett 2019	1. mars
Rammefordelingsforslaget 2020	6. mai
Fullmakter	24. mai
Delleveranse til Prop. 1 S (2019-2020)	15. juni
Utkast til Prop. 1 S (2019-2020) generell del	2. august
Utkast til Prop. 1 S (2019-2020) plandel	9. august
Nysaldering 2019	1. oktober
Grunnlagsmateriale til statsbudsjettet 2021	13. desember

7. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten, stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, og post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, samt kap. 4320 Statens vegvesen, til disposisjon for Statens vegvesen i 2019. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1. S (2018–2019) og Innst. 13 S (2018–2019), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2019, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)
ekspedisjonssjef

John Ulrikson
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi:
Riksrevisjonen

Vedlegg

Overordnede risikovurderinger for 2019 - Statens vegvesen

Kort innledende tekst, ca 1/2 side om etatens hovedmål, hva som er viktig for måloppnåelse. Etatens arbeid med risikovurdering av virksomheten.

Risikoen på virksomhetsnivå

Etaten identifiserer iboende risikoer (mulige uønskede hendelser før tiltak, rutiner og aktiviteter er etablert) innenfor følgende hovedområder:

- Etatens samfunnsoppdrag og mål
- Gjennomføring av budsjettet
- Effektiv ressursbruk
- At virksomheten driver i samsvar med gjeldende lover og regler

De identifiserte risikoene samles i et mindre antall kategorier (f.eks. 1-3 innenfor hvert av hovedområdene), som utgangspunkt for risikomatrisen.

Risikomatrise

Det settes opp en risikomatrise for de oppgitte kategoriene. Det brukes følgende betegnelser:

Sannsynlighetskategorier:

S1	S2	S3	S4	S5
Meget liten	Liten	Moderat	Stor	Svært stor

Konsekvenstype:

1	2	3	4	5
Ubetydelig	Lav	Moderat	Alvorlig	Svært alvorlig

Risikonivåer (kombinasjonen av sannsynlighet og konsekvens, se risikokart s. 3):

1	2	3	4
Lav	Moderat	Høy	Kritisk

For hver av de definerte kategoriene settes det opp identifiserte risikoer/risikomomenter og tiltak. Utgangspunktet for rapporteringen bør være risikomomenter der risikonivået er moderat til kritisk (og senere rapportering på om risikonivået er brakt ned til et lavere nivå). Tiltak kan inndeles i ulike faser, f.eks. 1) gjennomførte tiltak, 2) tiltak i prosess, 3) planlagte tiltak og 4) mulige tiltak.

Eksempel på risikomatrix:

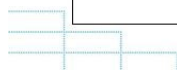
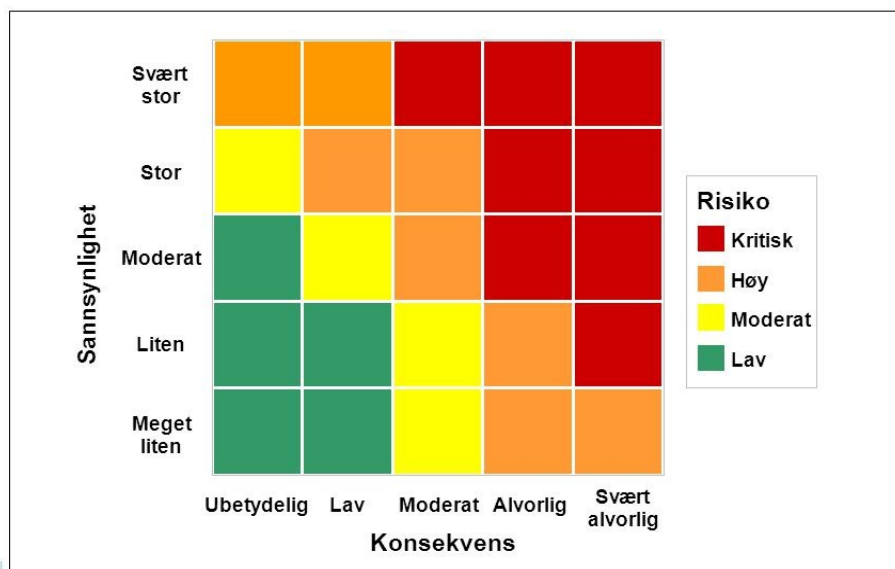
Kategori 1: Samfunnsoppdraget

Beskrivelse: Risiko for manglende oppfyllelse av samfunnsoppdraget

Her settes inn et kort avsnitt om hva manglende oppfylling av samfunnsoppdraget kan innebære.

Risikomoment	S og K	Risikonivå	Tiltak
Omstillingsevne <i>Hva kan skje? Iboende risiko</i>	3 og 5	Kritisk	Gjennomførte tiltak Tiltak i prosess Planlagte tiltak Mulige tiltak
Miste nøkkelpersonell/kompetanse <i>Hva kan skje? Iboende risiko</i>	3 og 3	Høy	Gjennomførte tiltak Tiltak i prosess Planlagte tiltak Mulige tiltak

Risikokart



Rapporteringskrav års- og tertialrapporter 2019					
	Styringsparameter	Tidspunkt for rapportering			Kommentar
		T1	T2	Årsrapport	
Risikovurderinger					
Felles for alle etatene					
Risikoområder		X			
Oppsummering av risikoer	X	X	X	X	Oversikt over risikoer og tiltak, jf. egen mal. Basert på innspill i mal
Andre krav til Statens vegvesen					
Risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet	X	X	X	X	Risikoområde som skal inngå i mal og rapportering
Risiko knyttet til effektiv ressursbruk	X	X	X	X	Risikoområde. Kvitteres også ut som egen sak
Mål fra Nasjonal transportplan 2018-2029					
Fremkommelighet					
Stengt riksveg	X			X	
Fremkommelighet på riksveg	X	X		X	
Reisetider på riksveinettet	X			X	
Endring i trafikkarbeid med personbil for byområdet	X			X	
Endring i transportmiddelfordelingen	X			X	
Andel sykkelreiser	X			X	
Antall holdeplasser på riksveinettet som er universelt utformet	X			X	
Antall kollektivknutepunkter som er universelt utformet	X			X	
Transportsikkerhet					
Antall drepte og hardt skadde i veitrafikkulykker	X	X	X	X	
Miljø					
Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO2-ekvivalenter	X			X	
Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for NO2	X			X	
Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM10	X			X	
Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM2,5	X			X	
Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB	X			X	
Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet	X			X	
Økonomi/ressursbruk					
Felles for alle etatene					
Regnskap kap./post	X	X	X		
Prognose forbruk kap./post	X	X	X		
Bruk av fullmakter	X	X	X	X	
Årsregnskap	X			X	
Andre krav til Staten vegvesen					
Tiltak for å bedre budsjett- og økonomistyringssystem	X	X	X	X	
Effektiv ressursbruk					
Felles for alle etatene					
Administrasjon					
Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)		X	X	X	Følger definisjonen av tilsvarende nøkkeltall DFØ
Totalutgift per årsverk (KPI2)		X	X	X	
Lønnsutgiftsandel (KPI3)		X	X	X	
Andel administrative utgifter (KPI4)		X	X	X	
Administrative utgifter per årsverk (KPI5)		X	X	X	
Tiltak for å følge opp ABE-reformen	X	X	X	X	
Adm. nøkkeltall DFØ					
Antall ansatte per 31.12				X	
Antall årsverk				X	
Samlet tildeling post 01-99				X	
Utnyttelsesgrad post 01-29				X	
Driftsutgifter				X	
Lønnsandel av driftsutgifter				X	
Lønnsutgifter pr årsverk				X	Jf. KPI1
Lønnsandel av total omsetning				X	
Konsulentandel av total omsetning				X	
Andre rapporteringskrav til Statens vegvesen					
Interne kostnader					
Status for interne kostnader og effektiviseringstiltak	X	X	X	X	
Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og kjøp av tjenester		X	X	X	
Prosjektstyring					
Vesentlige endringer i framdrift investeringsprosjekter		X	X	X	
Rapportering i henhold til matrise for kostnadsstyring, inkl. 50/50-prosjektene	X	X	X	X	Rapportering på prosjektnivå, inkl. exeffil som viser hele prosjektporteføljen
Samlet avvik mellom prognose for sluttkostnad og styringsmål	X	X	X	X	Aggregerte tall

	Styringsparameter	Tidspunkt for rapportering			Kommentar
		T1	T2	Årsrapport	
Samlet avvik mellom prognose for sluttkostnad og styringsramme	X	X	X	X	Aggregerte tall
Andre rapporteringskrav					
Felles for alle etatene					
Samfunnssikkerhet	X	X	X	X	Hovedrapportering i vedlegg til T1 og T2
EØS-arbeidet				X	Kort beskrivelse av arbeidet i etaten i 2019
Tilgjengeliggjøring av offentlige data				X	
Motvirke arbeidslivskriminalitet				X	Fellesføring
Inkluderingsdugnaden				X	Fellesføring
Likestilling i virksomheten				X	Følge tidligere maler fra SD
Lærlinger i virksomheten				X	Kvitteres ut som egen sak til SD, frist 01.08.2019
Andre rapporteringskrav til Statens vegvesen					
Antall km veinett utbedret med gul midstrie				X	
Antall km ny firefelt vei med fysisk adskilte kjørebener åpnet for trafikk				X	
Antall midtrekkverk bygd på to- og trefelts veier				X	
Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking				X	
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret				X	
Antall km tilrettelagt for gående og syklende				X	
Andel tilfredsstillende vegdekke på riksvei				X	
Gjennomgang av rutiner for inspeksjoner og tilstandsvurderinger				X	
Videreutvikle ferjemarkedet				X	
Status for byvekstavtaler		X	X	X	
Øvrige indikatorer for byvekstavtaler				X	
Oppfølging av Handlingsplan for kollektivtransport		X		X	
Oppfølging av funn i Vegtilsynssaker og tilrådinger fra Statens havarikommisjon				X	
Forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker				X	Jf. tekst i tildelingsbrevet
Oppfølging av Autosys-prosjektet		X	X	X	
Planstatus for prosjektene i Nasjonal transportplan				X	
Systemløsning for bompenggeinnkreving		X	X	X	
Skille ut utstederverksometen		X	X	X	
Status for tunnelutbedringsprogrammet		X	X	X	
Styrket og målrettet utekontrollinnsats		X	X	X	
Utvikling i bilparken, inkl. nullutslippkjøretøy				X	
Saltforbruk				X	
Lokal luftforurensning				X	
Status for lade- og fylleinfrastuktur for alternative drivstoff				X	
Klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet				X	Utvikling av metoder for utvelgelse
Prisutvikling drift og vedlikehold, anleggsmarkedet og innenriks sjøfart				X	



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-3

11. februar 2019

Statsbudsjettet 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 1 - Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum - Bolna, i Nordland - Fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet

Vi viser til Prop. 102 S (2017-2018) Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum - Bolna, i Nordland. Videre viser vi til Innst. 49 S (2018-2019), se vedlegg.

Stortinget behandlet saken den 22. november 2018 og gjorde vedtak i tråd med innstillingen.

Samferdselsdepartementet er gitt fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Samferdselsdepartementet delegerer med dette fullmakten til Vegdirektoratet.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Bent E. Skogen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bent E. Skogen
22 24 82 29



STORTINGET

Innst. 49 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 102 S (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum–Bolna, i Nordland

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram et forslag til revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, slik at strekningen Krokstrand sentrum–Bolna kan fullføres som del av vegutviklingskontrakten. De økte kostnadene foreslås finansiert med bompenger ved at det etableres en ny bomstasjon på Bolna. I tillegg utvides innkrevingsperioden i eksisterende bomstasjoner på Skamdal og Reinforshei fra 15 til 18 år. I bomstasjonen på Bolna legges det til grunn innkreving i 15 år.

Arbeidene omfatter utbedring av en 13 km lang strekning samt bygging av en ekstra bomstasjon på Bolna. Styringsrammen for disse arbeidene er fastsatt til 273 mill. 2018-kroner og kostnadsrammen til 301 mill. 2018-kroner. Ved at strekningen likevel gjennomføres som en del av vegutviklingskontrakten, er det forventet at kostnadene vil bli vesentlig redusert sammenliknet med om utbyggingen skal utlyses som et nytt anbud i perioden 2024–2029. Det legges opp til anleggsstart i 2018 og fullføring i 2020.

I Prop. 55 S (2013–2014) er samfunnsøkonomisk netto nytte for utbyggingen av E6 Helgeland nord beregnet til 700 mill. 2014-kroner, mens netto nytte over totale kostnader er beregnet til 0,6. Nyttien av å bygge ut

strekningen Krokstrand sentrum–Bolna inngår i disse beregningene. I beregningene er det lagt til grunn bompengefinansiering.

I proposisjonens kap. 1 gjøres det rede for prosjektets historikk. Prosjektet ble vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom stortingsbehandlingen av Prop. 55 S (2013–2014) og Innst. 178 S (2013–2014). I Prop. 1 S (2015–2016) ble det varslet om kostnadsøkninger, og i Prop. 1 S (2016–2017) ble det forutsatt at omfanget av utbyggingen skulle reduseres slik at kostnadsrammen ikke ble overskredet. Dette var mulig ved å ta ut programområdetiltak, ta i bruk en opsjon i kontrakten og avbestille arbeidene på de to delstrekningene helt i nord, Krokstrand sentrum og Krokstrand–Bolna, avbestille forutsatte arbeider på delstrekningen Raudfjellfoss–Krokstrand og redusere reserven i prosjektet.

Gjennom behandlingen av Prop. 56 S (2016–2017) og Innst. 226 S (2016–2017) sluttet Stortinget seg til et opplegg som innebærer at forutsatte arbeider på delstrekningen Raudfjellfoss–Krokstrand likevel gjennomføres uten at de statlige bevilgingene til prosjektet økes. Dette skyldes at det som følge av lavere faktisk lånerente enn forutsatt i Prop. 55 S (2013–2014) i stedet kan benyttes 30 mill. 2017-kroner mer i bompenger til utbygging enn tidligere beregnet. Samtidig ble fastsatt kostnadsramme for prosjektet økt tilsvarende.

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, s. 308, er det lagt til grunn at de to nordligste delstrekningene Krokstrand sentrum og Krokstrand–Bolna tas ut av vegutviklingskontrakten og gjennomføres i siste seksårsperiode. Det er forutsatt 450 mill. 2017-kroner til utbedring av strekningen i perioden 2024–2029. Ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029 ba Stortinget om at regjeringen sikrer en helhetlig og sammenhengende gjennomføring av alle del-

strekningene som inngår i prosjektet, og i samarbeid med lokale myndigheter finner en løsning i tråd med lokale og regionale myndigheters vedtak.

Et forslag til revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord ble lokalpolitisk behandlet i Rana kommune og Nordland fylkeskommune i 2017.

Nordland fylkeskommune og Grane, Vefsn og Rana kommuner har tidligere fattet vedtak om garantier for et bompengelån på inntil 590 mill. kroner til utbygging av E6 Helgeland nord, jf. Prop. 55 S (2013–2014). Maksimal lånegjeld inkl. låneopptak til utbedring av strekningen Krokstrand sentrum–Bolna er beregnet til 690 mill. kroner. Eventuell økning av den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Økning av de kommunale garantiene må godkjennes av Fylkesmannen i Nordland.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 102 S (2017–2018) Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum–Bolna, i Nordland.

Prosjektet omfatter utbedring av en strekning på til sammen 13 km, i tillegg skal det bygges en ekstra bomstasjon. Et revidert finansieringsopplegg vil sikre en sammenhengende gjennomføring av alle delstrekninger i prosjektet E6 Helgeland nord. Ny bomstasjon med tovegs innkreving skal etableres på Bolna, hvor det legges til grunn innkreving i 15 år. I de to eksisterende

bomstasjonene Skamdal og Reinforshoi forlenges innkrevingsperioden fra 15 til 18 år.

Komiteen merker seg at prosjektet skal gjennomføres som en del av eksisterende vegutviklingskontrakt, som vil være kostnadsbesparende i forhold til å gjennomføre utbedringene på et senere tidspunkt. Det legges opp til oppstart i 2018 og fullføring i 2020. Kostnadsrammen for arbeidene er 301 mill. kroner (2018-prisnivå). Utbedringen forutsettes finansiert med bompenger.

Videre merker komiteen seg at det foreligger lokalpolitisk tilslutning i Rana kommune samt i Nordland fylkeskommune. Den lokalpolitiske tilslutningen legger til grunn at Statens vegvesen arbeider for at trafikksikkerhetstiltak som ikke gjennomføres i denne omgang, kan finansieres og iverksettes senere i utbyggingsperioden.

Komiteen merker seg at takstene i eksisterende bomstasjoner i utgangspunktet opprettholdes.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre utbedring av strekningen E6 Krokstrand sentrum–Bolna innenfor en kostnadsramme på 301 mill. 2018-kroner.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til utbygging og finansiering av E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum–Bolna. Villkårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. november 2018

Helge Orten

leder

Siv Mossleth

ordfører



3 NOV 2018

Til

REGJERINGEN

Mottatt 22/11-2018

STAVANGERPOSTEN I NINE BOKTID

SD

STAVANGERPOSTEN I NINE BOKTID

29. 11. 18
[Handwritten signature]

Stortinget har i dag, ved behandlingen av innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum-Bolna, i Nordland, gjort vedtak i samsvar med vedlagte innstilling (Innst. 49 S (2018-2019)). Prop. 102 S (2017-2018)

Oslo, den 20. november 2018

[Handwritten signature: Jon W. Troen]
president

[Handwritten signature]



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-5

14. mars 2019

Statsbudsjettet 2019 – Supplerende tildelingsbrev nr. 2 - Oppdrag til Statens vegvesen om å gjennomføre nye konseptvalgutredninger (KVUer) og strekninger som unntas fra KVVU

Vi viser til tidligere kontakt og prosesser om nye KVUer og unntak fra KVVU, jf. bl.a. Samferdselsdepartementets brev 27. juni 2017.

I tillegg til KVVUene som ble igangsatt etter vårt brev 27. juni 2017 har departementet nå besluttet at det skal gjennomføres KVVU for Ny by Bodø – transportsystemer, og KVVU rv. 658 Ålesund-Vigra.

KVVUen for Bodø skal bl.a. se på transportutfordringer knyttet til utviklingen av nye boligområder, nærings- og havnearealer som del av den planlagte flyttingen av flyplassen. Det forventes at utredningsarbeidet vil berøre infrastrukturiltak som kommer inn under både statlig, fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. I tillegg forventes det at tiltak på arealplansiden vil være en sentral del av KVVUen. Det er i utgangspunktet Bodø kommune som vil være øverste planmyndighet på arealplansiden. Som hovedregel er KVVU en ren statlig utredning. Det har derfor ikke vært praksis for at fylkeskommuner og kommuner deltar i prosjektstyringsgruppen i KVVU-arbeidet. Departementet vil som et unntakstilfelle i denne utredningen be om at fylkesmannen, fylkeskommunen og kommunen inviteres til å delta i styringsgruppen for KVVUen.

Behovet for KVVU rv. 658 Ålesund-Vigra må særlig ses i sammenheng med økt trafikk gjennom Ellingsøy-tunellen og Valderøy-tunellen, og behovet for at sikkerheten skal opprettholdes til tross for trafikkveksten.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikk sikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bent E. Skogen
22 24 82 29

Videre har departementet besluttet at det gis unntak fra kravet om KVV/KS1 for flere strekninger som inngår i riksvegnettet, Det vises til gjeldende praksis om at det ikke gjennomføres KVV/KS1 for vegstrekninger hvor det ikke foreligger reelle konseptuelle spørsmål, f.eks. der aktuelle tiltak i all hovedsak vil være utbedring i dagens trasé. Det gis dermed unntak fra kravet om KVV/KS1 for følgende strekninger:

- E39 Valsøya-Storøya
- Rv. 70 Oppdal-Kristiansund
- Rv. 7 Hønefoss-Gol
- E6 Otta-Dovrefjell
- E6 Mo i Rana

Når det gjelder Mo i Rana forutsettes det at behov for videre planavklaringer for ev. tiltak på E6 gjøres gjennom ordinære planprosesser etter plan- og bygningsloven, og at det ikke er behov for en KVV i denne omgang. Dersom det på sikt blir aktuelt med større tiltak på jernbane, havn eller øvrige veiprosjekter for Mo i Rana vil departementet gjøre en ny vurdering av behovet for en KVV.

Departementet vil understreke at oppstart av planlegging av prosjekter som ikke er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 ikke skal gå på bekostning av prioriterte prosjekter. For planlegging av prosjekter som ikke er prioritert i inneværende NTP vises det videre til føringer gitt i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev 10. januar 2019 s. 6 *Planlegging av store prosjekter*.

For de nye KVVene i Bodø og Ålesund vil vi i første omgang be om at det utarbeides utfordringsnotater for utredningene. I utfordringsnotatene skal det bl.a. redegjøres for dagens transportsystem i det aktuelle området, sentrale utfordringer ved dagens transportsystem, geografisk og tematisk avgrensning for utredningsområdet, forslag til samfunns mål og en skisse for videre fremdriftsplan og organisering av utredningsarbeidet. Departementet vil på grunnlag av utfordringsnotatene fastsette mandater og samfunns mål for utredningene.

Vi viser for øvrig til Meld. St. 6 (2018-2019) Oppgaver til nye regioner, s. 12: *"I tillegg er Kommunal- og moderniseringsdepartementet i gang med å styrke den regionale planleggingen. Fylkeskommunene skal involveres i utarbeidelsen av samfunns mål for KVV-arbeidet i store statlige infrastrukturprosjekter."* Vi legger til grunn at direktoratet i det videre arbeidet følger opp disse føringene.

Departementet legger til grunn at KVVene for Bodø og Ålesund ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet senest innen 1. mai 2020.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Bent E. Skogen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi: Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-4

12. mars 2019

Statsbudsjettet 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 3 - Matrise for kostnadsstyring - Noen presiseringer om styring av veiprosjekter og oppfølging av avvik

Vi viser til Samferdsdeparterementets brev om prosjektstyring av veiprosjekter av 3. november 2017, og Vegdirektoratets brev av 29. mai 2018 med flere oppfølgingsspørsmål om implementering av ordningen med endringslogger og styringsmål. Det vises også til flere møter mellom departementet og direktoratet om disse spørsmålene.

Departementet vil videre vise til tildelingsbrevet til Statens vegvesen av 10. januar 2019 for budsjettåret 2019.

Etter vår oppfatning er flere av spørsmålene direktoratet tar opp i brevet 29. mai 2018 allerede avklart gjennom tildelingsbrevet. Det vises bl.a. til omtalen av matrise for kostnadsstyring s. 4-5 i brevet. Når det gjelder f.eks. hvilken verdi for kostnadsanslag som skal legges til grunn gjennom de ulike beslutningspunktene i styringen av enkeltprosjekter vises det også her til departementets tildelingsbrev hvor det fremgår at det skal være P50. Det presiseres at dette gjelder for styringen og rapporteringen mellom departementet og direktoratet. Det er opp til direktoratet å ev. benytte andre verdier i etatens interne prosesser for styring av enkeltprosjekter.

Også når det gjelder spørsmålet om hvor store endringer som skal til før et prosjekt løftes til departementet, er dette avklart gjennom matrisen i tildelingsbrevet. Det vises til at det skal rapporteres på prosjekter som overstiger P65, overstiger 10 pst. av styringsrammen eller 250 mill. kr over kostnadsanslag fra og med oppstart av kommunedelplanarbeidet, dvs. kostnadsøkninger som oppstår etter beslutningspunkt 2. *KVU-estimat* i matrisen.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bent E. Skogen
22 24 82 29

Utover dette ønsker departementet å gjøre noen nærmere presiseringer knyttet til beslutningspunkt 1., 2. og 3. i matrisen.

I den rendyrkede modellen består matrisen av fire beslutningspunkter. Departementet har besluttet at beslutningspunktene 1.-3. skal fastsettes av departementet. Beslutningspunkt 4. vedtas av Stortinget. Etter beslutningspunkt 2. skal direktoratet rapportere til departementet dersom det har funnet sted vesentlige endringer i enkeltprosjekter, i tråd med føringene ovenfor. I slike saker kan ikke planleggingen gå videre før departementet har tatt stilling til hvordan endringene skal håndteres.

Ikke alle prosjekter vil nødvendigvis passere alle beslutningspunktene, med unntak av beslutningspunkt 3. og 4 som alle prosjektene må igjennom.

Videre skal alle veiprosjekter ha et beslutningspunkt for etableringen av endringsloggen. Selv om det i den rendyrkede modellen er lagt opp til at beslutningspunkt 1. tilsvarer etableringen av endringsloggen, kan det i en del prosjekter også være beslutningspunkt 2. eller 3. som etablerer loggen.

For veiprosjekter som regjeringen skal legge fram i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) er det normalt krav om KVU/KS1. Oppstart av beslutningspunkt 1., dvs. etableringen av endringsloggen, finner etter det skisserte opplegget i matrisen som hovedregel sted ved regjeringens beslutning om konseptvalg. Dersom et veiprosjekt har gjennomført KVU/KS1, og prosjektet i all hovedsak samsvarer med strekningen i KVU/KS1, vil kostnadsanslaget som ble lagt til grunn etter KVU/KS1-beslutningen, altså beslutningspunkt 1., fortsatt gjelde første gang prosjektet prioriteres i NTP.

For en del prosjekter vil det ikke være etablert noen prosjektspesifikk endringslogg basert på KVU/KS1-beslutning, enten fordi prosjektet har fått unntak fra KVU/KS1, eller fordi prosjektet kun er en avgrenset del av en tidligere KVU/KS1. I sistnevnte tilfeller vil som regel ikke kostnadsestimatet som ble lagt til grunn ved departementets konseptvalg lenger være relevant. I slike saker skal endringsloggen etableres første gang prosjektet er omtalt i NTP. Dersom det ikke er satt i gang kommunedelplan som tilsier at det kan fastsettes kostnadsanslag basert på KVU-estimatet, skal etableringen av endringsloggen ta utgangspunkt i et annet foreliggende kostnadsanslag basert på P50, og som tilsvarer prosjektets kostnadsanslag i NTP-meldingen. Kostnadsanslag i en slik tidlig fase, før det er satt i gang planlegging, vil være på et grovt og overordnet nivå. I saker der det er satt i gang kommunedelplan skal kostnadsanslaget og etableringen av endringsloggen baseres på KVU-estimatet, altså beslutningspunkt 2.

For prosjekter som ikke har vært gjenstand for KVU/KS1, eller utgjør en avgrenset strekning eller prosjekt av en opprinnelig KVU/KS1, og hvor det ikke gjennomføres kommunedelplan, skal oppstart av endringsloggen baseres på beslutningspunkt 3. første gangen prosjektet legges fram i meldingen om NTP.

For prosjekter hvor det ikke gjennomføres kommunedelplan vil det heller ikke foreligge noe beslutningspunkt 2., KVVU-estimatet.

Når det gjelder spørsmålet om tidspunktet for fastsettelse av styringsmålet, skal dette gjøres i forbindelse med at vegvesenet behandler *sentralt styringsdokument for prosjektet* før reguleringsplanprosessen starter. Sakene oversendes departementet enkeltvis eller samlet f.eks. i forbindelse med NTP-arbeid. I mange saker kan det ha gått lang tid mellom vedtak av kommunedelplan og oppstart reguleringsplanarbeid. Det at styringsmål fastsettes på grunnlag av oppstart av reguleringsarbeid, må forutsette at det ikke har tilkommet endringer i prosjektet etter at kommunedelplanen ble vedtatt, utover at det er gjennomført prisjustering av prosjektet. Dersom det likevel har skjedd endringer i fasen mellom beslutningspunkt 2. og 3., må det over for departementet redegjøres for årsakene til endringene, herunder om endringen har sin bakgrunn i prosjektspesifikke forhold eller skyldes overordnede føringer som f.eks. endrede veinormaler, nye lovpålagte krav m.m.

Matrisen viser hvordan styring av det enkelte prosjekt skal foregå og hvordan avvik skal følges opp i dialogen med Samferdselsdepartementet. Fasene frem til byggestart gjelder prosjekter som er omfattet av terskelverdien for KS-ordningen, som for tiden er 750 mill. kr. Beløpsgrensen heves til 1 mrd. kr fra 22. september 2019. Byggefase skal omfatte alle prosjekt som har fått fastsatt kostnadsramme av Stortinget, p.t over 500 mill. kr.

Vedlagt følger oppdatert modell med matrise for kostnadsstyring i veiprosjekter. Denne erstatter matrisen som ble lagt til grunn på s. 5 i tildelingsbrevet 10. januar 2019. Presiseringene ovenfor er innarbeidet i den oppdaterte matrisen.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Bent E. Skogen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen

Beslutnings- punkter	BP1: regjeringens føringer etter KS1	BP2: SSD og anslag for KDP	BP3: SSD og anslag for reguleringsplan	BP4: investeringsbeslutning	
	KVU/KS1	Mellomfase	Kommunedelplan	Reguleringsplan / KS2	Byggefase
Prosjektfaser					
Økonomiske rammer for fasen	Estimert kostnad (P50) settes i BP1		"KVU-estimat" settes i BP2 av SD (P50)	"Styringsmål" settes av i BP3 av SD (P50)	Styringsramme (P50) og Kostnadsramme: P85 (minus kutt) settes i BP4 av stortinget
Endringslogg faser		1	2	3	4
		Hele/deler av KVU defineres som et prosjekt. Kostnadsestimat oppdateres og endringslogg beskriver overgang fra KVU til KDP	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose
Oppfølging VD – SD		Kostadsestimat i denne fasen kan være grunnlag for å legge prosjekter inn i siste del av NTP	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger KVU-estimat med 10 % eller prognose overstiger KVU- estimat med 250 mill kr (det som inntreffer først) SD informeres dersom planen avviker mht regjeringens føringer eller måloppnåelse (samfunns mål)	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsmål med 10 % eller prognose overstiger styringsmålet med 250 mill kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Dersom prognose etter gjennomførte tiltak fortsatt overstiger P65, styringsmål med 10 % eller 250 mill kr, løftes saken til SD.	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsrammen med 10 % eller prognose overstiger styringsrammen med 250 mill kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Om iverksatte tiltak ikke sikrer måloppnåelse innenfor <i>kostnadsrammen</i> løftes saken til SD/Stortinget for ny bevilgningsbeslutning



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-6

19. mars 2019

Supplerende tildelingsbrev - Videre arbeid med organisering av Statens vegvesen

Vi viser til rapporten "*Fra regioner til divisjoner – Utredning om organisering av Statens vegvesen fra 1. januar 2020*", oversendt fra Vegdirektoratet 15. januar i år. Statens vegvesen anbefaler i rapporten å gå fra dagens regionstruktur til en funksjonsbasert modell som innebærer divisjonalisering.

Statens vegvesen har gjort et omfattende og grundig utredningsarbeid innenfor de rammene som har vært til rådighet. Rapporten gir et godt grunnlag for å arbeide videre med ny organisasjonsmodell som legger til rette for gode tjenester for brukerne i fremtiden, at etaten når målene om mer vei for pengene og mål om reduksjon av interne kostnader i tråd med effektiviseringsmål satt for etaten frem mot 2023.

Samferdselsdepartementet ber om at det gjennomføres en omorganisering som innebærer divisjonalisering, klarere resultatansvar og enklere og forbedret styring med hovedstruktur som foreslått av Statens vegvesen i rapporten.

For virksomheten innenfor veiområdet må det gjennom divisjonaliseringen legges til rette for et skille mellom forretningsmessig drift og forvaltningsoppgaver. Det fremkommer av rapporten at det skal gjøres ytterligere vurderinger av IT-området; oppgaver og innhold. Vi ber i den forbindelse om at behovet for en egen IT-divisjon vurderes nærmere.

Vegdirektoratet består av enheter for økonomi- og virksomhetsstyring, HR og kommunikasjon, samt en enhet for regulatoriske saker. Departementet vil i den forbindelse

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Anne Berit
Stavseth
22 24 81 78

fremheve viktigheten av en forbedret økonomi- og virksomhetsstyring, samt at hensynet til habilitet og legitimitet, ivaretas i den framtidige organisasjonsmodellen.

Statens vegvesen viser i sin rapport til at organisasjonen fortsatt vil ha en sterk lokal tilstedeværelse, og at flere av divisjonene vil ha en regional organisering. Departementet ber på denne bakgrunn om at Statens vegvesen utreder og kommer tilbake med forslag til lokalisering av enheter og tjenestesteder i ny organisasjonsmodell. Dette gjøres i sammenheng med oppdrag om å utarbeide forslag til ny tjenesteleveransemodell og –struktur på trafikant- og kjøretøyområdet, jf. oppdrag gitt i brev 29. oktober 2018.

Det er tidligere avklart at forslag til ny tjenesteleveransemodell og –struktur på trafikant- og kjøretøyområdet skal oversendes departementet innen 10. mai 2019. Det er viktig å holde god fremdrift i arbeidet med omorganisering av Statens vegvesen. Dette er viktig både av hensyn til parallellitet til arbeidet med overføring av sams veiadministrasjon, reform av trafikant- og kjøretøyområdet og ikke minst for å unngå usikkerhet over en lengre periode i organisasjonen med fare for å miste viktig kompetanse for etaten og være til hinder for rekruttering. Det bes derfor om at også utredning og forslag til lokalisering av enheter i organisasjonen leveres innen 10. mai i år, med sikte på at ny organisasjonsmodell kan tre i kraft samtidig med overføring av sams veiadministrasjon.

Som en del av oppdraget som allerede er gitt på trafikant- og kjøretøyområdet, skal Statens vegvesen gjøre en særlig vurdering av hvilke oppgaver som helt eller delvis kan utføres av private aktører, herunder hvordan en slik oppgaveoverføring eventuelt kan gjennomføres og hvordan en slik eventuell overføring vil påvirke den konkrete utformingen av ny tjenesteleveransemodell og –struktur. Samferdselsdepartementet vil derfor presisere at Statens vegvesen innen 10. mai må utarbeide et forslag til tjenesteleveransemodell og –struktur for de tjenestene de leverer i dag. Som en del av leveransen må Statens vegvesen i tillegg komme tilbake med:

- Oversikt over omfang av oppgaver som har vært vurdert overført til private
- Vurdering av muligheten for at staten kjøper tjenester av private
- Overordnet vurdering og anslag av økonomiske og administrative konsekvenser, herunder et anslag på hvor mange ansatte som vil bli berørt
- Tidsplan for videre arbeid.

Lokalisering av enheter og tjenestesteder skal vurderes i tråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementets retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og tjenesteproduksjon, samt tilhørende veileder. Løsninger for å ivareta regionale samhandlingsbehov må vurderes. Lokalisering av statlige arbeidsplasser må sees på tvers av sektorer når endelig beslutning skal tas. Statens vegvesen må gjennom utredningen skaffe et best mulig grunnlag for slike vurderinger.

Vi viser til at den videre prosessen må ivareta ansattes og deres tillitsvalgtes rett til informasjon og involvering. De ansatte som blir berørt av omstilling, skal bli ivaretatt innenfor

gjeldende lov og avtaleverk og i samsvar med Kommunal- og moderniseringsdepartementets veiledning og retningslinjer om personalpolitikk ved omstillingsprosesser.

Departementet legger til grunn at instruksen for Statens vegvesen vil måtte endres som en følge av ny organisasjonsmodell og som en følge av utviklingen av sams veiadministrasjon. Vi ber derfor om at det igangsettes arbeid med å utforme forslag til endringer i instruksen, som skal gjelde fra den nye organiseringen av Statens vegvesen skal iverksettes. Vi ber om å få oversendt forslag innen utgangen av juni 2019.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)
ekspedisjonssjef

Anne Berit Stavseth
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Finansdepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-7

28. mars 2019

Supplerende tildelingsbrev – Arbeid med endringer i forskrifter til veglova, vegtrafikkloven og øvrige lover knyttet til overføringen av fylkesveiadministrasjonen og omorganiseringen av Statens vegvesen

Samferdsdeparterementet viser til beslutningen om at fylkesveiadministrasjonen skal overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene og arbeidet som pågår i departementet med å legge fram forslag til lovendringer knyttet til dette. Departementet viser også til beslutningen om at Statens vegvesen skal omorganiseres, jf. oppdrag gitt i supplerende tildelingsbrev av 19.3.2019. Vegdirektoratet har vinteren 2019 arbeidet med å gå gjennom forskriftene til veglova og vegtrafikkloven som må endres som følge av at veiadministrasjonen skal overføres og etaten skal omorganiseres.

Vi ber Vegdirektoratet om å forestå den offentlige høringen av forslag til forskriftsendringer knyttet til overføringen av fylkesveiadministrasjonen og omorganiseringen av Statens vegvesen. Dette innebærer at Vegdirektoratet utreder behovet for endringer i alle forskrifter som er nødvendig for å følge opp de nevnte beslutningene og forslagene til lovendringer som legges fram i departementets Prop. L knyttet til dette. Omorganiseringen av Statens vegvesen innebærer bl.a. at alle forskrifter som benytter betegnelsen "Regionvegkontor" må endres. I tillegg må delegasjonsfullmaktene gås gjennom.

Som en del av arbeidet med å utrede endringer i forskrifter til veglova, ber vi særskilt om at Vegdirektoratet vurderer forskriftsregulering av ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap, nasjonalt register for vegdata og det nasjonale ansvaret for trafikkinformasjon, inkludert samarbeidsplikten innenfor disse områdene, jf. forslaget til ny § 10 i veglova og departementets vurdering av behovet for forskrift i Prop. L.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bente Mari Nilssen
22 24 81 37

Vi ber om at høringsnotatet og forslaget til endringer forelegges departementet før det sendes på offentlig høring. Det må som en del av departementets behandling tas høyde for at det kan være behov for foreleggelse av saken for berørte departementer. Dette gjelder særlig dersom utredningen viser at det er behov for endringer i forskrifter som hører under andre departementer eller offentlige myndigheter.

Departementet ber Vegdirektoratet disponere arbeidet med forskriftsendringer med sikte på at endringene trer i kraft samtidig med at fylkesveiadministrasjonen overføres fra Statens vegvesen og etaten skal omorganiseres. For forskriftene der Samferdselsdepartementet, Kongen eller andre departementer er forskriftsmyndighet, ber vi om at Vegdirektoratet forbereder saken for endelig fastsettelse. Det må her beregnes god tid for departementets behandling av saken og den endelige fastsettelsen.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Bente Mari Nilssen
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-8

15. april 2019

Statsbudsjettet for 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 6 - KVV Orkdalsregionen/E39 Vinjeøra - Klett - Mandat for utredningen

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev fra Vegdirektoratet av 31. oktober 2018, vedlagt utfordringsnotat for *KVV Orkdalsregionen. E39 Vinjeøra – Klett*. Vi viser også til påfølgende kontakt i saken.

Utfordringsnotatet omhandler bl.a. en redegjørelse for dagens transportsystem, forslag til geografisk og tematisk avgrensning for utredningsområdet, forslag til samfunns mål og en skisse for videre fremdriftsplan og organisering av utredningsarbeidet. Det legges i utfordringsnotatet opp til at kjernen i analyseområdet vil være Orkanger og Orkdalen. Videre angir utfordringsnotatet forslag til et todelt samfunns mål:

- Nasjonalt: E 39 skal være en effektiv og sikker hovedforbindelse mellom nordvestlandet og Trondheim.
- Regionalt/lokalt: Et bærekraftig transportsystem i Orkdalsregionen som ivaretar næringslivets og befolkningens transportbehov.

Samferdselsdepartementets vurdering og hovedlinjer for videre arbeid

SD slutter seg til avgrensningen og det skisserte opplegget for utredningen.

SD slutter seg også til det foreslåtte samfunns målet. Dersom det etter gjennomføringen av behovsanalysen viser seg nødvendig å justere samfunns målet, ber vi om tilbakemelding på dette.

SD vil samtidig vise til at det er stort fokus på kostnadsstyring i tidligfasen i samferdselssektoren. Erfaring viser at for mange prosjekter finner det sted en vesentlig kostnadsvekst i tidligfasen, jf. bl.a. Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 ss. 60-65. Det er viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, herunder

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

mest mulig dekkende kostnadsanslag, når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVVU/KS1. Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVVU-en må derfor i størst mulig grad ta høyde for og ta opp i seg de ulike usikkerhetsmomenter som kan identifiseres i det enkelte prosjekt i tidlig fase og som vil kunne påvirke kostnadene i den senere planfasen. Kostnadsanslagene i KVVU skal være basert på P50.

SD ber om å bli holdt orientert, dersom det på grunnlag av mandatet viser seg behov for å gjøre vesentlige endringer av prosjektorganisasjonen, fremdriftsplanen eller evt. andre sentrale forutsetninger for arbeidet.

Det opplyses i utfordringsnotatet at det tas sikte på levering av KVVU-en til departementet innen utgangen av 2019. SD ber om å bli holdt orientert underveis om fremdriften i utredningsarbeidet, f.eks. i tilknytning til statusmøter om KVVU/KS1.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-9

14. mai 2019

E18 Lysaker – Ramstadsletta. Supplerende tildelingsbrev 2019

Samferdselsdepartementet viser til at prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta midlertidig ble stanset i november/desember 2018, jf. omtale i Prop. 17 S (2018-2019).

E18 Vestkorridoren er et viktig prosjekt, og det er av stor betydning at prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta holder en fremdrift som er tilpasset den faktiske bevilgningen. Vi viser til at det arbeides med grunnlagsmateriale for ekstern kvalitetssikring av kostnader (KS2) samt grunnlagsmateriale for en bompengeproposisjon. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge frem en proposisjon for Stortinget så raskt det er mulig.

Samferdselsdepartementet gir Statens vegvesen i oppdrag å etablere prosjektorganisasjonen for å sikre fremdrift i prosjektet slik at det er klart for anleggsstart så snart Stortinget har behandlet saken. Dette innebærer bl.a. å videreføre nødvendig grunnnervv samt forberedende arbeider.

I Finansdepartementets proposisjon om bevilgningsendringer mv. våren 2019, jf. Prop. 114 S (2018-2019), er det satt av til sammen 340 mill. kr på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer til prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta. Samferdselsdepartementet legger til grunn at om lag 160 mill. kr settes av til å dekke utgifter som uansett påløper i 2019. Dette er utgifter til konsulenter, grunnnervv og byggherre. Departementet legger følgelig til grunn at om lag 180 mill. kr kan settes av til videreføring av grunnnervv og forberedende arbeid, bl.a. med sikte på å kunne gjennomføre arbeidene som krever tilgang til jernbanesporene ved Høvik sommeren 2021.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bente Elgar
22 24 83 24

Departementet understreker at ev. nye forpliktelser som pådras i 2019 og som gjelder senere budsjettår, skal inngås innenfor gjeldende fullmaktsramme for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget i statsbudsjettet for 2019. Vi påpeker også viktigheten av at midlene i 2019 brukes på en slik måte at det ikke medfører et aktivitetsnivå i 2020 som innebærer behov for midler ut over det som kan håndteres innenfor 2020-budsjettet.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Bente Elgar
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-12

5. juni 2019

Statsbudsjettet for 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 8 - Planlegging av og fremdrift for utbedring av Rv 15 over Strynefjell

Samferdselsdepartementet viser til departementets brev av 26. juni 2018 (jf. vedlegg), der konsept B1 blir lagt til grunn som langsiktig løsning for Rv. 15 over Strynefjellet. Dette innebærer at det er prioritert å velge et konsept som vil være en permanent god løsning for strekningen fremfor en kortsiktig løsning.

Hovedlinjer for utbedring av Rv. 15 over Strynefjellet – Supplement

Som følge av at Rv. 15 over Strynefjellet ikke er prioritert i NTP 2018-2029, har det i dialog mellom Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet fremkommet behov for å avklare hvilke betingelser som følger av departementets hovedlinjer ved brevet av 26. juni 2018 med hensyn til videre planlegging av prosjektet. Vegdirektoratet har i den sammenheng opplyst overfor departementet at dersom bygging av nye tunneler blir prioritert med oppstart et godt stykke frem i tid, rundt 2030 eller senere, vil det måtte påregnes midlertidige tiltak i de tre eksisterende tunnelene på Rv. 15 for å kunne holde vegen åpen med et forsvarlig sikkerhetsnivå.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at dette vil måtte avklares i samband med arbeidet med NTP 2022-2033. Vi viser i den sammenheng til NTP-oppdrag om optimalisering av samtlige prosjekter.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Samferdselsdepartementet ber om at Vegdirektoratet følger opp saken i tråd med dette.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

15/795-21

26. juni 2018

Rv15 over Strynefjellet - beslutning etter KVVU og KS1

Vi viser til kontakt i saken.

Statens vegvesen (SVV) har utarbeidet KVVU for rv15 over Strynefjellet. KVVUen har vært underlagt ekstern kvalitetssikring KS1. SVV har med bakgrunn i KVVU og gjennomført KS1 utarbeidet supplerende dokumenter, herunder revidert tilleggsutredning og to tilleggsnotater til denne. Dokumentene har vært underlagt KS1.

Samferdselsdepartementet legger til grunn følgende hovedlinjer for videre planlegging av rv15 over Strynefjellet:

1. Konsept B1 blir lagt til grunn for videre planlegging av rv 15 over Strynefjellet.
2. Det legges til grunn en økonomisk ramme for endringslogg på 4100 mill. 2018-kr.
3. Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2018-2029. Prosjektet vil måtte vurderes opp mot andre prosjekt ved kommende rullinger av NTP.
4. Prioritering av midler skjer gjennom de årlige budsjetter.
5. Det skal legges til rette for eventuell tilkobling til fremtidig helårsvei til Geiranger. Slik arm til Geiranger vil ligge på fylkesveinettet. Prioritering av veien tilligger derfor fylkeskommunale myndigheter.
6. Hensynet til verneområder og villrein skal ivaretas i planprosessen, bl.a. ved tidlig involvering av miljømyndighetene.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Samferdselsdepartementet ber om at Vegdirektoratet følger opp saken i tråd med dette.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-11

5. juni 2019

Statsbudsjettet for 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 9 - Utredning og planlegging for E39 Digernes - Vik og E39 Møreaksen

Vi viser til kontakt i saken.

1. Bakgrunn

Strekningen E39 Digernes – Vik er del av E39 Møreaksen (Ålesund-Molde). Digernes – Vik ble vurdert i KVUen for E39 Ålesund – Bergsøya og i påfølgende KS1, begge datert tilbake i 2011. Med bakgrunn i KVU/KS1, ble Statens vegvesen i 2014 bedt om å utarbeide en tilleggsutredning for Digernes – Vik. Samferdselsdepartementet mottok Statens vegvesens tilleggsutredning ved brev fra Vegdirektoratet av 30. november 2017. Samtidig sendte etaten utredningen på høring lokalt. Departementet mottok etatens endelige tilråding til valg av trasé for strekningen Digernes – Vik ved brev fra Vegdirektoratet av 1. oktober 2018.

2. Statens vegvesens tilråding

Det foreligger to alternative trasévalg på strekningen, K2 over Ørskogfjellet og K3 forbi Svartløkvannet. Ved KVU/KS1 fremgikk at både K2 og K3 hadde positiv netto nytte. K3 hadde best netto nytte, men var dårligst på ikke-prissatte konsekvenser. Det er i tilleggsutredningen utredet nye alternativer for begge hovedalternativene samt at det for disse også er utredet ulike underalternativer. Oppsummert kan dette angis slik:

K2.0, H5: K2; 2/3 felts vei med midtdeler og 90 km/t (standard H5)

K2.1B, H8: K2; 4 felts motorvei med 110 km/t (standard H8)

K3.0, H5: K3; 2/3 felts vei med midtdeler og 90 km/t (standard H5)

K3.1B, H5: K3; tunneler i Svartløkområdet, 2/3 felts vei med midtdeler og 90 km/t (standard H5)

K3.1B, H8: K3; lang tunnel i Svartløkområdet, 4 felts motorvei med 110 km/t (standard H8)

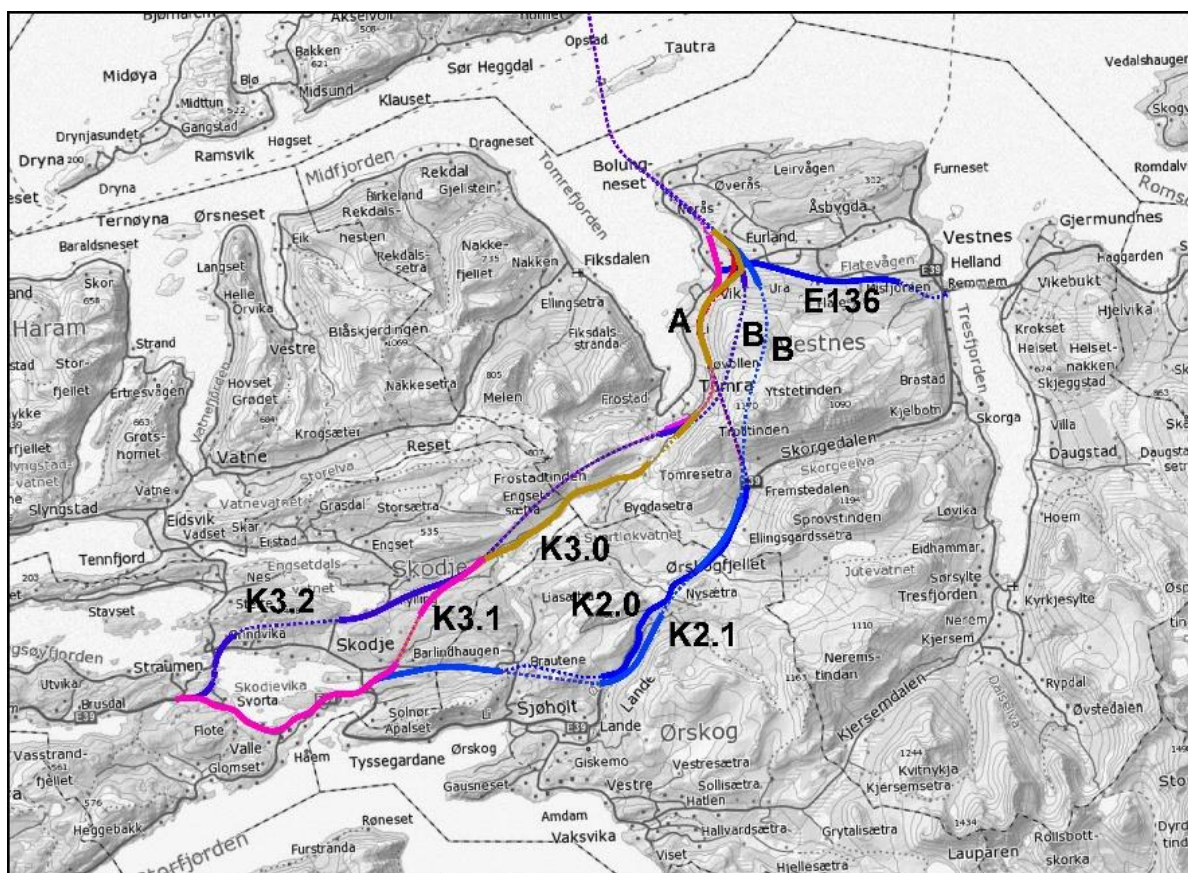
Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31



Tilleggsutredningens vurderinger av hhv. kostnad og netto nytte (mill. 2017kr) og konfliktpotensiale for de ulike alternativene fremgår av følgende to tabeller.

	K2.0 H5	K2.1B H8	K3.0 H5	K3.1B H5	K3.1B H8
Kostnad	4,5	9,2	3,9	7,4	9,1
Netto nytte	533	-3596	881	-962	-3471
Konfliktpotensiale:					
K2.0 H5	Lite				
K2.1B H8	Middels til stort				
K3.0 H5	Stort				
K3.1B (H5 og H8)	Middels til stort				

Ved høring av tilleggsutredningen gikk alle berørte kommuner unntatt Vestnes kommune inn for K2. Fylkesmannen i Møre og Romsdal og Møre og Romsdal fylkeskommune varslet innsigelser til K3. De uttrykker at det i den samlede vurderingen av ikke-prissatte konsekvenser må legges større vekt på konflikter knyttet til friluftsliv, naturmiljø og kulturminner for K3 enn på konflikter med naturmiljø og kulturminner for K2.

Statens vegvesen anbefaler på bakgrunn av høringen at K2.1B H8 legges til grunn på lang sikt, da dette vurderes som best mht. ikke-prissatte konsekvenser og etappevis utbygging.

Dette vil gi en kostnad på 9,2 mrd. 2017-kr. Statens vegvesen tilrår trinnvis utbygging, og anbefaler store deler av K2.0 H5 som første etappe, noe som vil gi en kostnad på om lag 4 mrd. 2017-kr. Dette vil innebære at strekningen Digernes – Vik legges over Ørskogfjellet som i dag; vei i dagen mellom Digernes og Dragsundet og i Solnørdalen, tunnel i Landedalen, vei i tunnel under høyeste punkt på Ørskogfjellet og tunnel til Vik.

Det skal lages kommunedelplaner for strekningene Breivika – Digernes og Digernes – Vik, samt kommunedelplan og reguleringsplan for strekningen Julbøen – Molde. Det foreligger vedtatt reguleringsplan for strekningen Vik – Julbøen. Både Statens vegvesen og berørte kommuner ser det som en fordel at planleggingen av hele Møreaksen fremstår helhetlig og samordnet, for å kunne bidra til å sette fokus på nasjonale og regionale interesser i prosjektet. Statens vegvesen mener det bør være aktuelt å benytte statlige virkemidler på strekningen Breivika – Vik (Breivika – Digernes og Digernes – Vik) og Julbøen – Molde, og ber om en avklaring av om det vil være aktuelt med statlige planvirkemidler for Møreaksen.

Møreaksen er prioritert med oppstart i siste periode av NTP 2018-2029, med mulig oppstart med bompenger i første seksårsperiode forutsatt betydelige kostnadsreduksjoner, jf. Innst. 460 S (2016-2017) og Meld. St. 33 (2016-2017). Statens vegvesen har gjort beregninger, som viser en mulig kostnadsreduksjon på 40 % i forhold til NTP 2018-2029, fra 39,5 til 23,1 mrd. 2019-kr. Dette er gjort gjennom en reell reduksjon i kostnad på fjordkryssingen og trinnvis standardutvikling på landstrekningene. Ifm. NTP 2018-2029 ble netto nytte for Møreaksen beregnet til -19,4 mrd. 2017-kr. Det vil bli gjort oppdaterte netto nytteberegninger ifm. rulleringen av NTP.

3. Samferdselsdepartementets vurdering – rammer for videre planlegging og utredning

Samferdselsdepartementet fastlegger følgende hovedlinjer for videre planlegging og utredning for E39 Digernes – Vik og E39 Møreaksen:

- Trasé K2 legges til grunn for utbygging av E39 Digernes – Vik. Før det imidlertid kan tas stilling til utbyggingsstandard for strekningen, skal det foreligge en vurdering av ulike alternativer for utbyggingsstandard med lavere kostnader og/eller bedre kostnytte, herunder smal firefeltsvei. Samferdselsdepartementet ber om at Vegdirektoratet kommer tilbake med en vurdering i tråd med dette.
- Statens vegvesen har oppnådd kostnadsreduksjoner for E39 Møreaksen. Store deler av kostnadsbesparelsene som foreslås innebærer en skyving av kostnader frem i tid. Uten at dette reelt sett fortrenger investeringsbehovet. Departementet legger derfor til grunn at det fortsatt er behov for å se på muligheter for ytterligere kostnadsreduksjoner i prosjektet på hele strekningen mellom Ålesund og Molde, og ber om at Vegdirektoratet kommer tilbake med en vurdering i tråd med dette.

- Det skal fastsettes endringslogg for prosjekt E39 Møreaksen samlet. Startpunkt for endringsloggen fase 1 fastsettes etter at det er gjort en vurdering av ytterligere kostnadsreduksjoner for prosjektet.
- Etter Samferdselsdepartementets vurdering foreligger det ikke tilstrekkelig grunnlag for å skulle beslutte bruk av statlig plan for videre planlegging. Det legges derfor til grunn at planleggingen i første omgang skjer på vanlig måte iht. plan- og bygningsloven.

Samferdselsdepartementet ber om at Vegdirektoratet følger opp i tråd med dette.

I første omgang ber departementet om å bli forelagt en skisse til arbeids- og fremdriftsplan for det videre arbeidet.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-13

6. juni 2019

Supplerende tildelingsbrev nr. 10 - nasjonale føringer og revisjon av bru- og tunnelforskrifter

Samferdselsdepartementet viser til vedlagte oppdrag av 29.11.2018 om utredning av behovet for, og eventuelt utformingen av, bindende nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet.

På bakgrunn av etterfølgende dialog med Vegdirektoratet ang. oppdragets omfang, ser vi behov for å presisere at oppdraget også omfatter en gjennomgang av forskriftsfestede krav hjemlet i veglova som regulerer riks- og fylkesveinettet.

På ovennevnte bakgrunn ber vi også om at følgende temaer særskilt følges opp i arbeidet med nasjonale føringer:

Vedlikeholdsansvaret for overgangsbruer på de offentlige veiene

Samferdselsdepartementet viser til tidligere dialog med Vegdirektoratet der det har fremkommet at Statens vegvesen og fylkeskommunene gjennom flere år har erfart at kommuner ikke tar tilstrekkelig ansvar for vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer som krysser over riks- og fylkesveier. Dette har ført til at staten og, i noen tilfeller fylkeskommuner, i relativt mange tilfeller har dekket og fortsatt dekker vedlikehold av kommunale bruer. Beregningen av hvilke bruer det gjelder er basert på en gjennomgang av Statens vegvesens forvaltningssystem for bruer, Brutus. Vegdirektoratet har opplyst at årsakene til at staten og fylkeskommuner har dekket kostnader til kommunale bruer er mange og sammensatte, men forhold knyttet til forståelse av veglovas bestemmelser i tillegg til økonomi, synes å være medvirkende til at kommuner i flere tilfeller ikke tar tilstrekkelig ansvar for kommunale overgangsbruer.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Sonja Lindqvist
22 24 83 40

Manglende vedlikehold og tiltak på de offentlige bruene kan få alvorlige følger for bruenes bæreevne og for sikkerheten på veiene som krysser under bruene. Dette kan bli et økende problem i takt med økningen i antall gamle overgangsbruer med behov for omfattende vedlikehold, utbedring eller utskifting. Etter departementets vurdering er det derfor viktig å sikre at alle veimyndigheter har en felles forståelse av eierskapet for overgangsbruer, og at ansvaret for vedlikehold blir fulgt opp på en forsvarlig måte. Gjennomføring av Stortingets anmodningsvedtak om å overføre ansvaret for fylkesdelen av sams veiadministrasjon til fylkeskommunene aktualiserer etter departementets vurdering behovet for klargjøring.

Departementet viser til ansvarsfordelingen mellom staten, fylkeskommunene og kommunene for henholdsvis riksveiene, fylkesveiene og de kommunale veiene som følger av veglova § 9, jf. § 20. Etter departementets vurdering fører praksisen som har etablert seg der staten eller fylkeskommunen dekker vedlikeholdskostnader for overgangsbruer som etter vegloven er et kommunalt ansvar, til et behov for klargjøring av ansvarsforholdet mellom veimyndighetene på dette området. For å sikre god forankring og en felles forståelse har departementet kommet til at dette bør reguleres i forskrift.

Samferdselsdepartementet ber Vegdirektoratet utarbeide forslag til forskrift som regulerer det nærmere ansvarsforholdet for overgangsbruer på de offentlige veiene. Utredningen av forskrift skal være basert på ansvarsforholdet mellom veimyndighetene iht. vegloven § 9, jf. § 20, og kan ta utgangspunkt i Vegdirektoratets tidligere vurderinger av hvilke prinsipper som bør gjelde for ansvarsfordelingen mellom de offentlige veimyndighetene på dette området. I tillegg ber departementet Vegdirektoratet vurdere om forskriften også bør regulere følgende forhold:

- teknisk godkjenning av planer for bygging og utbedring av overgangsbruer over offentlig vei.
- inspeksjon og innsyn i dokumentasjon knyttet til overgangsbruer over offentlig vei.
- pålegg om gjennomføring av tiltak på overgangsbruer over offentlig vei når dette er nødvendig av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet på underliggende vei.

Vi ber om at Vegdirektoratet utreder de økonomiske og administrative konsekvensene som en del av forslaget. Selv om forskriftsreguleringen delvis har som formål å korrigere praksis som ikke er i tråd med ansvarsforholdet etter veglova, vil forskriftsbestemmelser om dette kunne bli oppfattet som nye av kommunene. Vi ber Vegdirektoratet vurdere særskilt om forslaget til forskrift bør føre til at kommunal- og fylkeskommunal sektor skal kompenseres økonomisk som en del av forslaget.

Vi ber direktoratet komme tilbake til departementet med forslaget til forskrift før det sendes på offentlig høring.

Evaluering av tidsfrister i tunnelsikkerhetsforskriftene

Samferdselsdepartementet viser til forskrift 13.12.2016 nr. 1597 om minimum sikkerhetskrav til visse veitunneler (tunnelsikkerhetsforskriften) og forskrift 10.12.2014 nr. 1566 om minimum

sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.).

I henhold til gjeldende tunnelsikkerhetsforskrift skulle sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler lenger enn 500 meter langs riksvei være utført innen 30. april 2014, men med mulighet for 5 års forlengelse. Kravet er basert på EU-direktiv som stiller krav til sikkerheten på TEN-T veinettet. Ved implementering av forskriften ble det vedtatt at direktivets krav også skulle gjelde på riksveinettet utover TEN-T veinettet. Dette for å bidra til gjennomføring av nullvisjonen og for at trafikantene og samfunnet for øvrig skulle sikres samme sikkerhetsstandard i tunneler på riksvei.

Ut fra en samlet vurdering der risiko og konsekvenser knyttet til ulykker ble vurdert, ble tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesvei m.m. begrenset til å gjelde tunneler over 500 meter og med en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på 300 kjøretøyer eller mer. I denne forskriften er frist for sikkerhetsmessig oppgradering satt til 1. januar 2020, med mulighet for forlengelse med 5 år.

På bakgrunn av dialog med Statens vegvesen ser vi behov for å vurdere overnevnte tidsfrister i de to tunnelsikkerhetsforskriftene. Det har hittil vist seg i gjennomførte og pågående oppgraderingsprosjekter at det har vært behov for tyngre og mer kostbare tiltak enn ventet for å oppnå den forskriftsmessige sikkerhetsstandard. Statens vegvesens analyser indikerer også at flere framtidige prosjekter kan komme i samme situasjon. Vi ber derfor Vegdirektoratet vurdere endring av gjeldende tidsfrister i tunnelsikkerhetsforskriftene. Det er også ønskelig at behovet for en ny dispensasjonsbestemmelse utredes. Vurderingen må ta hensyn til eventuelle begrensninger i gjeldende tunnelsikkerhetsdirektiv.

Vi ønsker en rask tilbakemelding fra Vegdirektoratet om gjeldende fremdriftsplan for arbeidet med nasjonale føringer ev. må justeres som en følge av ovennevnte presisering.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Sonja Lindqvist
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/1878-3

29. november 2018

Overføring av sams veiadministrasjon - Utredning av nasjonale føringer for riks- og fylkesveinettet

Vi viser til regjeringens oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak om å overføre ansvaret for fylkesdelen av sams veiadministrasjon til fylkeskommunene.

I utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet legges Statens vegvesens veinormaler til grunn. Veinormalene er basert på oppdatert fagkunnskap og gir føringer for blant annet veiens bæreevne, bredde, linjeføring, kryss og gang- og sykkelløsninger. Mange av kravene i veinormalene er knyttet til utforming av veiene og setter krav for at veien skal ivareta effektiv og sikker transport for alle trafikantgrupper. Veinormalene er fastsatt med hjemmel i lov og forskrift, men i liten grad i forskrifts form. Normalene og håndbøkene er følgelig ikke bindende utover vegvesenets eget ansvarsområde.

Når fylkeskommunene overtar ansvaret for selv å forvalte fylkesveinettet, står de derfor fritt til selv å vurdere hensiktsmessigheten av å legge vegvesenets normaler og håndbøker til grunn for eget veinett. Det er derfor behov for å vurdere nødvendigheten av og innholdet i eventuelle lov- og forskriftsfestede bindende nasjonale føringer for både riks- og fylkesveinettet.

Samferdselsdepartementet ber Vegdirektoratet om å utrede behovet for, og eventuelt utformingen av, bindende nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet. I utredningen skal det også vurderes hvordan nasjonale føringer bør forankres rettslig.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Sonja Lindqvist
22 24 83 40

Det skal utredes og fremmes forslag til flere alternative løsninger med ulikt omfang og hvor ulike hensyn vektlegges. Ett av alternativene skal være en minimumsregulering som kun vektlegger trafiksikkerhet. Innholdet i en slik minimumsregulering skal også innarbeides i de øvrige alternativene, som i tillegg hver skal vektlegge andre hensyn. Aktuelle hensyn kan være eksempelvis fremkommelighet, herunder standarder for vinterdrift o.l., samt klima-/miljø mål gitt i Nasjonal Transportplan.

Enhetlig veistandard skal ikke være et generelt premiss for utredningen. De ulike forslagene til føringer skal begrenses til tekniske og funksjonelle minstekrav til standard og prosess, og skal ikke utløse mer omfattende og kostbare tiltak enn nødvendig ut fra de hensyn som skal ivaretas. Det skal også legges til grunn at de standardene vi har i dag ikke skal økes og derved utløse merutgifter for veieierne.

I Vegdirektoratets utredning skal behovet for, og omfanget av, bindende nasjonale føringer vurderes opp mot fylkeskommunenes handlingsfrihet og annet regelverk. Vi viser i denne forbindelse til veilederen for statlig styring av kommuner og fylkeskommuner. Vegdirektoratet skal i samråd med departementet involvere fylkeskommunene eller representanter for fylkeskommunene i arbeidet før utkastet forelegges Samferdselsdepartementet og det gjennomføres formelle høringer.

Vegdirektoratet utredet i 2011 behovet for nasjonale føringer i tilknytning til Forvaltningsreformen. Vi ber direktoratet om å se hen til dette arbeidet. Vegdirektoratets utredning nå og etterfølgende høring vil inngå i grunnlaget for departementets vurdering av behovet for bindende nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier samt innhold i og forankring av slike.

Samferdselsdepartementet vil innkalle til et møte for å drøfte videre arbeid og rammer for oppdraget.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Sonja Lindqvist
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-14

21. juni 2019

Supplerende tildelingsbrev nr. 11 - Arbeid med ny tjenesteleveransemodell og -struktur på trafikant- og kjøretøyområdet

Vi viser til brev av 20. mai i år med Statens vegvesen sitt forslag til tjenesteleveransemodell- og struktur på trafikant- og kjøretøyområde (TK).

Det er tidligere besluttet at det skal gjennomføres en reform av trafikant- og kjøretøyområdet, Statens vegvesen ble i brev av 29. oktober 2018 bedt om å utforme forslag til ny tjenestemodell og –struktur for TK- området. For å opprettholde et godt tjenestetilbud i hele landet for tjenester som krever fysisk oppmøte skulle det som en del av oppdraget foreslås avbøtende tiltak, som for eksempel ambulerende tjenester, dersom ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i reisevei for publikum.

Statens vegvesen har gjort et omfattende arbeid med forslaget til tjenesteleveransemodell og –struktur for TK. Det er viktig at arbeidet med modernisering og reform av TK går videre for å sikre en mer effektiv ressursbruk. Digitalisering er et vesentlig bidrag i denne sammenheng. Statens vegvesen er allerede godt i gang med et omfattende digitaliseringsarbeid og dette arbeidet skal videreføres. Særlig for tjenester som fortsatt krever fysisk oppmøte på et tjenestested er det viktig at brukerne sine behov ivaretas på en tilfredsstillende måte gjennom et landsdekkende godt tilbud. Gode og robuste arbeidsmarkeder i hele landet, kostnadseffektivitet og kvalitet i tjenestene er i tillegg vesentlige hensyn som skal ivaretas i en framtidig tjenestestruktur.

Statens vegvesen kan arbeide videre med tjenesteleveransemodell- og struktur basert på sitt forslag. Før det kan tas endelig beslutning er det imidlertid behov for ytterligere vurdering av avbøtende tiltak, samt en nærmere vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget til tjenestestruktur og ytterligere bruk av avbøtende tiltak. For å

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Anne Berit
Stavseth
22 24 81 78

kunne opprettholde et godt tilbud i hele landet ber Samferdselsdepartementet derfor om at Statens vegvesen innen 1. november 2019 kommer tilbake med en mer utførlig vurdering samt forslag til avbøtende tiltak, for eksempel i form av ambulerende tjenester, der ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i reisevei. Det skal bl.a. vurderes:

- Økt bruk av ambulerende tilbud ved praktisk førerprøve ved lang reisevei
- Samordning med andre offentlige myndigheter for teoriprøveavvikling
- Struktur opp mot dagens opplæringssteder for tungbilopplæring i videregående skole
- Alternative løsninger for å oppfylle krav om avsperrert område for praktisk førerprøve MC

Statens vegvesen anfører i sin rapport kvalitative minstekrav som en vesentlig begrunnelse for forslag om nedleggelse av tilbud ved flere av dagens tjenestesteder. Departementet er enig i at faglige minstekrav må være oppfylt, men vi ber om en nærmere faglig begrunnelse for de kvalitative minstekravene for tjenestene/førerprøve som er lagt til grunn for forslaget. Forslag til avbøtende tiltak skal også vurderes opp mot kvalitative minstekrav.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget av tjenestestruktur og forslag til avbøtende tiltak må fremkomme av vurderinger. Herunder må kostnader ved avbøtende tiltak vurderes opp mot nytten av tiltaket. Det er vesentlig at de økonomiske og administrative konsekvensene vurderes for alle berørte aktører. Videre må konsekvenser vurderes opp mot effektiviseringsmål som er satt for etaten.

Vi ber om at det som en del av det videre arbeidet arbeides videre med gevinstrealiseringsplan og omstillingsplan for reform av TK. Fristen 1. november er satt av hensyn til at omstillingsplan skal være besluttet og nødvendige omstillingstiltak skal være påbegynt senest 1. juni 2020. Endelig gevinstrealiseringsplan og omstillingsplan må vurderes i lys av endelig beslutning om tjenestemodell og –struktur.

Utover det som fremkommer over ber vi om at Statens vegvesen gjør en nærmere vurdering av potensialet for økt samordning både på kort og lengre sikt med andre offentlige myndigheter og ev. private aktører.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)
ekspedisjonssjef

Anne Berit Stavseth
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref
18/235572-24

Vår ref
18/2264-15

Dato
24. juni 2019

Supplerende tildelingsbrev nr. 12 - Ny organisering Statens vegvesen – lokalisering og videre omstillingsarbeid

Vi viser til brev av 20. mai i år med Statens vegvesen sitt forslag til lokalisering – "Utredning om lokalisering for Statens vegvesen i ny organisasjon fra 1. januar 2020", samt forslag til tjenesteleveransemodell og –struktur for trafikant- og kjøretøyområdet (TK).

Statens vegvesen er i stor endring. Avviklingen av sams vegadministrasjon og effektivisering av etaten for øvrig innebærer at Statens vegvesen får betydelig færre ansatte fremover. Dette har betydning for hele organisasjonen, og i brev av 19. mars i år ble Statens vegvesen bedt om å gjennomføre en omorganisering som innebærer divisjonalisering, klarere resultatansvar og enklere og forbedret styring, i tråd med hovedstruktur foreslått av etaten selv i rapporten "Fra regioner til divisjoner". Ny organisasjon og færre ansatte gjør det nødvendig med en nærmere vurdering av lokalisering. Etaten ble derfor videre bedt om å utrede og komme tilbake med forslag til lokalisering i ny organisasjonsmodell, og at dette skulle gjøres i sammenheng med oppdrag om å utarbeide forslag til ny tjenestemodell og –struktur på TK.

Når det gjelder forslaget til tjenesteleveransemodell og –struktur for TK viser vi til eget brev om dette.

Statens vegvesen har gjort et godt og grundig arbeid med å utrede forslag til lokalisering i ny organisasjon. Statens vegvesen sine oppgaver krever at etaten fortsatt er tilstede i hele landet og god fordeling mellom landsdelene har vært en forutsetning i arbeidet. Det er videre lagt vekt på å bygge videre på eksisterende kompetansemiljøer rundt omkring i landet der de er i dag. Dette er viktig, både for å ivareta oppgavene på en god måte fremover, men støtter også opp om effektiviseringsarbeidet i etaten.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Anne Berit
Stavseth
22 24 81 78

Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesen sitt forslag om lokalisering av divisjonsledelse og nivå 2 for divisjon Veg og for divisjon Transport og samfunn slik dette fremkommer i Statens vegvesen sin rapport. Det innebærer at divisjonskontorene lokaliseres på følgende steder: Arendal (Trafikant- og kjøretøy), Tromsø (Veg), Bergen (Utbygging), Trondheim (Transport og samfunn), Drammen (IT) og Moss (Fellestjenester). Hovedkontor for nivå 2 i divisjon Veg og i divisjon Transport og samfunn samlokaliseres i Leikanger, Bodø, Arendal, Molde og Lillehammer. Statens vegvesen viser i rapporten til at forslaget, med unntak av utflytting av arbeidsplasser fra Oslo, innebærer at arbeidsplasser i Statens vegvesen fremover i hovedsak videreføres der de er i dag. Dette innebærer at ansatte i divisjonene også vil være lokalisert utenfor stedene som fremkommer over.

Vegdirektoratet lokaliseres fortsatt i Oslo, men i tråd med Statens vegvesens eget forslag reduseres tallet på ansatte betydelig. Divisjonene i ny organisasjonsmodell skal lokaliseres utenfor Oslo. Dette innebærer at arbeidsplasser som flyttes fra dagens Vegdirektorat og Region øst til de nye divisjonene skal lokaliseres utenfor Oslo, med mindre oppgavene har stedlig binding til Oslo.

De organisatoriske endringene trer i kraft 1. januar 2020 samtidig med avviklingen av sams vegadministrasjon og overføring av fylkesvegadministrasjonen til fylkeskommunene. Divisjonsledelsene skal være på plass på nye lokasjoner fra samme tidspunkt som avvikling av sams vegadministrasjon. Øvrig flytting av arbeidsplasser må være gjennomført innen utgangen av 2022. Statens vegvesen kan med utgangspunkt i dette gå videre med å fastsette den videre omstillingsplanen for ny organisering. De ansatte som blir berørt av omstillingen skal bli ivaretatt innenfor gjeldende lov- og avtaleverk, og i samsvar med retningslinjene om personalpolitikk ved omstillingsprosesser fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Omstillingen skal følge retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon. Omstillingsplanen skal være besluttet og nødvendige omstillingstiltak skal være påbegynt innen 1. juni 2020 med sikte på at omstillingen skal være fullført innen utgangen av 2022.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)
ekspedisjonssjef

Anne Berit Stavseth
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-18

1. juli 2019

**Supplerende tildelingsbrev nr. 13 - Stortingets behandling av
Prop. 110 S/Innst. 416 S (2018-2019) og Prop. 114 S/Innst. 391 S (2018-2019)**

1. Prop. 114 S/Innst. 391 S (2018-2019)

Stortinget behandlet den 21. juni 2019 Prop. 114 S/Innst. 391 S (2018-2019)
Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019. Vedtaket i Stortinget var i
henhold til innstillingen når det gjelder saker knyttet til Statens vegvesen. Det ble gjort
følgende bevilgningsvedtak på kap. 1320 Statens vegvesen:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen:	
	01	Driftsutgifter, forhøyes med fra kr 4 334 900 000 til kr 4 625 400 000	290 500 000
	22	Drift og vedlikehold av riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> , nedsettes med fra kr 6 631 800 000 til kr 6 275 300 000	356 500 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> , nedsettes med fra kr 2 179 500 000 til kr 2 069 500 000	110 000 000
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> , nedsettes med fra kr 1 631 400 000 til kr 1 201 400 000	430 000 000
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31</i> , forhøyes med fra kr 12 555 200 000 til kr 13 465 200 000	910 000 000

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Thomas Tørmo
22 24 83 12

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen:	
	31	Skredsikring riksveier, kan overføres, kan nyttes under post 30, nedsettes med	180 000 000
		fra kr 1 043 400 000 til kr 863 400 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, forhøyes med	200 000 000
		fra kr 531 400 000 til kr 731 400 000	

Samferdselsdepartementet viser til nærmere omtaler av endringene i Prop. 114 S/Innst. 391 S (2018-2019).

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget gjorde følgende vedtak vedrørende Samferdselsdepartementets fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider:

«

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold	8 400 mill. kroner	3 100 mill. kroner

»

Samferdselsdepartementet delegerer med dette denne fullmakten til Statens vegvesen.

Fullmakt til å forlenge innkrevingen av lokalt drivstofftilskudd i Tromsø

Stortinget gjorde følgende vedtak vedrørende lokalt finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i Tromsø:

«Stortinget samtykker i at Tromsø Veg AS kan kreve inn lokalt finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i Tromsø frem til 31. juli 2022 dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette gjennom vedtak. Midlene skal finansiere tiltak på offentlig vei. Nærmere vilkår fremgår av omtale i Prop. 114 S (2018–2019).»

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til oppfølging av dette vedtaket.

Anmodningsvedtak, post 29, rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet

I forbindelse med behandlingen av Prop. 114 S/Innst. 391 S (2018-2019) har Stortinget fremmet følgende anmodningsvedtak i tilknytning til post 29:

«Stortinget ber regjeringen om at kostnadsreduksjonen knyttet til OPS-prosjektet på rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet benyttes til å redusere bompengene med inntil 200 mill. kroner i løpet av den samlede finansieringsperioden for OPS-prosjektet.»

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til oppfølging av dette anmodningsvedtaket.

2. Prop. 110 S/Innst. 416 S (2018-2019)

Prop. 110 S/Innst. 416 S (2018-2019) Nokre saker om veg, jernbane og post, ble behandlet av Stortinget den 20. juni 2019. Vedtak i Stortinget var i henhold til innstillingen.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget gjorde følgende vedtak vedrørende Samferdselsdepartementets fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter:

«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

1.	<hr/>	
	<i>Starte opp disse investeringsprosjekta</i>	<i>Innanfor ei kostnadsramme på:</i>
	<i>E6 Betna-Vinjeøra-Stormyra</i>	<i>2 460 mill. kroner</i>
	<i>Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytningar</i>	<i>1 380 mill. kroner</i>
2.	<hr/>	
	<i>Gjennomføre dette tidlegare godkjende investeringsprosjektet</i>	<i>innanfor ei endra kostnadsramme på:</i>
	<i>E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane</i>	<i>765 mill. kroner</i>

Fullmaktene over om å forplikte staten i desse investeringsprosjekta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma seinare år. »

Samferdselsdepartementet delegerer med dette disse fullmaktene til Statens vegvesen.

Fullmakt til innkreving av bompenger

Stortinget gjorde følgende vedtak vedrørende fullmakt til å kreve inn bompenger:

«Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar i ytterlegare tre månader til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1. Vilkårå går fram av denne proposisjonen.» [Prop 110 S (2018-2019)]

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen følger opp dette vedtaket i tråd med vilkårene i proposisjonen og inngår tilleggsavtale med bompengeselskapet.

Utvidet portefølje til Nye Veier AS

Samferdselsdepartementet vil, i tråd med det som ble varslet om i vårt brev av 11. januar 2019, i løpet av kort tid inngå avtale med Nye Veier AS om utvidelse av selskapets portefølje til også å omfatte følgende strekninger:

- E6 Øyer – Otta i Oppland
- E16 Kløfta – Kongsvinger i Akershus og Hedmark
- E6 Kvænangsfjellet i Troms

3. Avslutning

Samlet sett medfører stortingsvedtakene en økning i bevilgningen til kap. 1320 Statens vegvesen, på 324 mill. kr. I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten, stiller Samferdselsdepartementet bevilgningsendringene på kap. 1320 Statens vegvesen til disposisjon for Statens vegvesen i 2019.

Bevilgningsendringen skal disponeres i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 110 S/Innst. 416 S (2018-2019) og Prop. 114 S/Innst. 391 S (2018-2019), i Stortingets behandling, i tildelingsbrev og supplerende tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2019, og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Thomas Tørmo
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-19

1. juli 2019

Statsbudsjettet 2019 - supplerende tildelingsbrev nr. 14 til Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet viser til brev av 26.juni 2018 om videre framdrift for prosjektene Rv. 23 Dagslett – Linnes og Linnes – E18 (nå: E134 Dagslett – E18). I brevet ber departementet om at Statens vegvesen utarbeider et planprogram for kommunedelplan hvor alle relevante alternativ inngår.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Statens vegvesen har sendt et forslag til planprogram til Lier kommune for politisk behandling og høring. Planprogrammet foreslår å utrede Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene. Statens vegvesen har ikke lagt opp til å utrede Vikerkorridoen.

Lier Kommune er planmyndighet, og Samferdselsdepartementet mener det ikke nå er aktuelt med statlig plan for tiltaket. Med bakgrunn i vedtakene i Lier Kommune, mener departementet derfor at det er nødvendig og også ha med alternativet som det lokale myndigheter peker på, i tillegg til alternativene som Statens vegvesen selv har pekt på. Samferdselsdepartementet ber på denne bakgrunn om at alle relevante alternativ inngår i planprogrammet, også det alternativet som Lier kommune ønsker utredet.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Karin Johanne Jacobsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Karin Johanne
Jacobsen
22 24 82 57



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-20

3. juli 2019

Rapportering på klima i etatsstyringen

Vi viser til tildelingsbrev av 10. januar 2019, og særskilt vedlegg om rapporteringskrav. Vi viser også til etatsstyringsmøte av 20. juni 2019 der Samferdselsdepartementet varslet at det ville komme en korrigerende i forhold til rapporteringskrav på hovedmål om klima.

Vi ber om at det fremover rapporteres på indikatoren «Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter» i både T1, T2 og årsrapporten. Vi ber om at det rapporteres på direkte utslipp fra transportsektoren, og på faktorer som påvirker dette.

Med hilsen

Per-Andre Torper (e.f.)
avdelingsdirektør

Line Klethagen
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Kyst- og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Line Klethagen
22 24 81 60



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-23

14. august 2019

Statsbudsjettet 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 16 - Mandat for KVVU for vegforbindelsen Fetsund - Sarpsborg - Fredrikstad (Øst for Oslo)

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev fra Vegdirektoratet av 28. november 2018, vedlagt utfordringsnotat for *KVVU Vegforbindelser øst for Oslo*. Vi viser også til påfølgende kontakt.

Utfordringsnotatet omhandler bl.a. en redegjørelse for dagens transportsystem i området, sentrale utfordringer, geografisk og tematisk avgrensning for utredningsområdet, forslag til samfunns mål og en skisse for videre fremdriftsplan og organisering av utredningsarbeidet.

Utfordringsnotatet angir følgende forslag til samfunns mål:

- En bedre vegforbindelse mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike som avlaster E6 gjennom Oslo. Vegforbindelsen skal sikre nødvendig beredskap ved hendelser på vegnettet.

Samferdselsdepartementets vurdering

SD slutter seg i hovedsak til avgrensningen og det skisserte opplegget for utredningen.

SD slutter seg til det foreslåtte samfunns målet. Dersom det ilet det videre arbeidet viser seg nødvendig å skulle justere samfunns målet, ber vi om tilbakemelding på dette.

SD vil samtidig vise til at det er stort fokus på kostnadsstyring i samferdselssektoren i tidligfasen. Erfaring viser at for mange prosjekter finner det sted en vesentlig kostnadsvekst i tidligfasen, jf. bla. Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 ss. 60-65. Det er viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, herunder mest mulig dekkende kostnadsanslag, når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVVU/KS1.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVVU-en må derfor i størst mulig grad ta høyde for og ta opp i seg de ulike usikkerhetsmomenter som kan identifiseres i det enkelte prosjekt i tidlig fase og som vil kunne påvirke kostnadene i den senere planfasen. Kostnadsanslagene i KVVU skal være basert på P50.

SD ber om å bli holdt orientert, dersom det på grunnlag av mandatet viser seg behov for å gjøre vesentlige endringer av prosjektorganisasjonen, fremdriftsplanen eller evt. andre sentrale forutsetninger for arbeidet.

Det opplyses i utfordringsnotatet at det tas sikte på levering av KVVU-en til departementet innen utgangen av 2019. SD ber om å bli holdt orientert underveis om fremdriften i utredningsarbeidet, f.eks. i tilknytning til statusmøter om KVVU/KS1.

Med hilsen

Thomas Ruud Sollien (e.f.)
underdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-24

20. august 2019

Supplerende tildelingsbrev nr. 17 - Presisering av oppdrag ang. nasjonale føringer

Samferdselsdepartementet viser til vedlagte oppdrag av 29.11.2018 om utredning av behovet for, og eventuelt utformingen av, bindende nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet. Vi viser også til brev av 6. juni 2019, der det presiseres at oppdraget også omfatter " *en gjennomgang av forskriftsfestede krav hjemlet i veglova som regulerer riks- og fylkesveinettet.*"

På bakgrunn av etterfølgende dialog med Vegdirektoratet ang. oppdragets omfang, ser vi behov for å presisere at oppdraget ikke omfatter en gjennomgang av gjeldende myndighetsfordeling i vegtrafikklovgivningen. Vi slutter oss til at det som skissert vurderes behovet for, og mulig innhold i, eventuelle nasjonale føringer om fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid, jf. vegtrafikkloven § 40 a.

Vi forutsetter at rapporten som sendes på høring er oppdatert mht. de vedtatte endringene i veglova og vegtrafikkloven fra i vår (Prop. 79 L) og høringsbrevet om forskriftsendringer som er nær ved å bli ferdigstilt i Vegdirektoratet og skal på høring i høst..

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Sonja Lindqvist
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Sonja Lindqvist
22 24 83 40

Vedlegg



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-13

6. juni 2019

Supplerende tildelingsbrev nr. 10 - nasjonale føringer og revisjon av bru- og tunnelforskrifter

Samferdselsdepartementet viser til vedlagte oppdrag av 29.11.2018 om utredning av behovet for, og eventuelt utformingen av, bindende nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet.

På bakgrunn av etterfølgende dialog med Vegdirektoratet ang. oppdragets omfang, ser vi behov for å presisere at oppdraget også omfatter en gjennomgang av forskriftsfestede krav hjemlet i veglova som regulerer riks- og fylkesveinettet.

På ovennevnte bakgrunn ber vi også om at følgende temaer særskilt følges opp i arbeidet med nasjonale føringer:

Vedlikeholdsansvaret for overgangsbruer på de offentlige veiene

Samferdselsdepartementet viser til tidligere dialog med Vegdirektoratet der det har fremkommet at Statens vegvesen og fylkeskommunene gjennom flere år har erfart at kommuner ikke tar tilstrekkelig ansvar for vedlikehold og utbedring av kommunale overgangsbruer som krysser over riks- og fylkesveier. Dette har ført til at staten og, i noen tilfeller fylkeskommuner, i relativt mange tilfeller har dekket og fortsatt dekker vedlikehold av kommunale bruer. Beregningen av hvilke bruer det gjelder er basert på en gjennomgang av Statens vegvesens forvaltningssystem for bruer, Brutus. Vegdirektoratet har opplyst at årsakene til at staten og fylkeskommuner har dekket kostnader til kommunale bruer er mange og sammensatte, men forhold knyttet til forståelse av veglovas bestemmelser i tillegg til økonomi, synes å være medvirkende til at kommuner i flere tilfeller ikke tar tilstrekkelig ansvar for kommunale overgangsbruer.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Sonja Lindqvist
22 24 83 40

Manglende vedlikehold og tiltak på de offentlige bruene kan få alvorlige følger for bruenes bæreevne og for sikkerheten på veiene som krysser under bruene. Dette kan bli et økende problem i takt med økningen i antall gamle overgangsbruer med behov for omfattende vedlikehold, utbedring eller utskifting. Etter departementets vurdering er det derfor viktig å sikre at alle veimyndigheter har en felles forståelse av eierskapet for overgangsbruer, og at ansvaret for vedlikehold blir fulgt opp på en forsvarlig måte. Gjennomføring av Stortingets anmodningsvedtak om å overføre ansvaret for fylkesdelen av sams veiadministrasjon til fylkeskommunene aktualiserer etter departementets vurdering behovet for klargjøring.

Departementet viser til ansvarsfordelingen mellom staten, fylkeskommunene og kommunene for henholdsvis riksveiene, fylkesveiene og de kommunale veiene som følger av veglova § 9, jf. § 20. Etter departementets vurdering fører praksisen som har etablert seg der staten eller fylkeskommunen dekker vedlikeholdskostnader for overgangsbruer som etter vegloven er et kommunalt ansvar, til et behov for klargjøring av ansvarsforholdet mellom veimyndighetene på dette området. For å sikre god forankring og en felles forståelse har departementet kommet til at dette bør reguleres i forskrift.

Samferdselsdepartementet ber Vegdirektoratet utarbeide forslag til forskrift som regulerer det nærmere ansvarsforholdet for overgangsbruer på de offentlige veiene. Utredningen av forskrift skal være basert på ansvarsforholdet mellom veimyndighetene iht. vegloven § 9, jf. § 20, og kan ta utgangspunkt i Vegdirektoratets tidligere vurderinger av hvilke prinsipper som bør gjelde for ansvarsfordelingen mellom de offentlige veimyndighetene på dette området. I tillegg ber departementet Vegdirektoratet vurdere om forskriften også bør regulere følgende forhold:

- teknisk godkjenning av planer for bygging og utbedring av overgangsbruer over offentlig vei.
- inspeksjon og innsyn i dokumentasjon knyttet til overgangsbruer over offentlig vei.
- pålegg om gjennomføring av tiltak på overgangsbruer over offentlig vei når dette er nødvendig av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet på underliggende vei.

Vi ber om at Vegdirektoratet utreder de økonomiske og administrative konsekvensene som en del av forslaget. Selv om forskriftsreguleringen delvis har som formål å korrigere praksis som ikke er i tråd med ansvarsforholdet etter veglova, vil forskriftsbestemmelser om dette kunne bli oppfattet som nye av kommunene. Vi ber Vegdirektoratet vurdere særskilt om forslaget til forskrift bør føre til at kommunal- og fylkeskommunal sektor skal kompenseres økonomisk som en del av forslaget.

Vi ber direktoratet komme tilbake til departementet med forslaget til forskrift før det sendes på offentlig høring.

Evaluering av tidsfrister i tunnelsikkerhetsforskriftene

Samferdselsdepartementet viser til forskrift 13.12.2016 nr. 1597 om minimum sikkerhetskrav til visse veitunneler (tunnelsikkerhetsforskriften) og forskrift 10.12.2014 nr. 1566 om minimum

sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.).

I henhold til gjeldende tunnelsikkerhetsforskrift skulle sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler lenger enn 500 meter langs riksvei være utført innen 30. april 2014, men med mulighet for 5 års forlengelse. Kravet er basert på EU-direktiv som stiller krav til sikkerheten på TEN-T veinettet. Ved implementering av forskriften ble det vedtatt at direktivets krav også skulle gjelde på riksveinettet utover TEN-T veinettet. Dette for å bidra til gjennomføring av nullvisjonen og for at trafikantene og samfunnet for øvrig skulle sikres samme sikkerhetsstandard i tunneler på riksvei.

Ut fra en samlet vurdering der risiko og konsekvenser knyttet til ulykker ble vurdert, ble tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesvei m.m. begrenset til å gjelde tunneler over 500 meter og med en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på 300 kjøretøyer eller mer. I denne forskriften er frist for sikkerhetsmessig oppgradering satt til 1. januar 2020, med mulighet for forlengelse med 5 år.

På bakgrunn av dialog med Statens vegvesen ser vi behov for å vurdere overnevnte tidsfrister i de to tunnelsikkerhetsforskriftene. Det har hittil vist seg i gjennomførte og pågående oppgraderingsprosjekter at det har vært behov for tyngre og mer kostbare tiltak enn ventet for å oppnå den forskriftsmessige sikkerhetsstandard. Statens vegvesens analyser indikerer også at flere framtidige prosjekter kan komme i samme situasjon. Vi ber derfor Vegdirektoratet vurdere endring av gjeldende tidsfrister i tunnelsikkerhetsforskriftene. Det er også ønskelig at behovet for en ny dispensasjonsbestemmelse utredes. Vurderingen må ta hensyn til eventuelle begrensninger i gjeldende tunnelsikkerhetsdirektiv.

Vi ønsker en rask tilbakemelding fra Vegdirektoratet om gjeldende fremdriftsplan for arbeidet med nasjonale føringer ev. må justeres som en følge av ovennevnte presisering.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Sonja Lindqvist
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/1878-3

29. november 2018

Overføring av sams veiadministrasjon - Utredning av nasjonale føringer for riks- og fylkesveinettet

Vi viser til regjeringens oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak om å overføre ansvaret for fylkesdelen av sams veiadministrasjon til fylkeskommunene.

I utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet legges Statens vegvesens veinormaler til grunn. Veinormalene er basert på oppdatert fagkunnskap og gir føringer for blant annet veiens bæreevne, bredde, linjeføring, kryss og gang- og sykkelløsninger. Mange av kravene i veinormalene er knyttet til utforming av veiene og setter krav for at veien skal ivareta effektiv og sikker transport for alle trafikantgrupper. Veinormalene er fastsatt med hjemmel i lov og forskrift, men i liten grad i forskrifts form. Normalene og håndbøkene er følgelig ikke bindende utover vegvesenets eget ansvarsområde.

Når fylkeskommunene overtar ansvaret for selv å forvalte fylkesveinettet, står de derfor fritt til selv å vurdere hensiktsmessigheten av å legge vegvesenets normaler og håndbøker til grunn for eget veinett. Det er derfor behov for å vurdere nødvendigheten av og innholdet i eventuelle lov- og forskriftsfestede bindende nasjonale føringer for både riks- og fylkesveinettet.

Samferdselsdepartementet ber Vegdirektoratet om å utrede behovet for, og eventuelt utformingen av, bindende nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet. I utredningen skal det også vurderes hvordan nasjonale føringer bør forankres rettslig.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Sonja Lindqvist
22 24 83 40

Det skal utredes og fremmes forslag til flere alternative løsninger med ulikt omfang og hvor ulike hensyn vektlegges. Ett av alternativene skal være en minimumsregulering som kun vektlegger trafiksikkerhet. Innholdet i en slik minimumsregulering skal også innarbeides i de øvrige alternativene, som i tillegg hver skal vektlegge andre hensyn. Aktuelle hensyn kan være eksempelvis fremkommelighet, herunder standarder for vinterdrift o.l., samt klima-/miljø mål gitt i Nasjonal Transportplan.

Enhetlig veistandard skal ikke være et generelt premiss for utredningen. De ulike forslagene til føringer skal begrenses til tekniske og funksjonelle minstekrav til standard og prosess, og skal ikke utløse mer omfattende og kostbare tiltak enn nødvendig ut fra de hensyn som skal ivaretas. Det skal også legges til grunn at de standardene vi har i dag ikke skal økes og derved utløse merutgifter for veieierne.

I Vegdirektoratets utredning skal behovet for, og omfanget av, bindende nasjonale føringer vurderes opp mot fylkeskommunenes handlingsfrihet og annet regelverk. Vi viser i denne forbindelse til veilederen for statlig styring av kommuner og fylkeskommuner. Vegdirektoratet skal i samråd med departementet involvere fylkeskommunene eller representanter for fylkeskommunene i arbeidet før utkastet forelegges Samferdselsdepartementet og det gjennomføres formelle høringer.

Vegdirektoratet utredet i 2011 behovet for nasjonale føringer i tilknytning til Forvaltningsreformen. Vi ber direktoratet om å se hen til dette arbeidet. Vegdirektoratets utredning nå og etterfølgende høring vil inngå i grunnlaget for departementets vurdering av behovet for bindende nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier samt innhold i og forankring av slike.

Samferdselsdepartementet vil innkalle til et møte for å drøfte videre arbeid og rammer for oppdraget.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Sonja Lindqvist
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-26

7. oktober 2019

**Supplerende tildelingsbrev nr. 18. Statlig kommunedelplan for E39
Lyngdal vest - Ålgård - planforslag til høring og offentlig ettersyn**

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev fra Vegdirektoratet av 7. mai 2019 med Statens vegvesens gjennomgang og redegjørelse for forslag til statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Sandnes, og med anmodning om at dette nå kan legges ut til offentlig ettersyn.

SD har ved brev av 22. august 2019 til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) anmodet om tilslutning til at Statens vegvesens forslag til statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Sandnes kan legges ut til offentlig ettersyn. Brevet følger vedlagt.

Vedlagt følger brev fra KMD til SD av 24. september 2019, der det gis tilslutning til at planforslaget kan legges ut til høring og offentlig ettersyn av Statens vegvesen.

SD ber om at Statens vegvesen følger opp KMDs beslutning.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg: 2

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Kopi

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Nye Veier AS

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref
16/132

Vår ref
16/904-38

Dato
24. september 2019

Statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård. Planforslag til høring og offentlig ettersyn

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til Samferdselsdepartementets brev av 22. august 2019, vedlagt forslag til kommunedelplan for E39 Lyngdal vest - Ålgård.

Planarbeidet gjennomføres som en statlig kommunedelplan, med Kommunal- og moderniseringsdepartementet som planmyndighet og Statens vegvesen som forslagsstiller. Departementet fastsatte planprogrammet 28. august 2018, og det er departementet som fatter endelig planvedtak etter at høring og offentlig ettersyn er gjennomført.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener at planforslaget er utarbeidet i tråd med fastsatt planprogram. Departementet gir derfor tilslutning til at planforslaget kan legges ut til høring og offentlig ettersyn av Statens vegvesen.

Departementet viser til Samferdselsdepartementets kommentarer om at rekkefølgebestemmelser ikke kan benyttes til å fastslå hvem som skal bære kostnader for gjennomføring. Departementet er enig i denne vurderingen. Utover det legger vi til grunn at Statens vegvesen på generelt grunnlag selv kan vurdere behov for rekkefølgefølgebestemmelser, og at dette er noe som høringsinstansene også har anledning til å komme med synspunkter på.

Innkomne høringsuttalelser er et viktig grunnlag for departementets behandling og endelige vedtak i saken. Det må derfor legges til rette for god medvirkning og involvering under høringsperioden. Høringsfristen må også gi rom for at saken kan behandles politisk i de berørte kommunene og fylkeskommunene.

Postadresse
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo
postmottak@kmd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.kmd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 858

Avdeling

Saksbehandler
Daniel Hesby
Mathé
22 24 71 47

Med hilsen

Jarle Jensen
ekspedisjonssjef (e.f.)

Knut Grøntun
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi:
Nye Veier AS
Vegdirektoratet



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/132-41

22. august 2019

Statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest - Sandnes - Oversendelse av planforslag for beslutning om utlegging til offentlig ettersyn

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) av 28. august 2018, med fastsettelse av planprogram for statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Sandnes.

SD har gjennom brev til Vegdirektoratet av 2. oktober 2018 bedt etaten om å følge opp KMDs beslutning i samråd med Nye Veier AS.

Vi har ved brev fra Vegdirektoratet av 7. mai 2019 mottatt Statens vegvesens gjennomgang og redegjørelse for forslag til statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Sandnes, med anmodning om at dette nå kan legges ut til offentlig ettersyn. Brevet følger vedlagt dette brevet. Plandokumentene er ikke mottatt vedlagt brevet, men de er som kjent gjort tilgjengelig for SD og KMD i SharePoint, jf kontakt om dette.

Statens vegvesen vektlegger i planforslaget en fremtidig utbygging av et helhetlig vegsystem (hovedveg med kryss, tilførselsveger og tilliggende funksjoner/sideanlegg), og har innarbeidet dette i forslag til bestemmelser som angir krav til et komplett riksveianlegg med tilhørende funksjoner samt at det også ligger ved retningslinjer for videre planarbeid. En korridor med rundt 400 m bredde er båndlagt med hensynssone iht. plan- og bygningsloven. Korridoravgrensningen gir rom for å detaljere og optimalisere veiltaket gjennom reguleringsplan.

Veien er planlagt for hastighet 110 km/t med fire kjørefelt og 20 meter vegbredde. En smalere firefelts er under utredning, og kan gi andre føringer for aktuelle veibredder. Det er rom for økt veibredde innenfor forslag til korridoravgrensning. Det er også mulig å legge til

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

rette for en kurvatur for en hastighet 120 km/t innenfor forslag til korridoravgrensning. Endringer av veibredder og oppdatering av kostnadsoverslag vil gjennomføres i høringsperioden for plangrunnlaget som legges fram til vedtak. Dette vil gjelde for alle korridoralternativer, og vil ikke endre grunnlaget for rangering av alternativer.

Planområdet omfatter to korridorer i Agder (A1 og A2) og tre i Rogaland (R1, R2 og R3) som kan kombineres til seks sammenhengende korridorer. To av korridorene i Rogaland har flere varianter. A1R1 rangeres som best. A1R2 rangeres som nest best. Statens vegvesen ønsker gjennom høringen å få belyst om det er virkninger for Eigersundområdet som ikke er tilstrekkelig fanget opp i konsekvensutredningen, som kan påvirke forholdet mellom R1 og R2. Andre korridorer og varianter anbefales ikke / frarådes av Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementets vurdering

SD mener at Statens vegvesen har fulgt opp KMDs beslutning fra oktober 2018 på en tilfredsstillende måte, og anmoder om KMDs tilslutning til at Statens vegvesens forslag til statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Sandnes kan legges ut til offentlig ettersyn.

Vi vil vise til at SD har mottatt kopi av brev fra Vest-Agder og Rogaland fylkeskommuner til KMD av 16. januar 2019, der det uttales at fylkeskommunene ikke ser det som mulig å skulle bekoste bygging av kryss og etablering/opprusting av tilførselsveier relatert til E39 Lyngdal vest – Ålgård. Videre heter det at fylkeskommunene ser behov for at Nye Veier AS gis klare føringer om at hoveddrammene og hovedinnholdet i vedtatte kommunedelplaner skal følges opp i videre reguleringsplanlegging og bygges og bekostes av Nye Veier AS. Videre at det må være en helt klar forutsetning at rekkefølgekravene bekostes og oppfylles av Nye Veier AS, dersom det skal inntas rekkefølgekrav. Jf vedlegg.

SD er ikke kjent med om KMD har hatt møte med de to fylkeskommunene, slik det anmodes om i brevet. Når det gjelder de forhold som tas opp i henvendelsen fra de to fylkeskommunene, kan ikke SD se at det fra Statens vegvesens side legges opp til bruk av rekkefølgebestemmelser for kommunedelplanen for E39 Lyngdal Vest – Sandnes. Generelt vil vi likevel påpeke at rekkefølgebestemmelser ikke kan brukes til å fastslå hvem som skal bære kostnader for gjennomføring av kommunedelplaner.

Vi vil også vise til at SD har mottatt brev fra Flekkefjord kommune av 4. april, jf vedlegg, der det henvises til at Flekkefjord formannskap i møte 28. mars 2019 fattet følgende vedtak:

- *"Flekkefjord kommune krever avklaring om tilførselsvei før Flekkefjord bystyre gjør vedtak om bompengefinansiering av E39 gjennom Flekkefjord kommune."*

SD har notert seg uttalelsen fra Flekkefjord kommune, og vil besvare henvendelsen derfra så snart som mulig.

SD vil få bemerke at rammer for hva som skal inngå i et komplett riksveianlegg, bør være noenlunde likt uavhengig av hvem som planlegger og bygger ut riksveiene. Om det i denne saken bør innebære at dette skal reguleres gjennom bestemmelser til den statlige kommunedelplanen, gjennom bestemmelser til reguleringsplaner i neste planfase, ev.

gjennom utbyggingsavtalen mellom SD og Nye Veier AS, er spørsmål som etter SDs vurdering vil måtte vurderes når kommunedelplanen oversendes SD på nytt med sikte på endelig beslutning etter at den har vært ute til offentlig ettersyn.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Nye Veier AS
Vegdirektoratet



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-27

14. oktober 2019

Supplerende tildelingsbrev nr. 19. Statlig planprogram med silingsrapport for E39 Bokn - Sveio/Stord - høring av planprogram

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev av 27. august 2018 fra Vegdirektoratet, med Statens vegvesens utkast til statlig planprogram og silingsrapport til planprogrammet for strekningen E39 Bokn – Sveio/Stord.

SD har ved brev til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) av 2. juli 2019 anmodet om tilslutning til at Statens vegvesens forslag kan legges ut til offentlig ettersyn. Brevet følger vedlagt.

Vedlagt følger brev fra KMD til SD av 3. oktober 2019, der det gis tilslutning til at det kan varsles planoppstart for arbeidet med statlig kommunedelplan for E39 på strekningen Bokn-Sveio, og at Statens vegvesen sitt forslag til planprogram med silingsrapport sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

SD ber om at Statens vegvesen følger opp KMDs beslutning.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Kopi
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref
18/1906

Vår ref
19/4362-2

Dato
3. oktober 2019

Statlig planprogram med silingsrapport for E39 Bokn - Sveio/Stord - høring av planprogram

Det vises til oversendelse fra Samferdselsdepartementet av 02.07.2019.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet gir tilslutning til at det kan varsles planoppstart for arbeidet med statlig kommunedelplan for E39 på strekningen Bokn-Sveio, og at Statens vegvesen sitt forslag til planprogram med silingsrapport sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Vegdirektoratet viser i sitt oversendelsesbrev av 27.08.2018 til at det for den nordre del av strekningen, E39 Aksdal-Sveio, allerede er besluttet at planarbeidet skal skje gjennom en statlig plan. For den søndre del av strekningen, E39 Bokn-Aksdal, er det gitt foreløpig klarsignal om at også denne strekningen kan innlemmes i det statlige planarbeidet for E39 Aksdal-Sveio, men at spørsmål om bruk av statlig plan for den søndre delen forutsettes endelig avklart etter høring av planprogrammet.

Forslaget til planprogrammet og silingsrapport er utarbeidet av Statens vegvesen på vegne av Samferdselsdepartementet. Fastsatt planprogram skal legges til grunn for videre kommunedelplanarbeid og konsekvensutredning for ny firefelts E39 mellom Vestre Bokn og Førde i Sveio kommune. Med utgangspunkt i den underliggende silingsrapporten, er det valgt ut to trasealternativer som er aktuelle, og som skal utredes i planarbeidet. Valg av endelig løsning vil først bli tatt ved behandling og vedtak av kommunedelplanen.

Forslag til planprogram som er forelagt departementet, ble utarbeidet i desember 2017. Datoer og tidspunkt skissert i program for medvirkning og fremdrift, må derfor oppdateres.

Postadresse
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo
postmottak@kmd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.kmd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 858

Avdeling

Saksbehandler
Lina Frogner Orre
22 24 70 86

Det bør også vurderes om det er andre deler av programmet som bør oppdateres, herunder eventuelle nye overordnede føringer. Departementet forutsetter at dette gjøres før planprogrammet sendes på høring.

Når høringen er avsluttet og Vegvesenet har oppsummert innkomne uttalelser, skal høringssvarene og forslag til fastsatt planprogram sendes til Samferdselsdepartementet, som deretter sender saken til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for behandling og fastsettelse. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil da, på bakgrunn av innkomne høringsuttalelser og tilrådning fra Samferdselsdepartementet, også ta stilling til om den søndre del av strekningen skal behandles som statlig plan i tråd med plan- og bygningsloven § 6-4.

Med hilsen

Jarle Jensen (e.f.)
ekspedisjonssjef

Knut Grønntun
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Statens vegvesen Vegdirektoratet



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/1906-4

2. juli 2019

Statlig planprogram med silingsrapport for E39 Bokn - Sveio/Stord - oversendelse av utkast for beslutning

Samferdselsdepartementet har ved brev av 27. august 2018 fra Vegdirektoratet mottatt Statens vegvesens utkast til statlig planprogram og silingsrapport til planprogrammet for strekningen E39 Bokn – Sveio/Stord.

Vegdirektoratet viser i brevet av 27. august til at det for den nordre del av planstrekningen, delstrekningen E39 Akrdal – Sveio, alt er besluttet at planarbeidet skal skje gjennom statlig plan. Videre viser Vegdirektoratet til at det for søndre del av strekningen, delstrekningen E39 Vestre Bokn – Akrdal, foreligger foreløpig tilslutning fra 2014 om at denne kan innlemmes i planarbeidet for E39 Akrdal – Sveio, men at dette forutsettes å skulle bli endelig avklart etter høring av planprogrammet.

Samferdselsdepartementet slutter seg til etatens utkast til statlig planprogram og silingsrapport til planprogrammet for strekningen E39 Bokn – Sveio/Stord slik dette fremgår av brevet av 27. august, og anmoder om tilslutning fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til at Statens vegvesens forslag kan legges ut til offentlig ettersyn. Brevet av 27. august 2018 følger vedlagt.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Kopi
Vegdirektoratet



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref
18/210895-8

Vår ref
18/2264-30

Dato
11. november 2019

KVU Vegforbindelse øst for Oslo - Justering av samfunnsmål

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev fra Statens vegvesen (SVV) av 31. oktober 2019.

SD fastsatte ved brev til Vegdirektoratet av 14. august 2019 (Supplerende tildelingsbrev nr. 16 til Statsbudsjettet for 2019) mandat for konseptvalgutredningen KVU Veiforbindelse øst for Oslo og herunder samfunnsmålet for KVUen. Brevet følger vedlagt. Det ble i brevet lagt til grunn at SVV skulle komme tilbake til departementet i fall det gjennom det videre arbeidet skulle vise seg nødvendig å justere samfunnsmålet.

Gjennom departementets brev av 14. august 2019 ble samfunnsmålet for KVUen fastsatt til:

- "En bedre vegforbindelse mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike som avlaster E6 gjennom Oslo. Vegforbindelsen skal sikre nødvendig beredskap ved hendelser på vegnettet."

SVV uttaler i brevet av 31. oktober 2019 at formuleringen "nødvendig beredskap ved hendelser på vegnettet" kan forstås som tiltak som ligger utenfor SVVs ansvarsområde. SVV foreslår derfor å gjøre formuleringen mer tydelig i forhold til etatens ansvarsområde gjennom å erstatte "beredskap" med "trafikkberedskap". SVV foreslår derfor at samfunnsmålet endres til:

- "En bedre veiforbindelse mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike som avlaster E6 gjennom Oslo. Veiforbindelsen skal sikre nødvendig trafikkberedskap ved hendelser på veinettet."

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikk sikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Samferdselsdepartementet har ikke merknader til Statens vegvesens forslag, og slutter seg til etatens forslag til justert samfunns mål for KVVU Vegforbindelse øst for Oslo.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-23

14. august 2019

Statsbudsjettet 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 16 - Mandat for KVVU for vegforbindelsen Fetsund - Sarpsborg - Fredrikstad (Øst for Oslo)

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev fra Vegdirektoratet av 28. november 2018, vedlagt utfordringsnotat for *KVVU Vegforbindelser øst for Oslo*. Vi viser også til påfølgende kontakt.

Utfordringsnotatet omhandler bl.a. en redegjørelse for dagens transportsystem i området, sentrale utfordringer, geografisk og tematisk avgrensning for utredningsområdet, forslag til samfunns mål og en skisse for videre fremdriftsplan og organisering av utredningsarbeidet.

Utfordringsnotatet angir følgende forslag til samfunns mål:

- En bedre vegforbindelse mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike som avlaster E6 gjennom Oslo. Vegforbindelsen skal sikre nødvendig beredskap ved hendelser på vegnettet.

Samferdselsdepartementets vurdering

SD slutter seg i hovedsak til avgrensningen og det skisserte opplegget for utredningen.

SD slutter seg til det foreslåtte samfunns målet. Dersom det ilet det videre arbeidet viser seg nødvendig å skulle justere samfunns målet, ber vi om tilbakemelding på dette.

SD vil samtidig vise til at det er stort fokus på kostnadsstyring i samferdselssektoren i tidligfasen. Erfaring viser at for mange prosjekter finner det sted en vesentlig kostnadsvekst i tidligfasen, jf. bla. Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 ss. 60-65. Det er viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, herunder mest mulig dekkende kostnadsanslag, når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVVU/KS1.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVVU-en må derfor i størst mulig grad ta høyde for og ta opp i seg de ulike usikkerhetsmomenter som kan identifiseres i det enkelte prosjekt i tidlig fase og som vil kunne påvirke kostnadene i den senere planfasen. Kostnadsanslagene i KVVU skal være basert på P50.

SD ber om å bli holdt orientert, dersom det på grunnlag av mandatet viser seg behov for å gjøre vesentlige endringer av prosjektorganisasjonen, fremdriftsplanen eller evt. andre sentrale forutsetninger for arbeidet.

Det opplyses i utfordringsnotatet at det tas sikte på levering av KVVU-en til departementet innen utgangen av 2019. SD ber om å bli holdt orientert underveis om fremdriften i utredningsarbeidet, f.eks. i tilknytning til statusmøter om KVVU/KS1.

Med hilsen

Thomas Ruud Sollien (e.f.)
underdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/851-62

6. desember 2019

Overføring av ansvaret for å administrera fylkesvegane til fylkeskommunane

Fylkeskommunane tek over ansvaret for å administrera fylkesvegane frå 1. januar 2020, og ordninga med sams vegadministrasjon vert avvikla. Samferdselsdepartementet er kjent med at det har vore og framleis er store og kompliserte spørsmål å løysa i tilknytning til overføring av ansvaret. Statens vegvesen har etter departementet si vurdering arbeidd og lagt til rette for overføringa av ansvaret på ein god måte frå avgjerda om overføringa blei tatt.

Fylkeskommunane vil ha det fulle, formelle ansvaret for å administrera fylkesvegane frå årsskiftet. Like fullt vil det ved inngangen til 2020 stå att arbeid med avklaringar og fordelingar som må gjerast i 2020 i samarbeid mellom fylkeskommunane og Statens vegvesen. For felleskontraktar, og mogleg på nokre andre område, vil dette og gjelda spørsmål som går ut over 2020. Med grunnlag i dei avtalar som er utarbeidde i fellesskap av Statens vegvesen og fylkeskommunane, og dei prinsipp vegdirektøren elles har lagt for arbeidet, skal det liggja godt til rette for ei god, smidig og effektiv avvikling av sams vegadministrasjon.

Departementet ber om at Statens vegvesen fram til 15. februar 2020 sørgjer for å ha ei mellombels arbeidsgruppe under vegdirektøren som fylkeskommunane kan ha kontakt med ved behov. Arbeidsgruppa skal sørgje for at oppgåver blir formidla vidare til rett nivå i Statens vegvesen. Vi ber også om at Statens vegvesen i overgangsfasen for reforma utover i 2020 strekkjer seg langt i å hjelpa fylkeskommunane der det eventuelt oppstår særskilte

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Dag Namtvedt
22 24 81 37

behov, slik at overflyttinga av ansvaret for fylkesvegane vert lite merkbar for trafikantar og samfunnet elles.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Dag Namtvedt
Underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-34

19. desember 2019

Statsbudsjettet 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 22 - Nysalderingen

Stortinget behandlet den 19. desember 2019 Prop. 23 S (2019–2020) og Innst. 103 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet.*

For de kapitler og poster som Statens vegvesen har ansvaret for vedtok Stortinget følgende bevilgningsendringer på kap. 1320, 1330 og 4320:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen	
	01	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 4 625 400 000 til kr 4 815 400 000	190 000 000
	22	Drift og vedlikehald av riksvegar, <i>kan nyttast under post 29 og post 30, kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 6 275 300 000 til kr 6 115 300 000	160 000 000
	28	Trafikant- og køyretøytilsyn, <i>kan overførast</i> , blir auka med frå kr 2 069 500 000 til kr 2 119 500 000	50 000 000
	64	Utbetring på fylkesvegar for tømmertransport, blir redusert med frå kr 25 000 000 til kr 22 500 000	2 500 000
1330		Særskilde transportiltak	
	63	Særskilt tilskot til store kollektivprosjekt, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 1 532 000 000 til kr 1 042 000 000	490 000 000
	64	Belønningsmidlar til bymiljøavtalar og byvekstavtalar, <i>kan overførast</i> , blir auka med frå kr 771 000 000 til kr 866 000 000	95 000 000

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Thomas Tørmo
22 24 83 12

Kap.	Post	Formål	Kroner
4320		Statens vegvesen	
	01	Salsinntekter m.m., blir auka med frå kr 220 000 000 til kr 280 000 000	60 000 000
	02	Diverse gebyr, blir auka med frå kr 500 000 000 til kr 520 000 000	20 000 000

Samferdselsdepartementet viser til nærmere omtaler av endringene i Prop. 23 S (2019–2020) og Innst. 103 S (2019–2020).

Det ligger til grunn for bevilgningsendringen på kap. 1320, post 64 at prosjekter som har fått tilsagn i 2019, og som ikke får utbetalt midler i 2019 pga. forsinkelser m.m., skal dekkes innenfor rammen på posten i budsjettet for 2020.

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen utbetaler belønningsmidler for 2019 til Trøndelag fylkeskommune over kap. 1330, post 64 iht. inngått byvekstavtale for Trondheimsområdet.

Videre viser Samferdselsdepartementet til at det er forhandlet fram forslag til byvekstavtaler for Bergensområdet og Nord-Jæren, som nå er til lokalpolitisk behandling før forslagene skal behandles i regjeringen. Departementet ber Statens vegvesen utbetale 115 mill. kr i belønningsmidler til Rogaland fylkeskommune og 104 mill. kr i belønningsmidler til Hordaland fylkeskommune i 2019. Sammen med tidligere utbetalinger gjort i 2019 vil dette samlet sett utgjøre gjennomsnittlig årlig beløp for belønningsmidler som ligger i forslagene til byvekstavtale for de to byområdene. Utbetalingene posteres på kap. 1330, post 64. Ev. merforbruk på denne posten dekkes inn ved mindreforbruk på kap. 1330, post 61, jf. stikkordet "kan nyttes under post 64". Den pågående politiske behandlingen innebærer at de to avtalene ikke blir endelig inngått i 2019. Belønningsmidlene utbetales derfor med forbehold om at avtaleforslagene får tilslutning i den politiske behandlingen. Dette er nærmere omtalt i departementets to brev av 13. desember 2019 til lokale myndigheter i hhv. Bergensområdet og på Nord-Jæren, der det også framgår at belønningsmidlene kan bli avkortet påfølgende år dersom de lokalpolitiske vedtakene ikke er på plass innen fristene som er satt.

Svinesundsforbindelsen AS - Økt avdrag på lån

Til orientering gjør vi også oppmerksom på at kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS, post 90 *Avdrag på lån* er økt med 70 mill. kr. til 150 mill. kr. Lånet er regulert gjennom avtale mellom staten v/Samferdselsdepartementet (långiver) og Svinesundsforbindelsen AS (låntaker). Statens vegvesen forvalter statens eierinteresse i Svinesundsforbindelsen AS

Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekter

Stortinget gjorde følgende vedtak vedrørende Samferdselsdepartementets fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter:

«Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

starte opp og gjennomføre investeringsprosjektet :	innanfor ei kostnadsramme på:
E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien)	1 020 mill. kroner

gjennomføre det tidlegare godkjende investeringsprosjektet:	innanfor ei endra kostnadsramme på:
E10 Solbjørnneset–Hamnøy i Nordland	1 080 mill. kroner

Fullmaktene gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å prisjustere kostnadsrammene i seinare år.»

Samferdselsdepartementet delegerer med dette disse fullmaktene til Statens vegvesen.

Aksept av forliksavtale om E10 Solbjørnneset - Hamnøy

Det vises til brev fra Statens vegvesen til Samferdselsdepartementet 27.9.2019 om forslag til forliksavtale mellom Statens vegvesen og entreprenøren, Veidekke AS, om prosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Nordland. Det blir i brevet orientert om at det er inngått en foreløpig avtale om å forlike saken ved at Statens vegvesen utbetaler 123 mill. kr til entreprenøren. Statens vegvesen har tatt forbehold om at forliket må avklares med overordnet myndighet.

I tråd med Stortingets vedtak om ny kostnadsramme for prosjektet, aksepterer Samferdselsdepartementet med dette at Statens vegvesen inngår forliksavtalen med Veidekke AS om oppgjør for prosjektet. Departementet forutsetter at forliket dekkes innenfor gjeldende budsjettammer for Statens vegvesen i 2019.

Tildeling

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten, stilles bevilgningsendringene på kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 63 og post 64 og kap. 4320 Statens vegvesen, til disposisjon for Statens vegvesen. Bevilgningsendringene og fullmaktene skal brukes i samsvar med forutsetningene for Stortingets vedtak og styringssignalene gitt i dette brevet.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Thomas Tørmo
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2264-36

20. desember 2019

Statsbudsjettet for 2019 - Supplerende tildelingsbrev nr. 23 - Statlig kommunedelplan for E39 Stord - Os - vedtak

Samferdselsdepartementet viser til brev fra Statens vegvesen av 25. mars 2019, vedlagt forslag til statlig kommunedelplan for E39 Stord – Os.

Vedlagt følger kopi av brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til Samferdselsdepartementet av 5. september 2019 med vedtak av kommunedelplanen. Som det fremgår av brevet, har Kommunal- og moderniseringsdepartementet besluttet at

- Kommunedelplanen vedtas med alternativ F, med kryssing av Langenuen mellom Jektevik og Hodnanes (sørlig kryssing). Alternativ F skal også legges til grunn mellom Flygansvær og Gjøvåg på Reksteren. Begrunnelsen for valget av alternativ F er at dette støttes av flertallet av kommunene og av fylkeskommunen, samtidig som forskjellene mellom alternativ B og F vurderes å være begrensede når det gjelder nasjonale interesser.
- Det skal i arbeidet med reguleringsplan legges vekt på ytterligere å begrense inngrep i verdifull natur. Det vises også til retningslinjer til planen datert 10. februar 2019, hvor det er gitt føringer om dette, og til omtale av videre arbeid i planbeskrivelsen. Det forventes at Statens vegvesen samarbeider tett med Fylkesmannen i Hordaland for å identifisere tiltak som kan begrense negative miljøvirkninger av tiltaket.
- Økologisk kompensasjon skal utredes og vurderes. Det legges til grunn at det blir gitt en bestilling fra Samferdselsdepartementet om et slikt arbeid. Det planlegges ikke for senketunnel under Bårdsundet.

Kommunedelplanen er dermed endelig vedtatt.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

Gjennom brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til Os, Stord og Tysnes kommuner av 19. desember 2019, er det besluttet at det videre arbeidet med reguleringsplaner for E39 Stord – Os skal gjennomføres som statlig reguleringsplan, jf. plan- og bygningsloven § 6-4 annet ledd. Kopi av brevet følger vedlagt.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen legge dette til grunn vis a vis regionale og lokale myndigheter i det videre arbeidet med detaljplanleggingen av prosjektet.

Samferdselsdepartementet vil så snart som mulig komme tilbake til Statens vegvesen med egen bestilling vedrørende utredning og vurdering av økologisk kompensasjon.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at styringsmål for videre planlegging av prosjektet skal fastsettes i henhold til fastsatt prosedyre, dvs. ved oppstart av reguleringsarbeidet etter at kommunedelplanen er vedtatt. Styringsmålet skal utarbeides av Samferdselsdepartementet på bakgrunn av forslag fra Statens vegvesen. Vi ber om at forslag til styringsmål oversendes oss for vurdering så snart som praktisk mulig.

Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at prioritering av prosjektet, inkl. mulighet for trinnvis utbygging, vurderes i samband med NTP 2022-2033. Vi ber i den forbindelse om at Statens vegvesen arbeider videre med å redusere kostnader og å øke nytten i prosjektet. I den forbindelse viser vi også til rapporten som er mottatt fra ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Finansdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsministeren

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

15/2287-79

5. september 2019

Vedtak av statlig kommunedelplan for E39 Stord-Os

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til Samferdselsdepartementets brev av 29. mai 2019, vedlagt forslag til statlig kommunedelplan for E39 Stord-Os. Planforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen, og ble sendt fra Statens vegvesen Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet 25. mars 2019. Saken er oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet som vedtaksmyndighet for statlige arealplaner, jf. plan- og bygningsloven § 6-4.

Bakgrunn for planarbeidet

På bakgrunn av gjennomført konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1), besluttet regjeringen i 2013 videre planlegging av midtre linje for strekningen E39 Akسدal-Bergen, med fast samband over Bjørnafjorden mellom Reksteren i Tysnes og Os. I Nasjonal transportplan 2018-2029 ligger E39 Stord-Os inne med anleggsstart i siste seksårsperiode fra 2024 til 2029.

I Samferdselsdepartementets oppdrag til Statens vegvesen (brev av 20. desember 2013) fremgår det at arbeidet med kommunedelplan skal gjennomføres som statlig plan etter plan- og bygningsloven § 6-4. Som følge av dette er planarbeidet gjennomført som statlig kommunedelplan, med Kommunal- og moderniseringsdepartementet som planmyndighet, mens kommunene har vært høringsinstanser.

Planprosessen

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ga 18. mai 2015 tilslutning til oppstart av planarbeidet etter plan- og bygningsloven. Et forslag til planprogram var på høring i perioden 19. mai – 30. juni 2015, og ble fastsatt av departementet 17. desember 2015. Ved fastsetting av planprogrammet, ble det besluttet at hovedalternativene B og D og

kombinasjonsalternativene E og F skulle utredes videre, i tråd med anbefalingene fra Statens vegvesen.

Forslag til kommunedelplan var på høring i perioden 22. november 2016 - 20. januar 2017. Som følge av at vegvesenets forslag om ilandføring av brua over Bjørnafjorden i Kobbavågen i Os viste seg å bli både teknisk komplekse og dyre, ble det utarbeidet to nye brualternativer. Begge de nye alternativene har ilandføring på Gullholmane, lenger øst. Et nytt forslag til kommunedelplan for de to nye brualternativene var på høring i perioden 9. mars – 30. april 2018.

Det er Statens vegvesen som har hatt ansvar for medvirkning i planarbeidet. I tillegg til de formelle høringene og offentlig ettersyn av plandokumentene, har det vært gjennomført en rekke tiltak og aktiviteter for å sørge for best mulig lokal medvirkning. Dette har blant annet omfattet dialogmøter, deltakelse i møter i politiske utvalg, åpne kontordager, og møter med grunneiere, interesseorganisasjoner og kommunene etter ønske. Planen har også vært drøftet i regionalt planforum to ganger.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har som statlig planmyndighet hatt god dialog med Statens vegvesen gjennom hele planprosessen. Departementet har også hatt møter med de berørte kommunene og andre lokale og regionale aktører.

Hovedtrekk i kommunedelplanen

Det viktigste formålet med kommunedelplanen er å avklare hvilken trasé som skal legges til grunn for videre arbeid med reguleringsplan. Kommunedelplanen skal følges opp med reguleringsplaner for hele strekningen, og kan i form av planbestemmelser og retningslinjer gi føringer for dette arbeidet.

Fire alternativer er utredet som en del av arbeidet med kommunedelplanen. Hovedalternativ D og kombinasjonsalternativ E går gjennom eller nær inntil utbygde og befolkningstette områder på Tysnes. Disse alternativene kommer dårligere ut enn de to andre både når det gjelder nærmiljø/friluftsliv, kulturmiljø/kulturminner og naturressurser/jordvern. Alternativene har også vesentlig høyere investeringskostnader og lavere netto nytte enn de to andre alternativene. Alternativ D og E vurderes derfor ikke som aktuelle.

Hovedforskjellen mellom alternativ B og F er først og fremst hvor E39 skal krysse Langenuen på bru mellom Stord og Tysnes. Alternativ B (midtre kryssing) krysser Langenuen mellom Raunholm og Nese, med en total brulengde på 1910 meter, mens alternativ F (sørlig kryssing) krysser Langenuen mellom Jektevik og Hodnanes. Her er brulengden 1720 meter. De to alternativene får dermed ulik fremføring over den sørlige delen av Tysnes, fram mot Bårdsundet. Traseene er nærmere omtalt i planbeskrivelsen.

Over Reksteren, fra Bårdsundet til brufeste på Svarvehellaholmen, er det lite som skiller de to alternativene. Unntaket er en strekning på ca. 5,5 km mellom Flygansvær og Gjøvåg hvor det er to alternative traséer. Her er alternativ B lagt vest for Mjelsfjellet mens alternativ F går

via Fuglevatnet. På denne strekningen kan valg av alternativ gjøres uavhengig av valget av hovedtrasé. Mens alternativ B er 350 m lengre enn alternativ F på denne strekningen, har alternativ F 350 m lengre tunnel enn alternativ B. Differansen i kostnader og nytte blir ifølge vegvesenet derfor svært liten. Samtidig skriver vegvesenet at alternativ F vil unngå inngrep i kystregnskog på denne strekningen.

Fra fellespunktet for de to traseene på Gjøvåg og videre nordover er det ikke lagt opp til at kommunedelplanen skal avklare endelig trasé. I planen konkluderes det med flytebru over Bjørnafjorden med høy bru i sør for skipstrafikken. Om det skal bygges sideforankret sidebru, endeforankret flytebru eller en kombinasjon av disse brutypene er fortsatt under utredning. Valg av trasé og konkrete ilandføringspunkter vil først bli gjort i etterfølgende reguleringsarbeid med en egen konsekvensutredning. I kommunedelplanen er det satt av tilstrekkelig areal til begge brutypene, og plassering av brua er ikke tegnet inn.

Planen viser også hvor det kan etableres nye motorvegkryss. For begge alternativene er det lagt opp til fem nye kryss på hele strekningen. Plasseringen av kryss er ulike mellom de to alternativene, med unntak av foreslått kryss på Gjøvåg på Tysnes og sør for Sveгатjørn i Os. I tilknytning til kryss skal det planlegges kollektivholdeplasser og innfartsparkering.

Uttalelser ved høring og offentlig ettersyn

I høringen av planforslaget med konsekvensutredning i november 2016 – januar 2017 kom det inn 133 høringsuttalelser. Av disse var 14 fra kommuner, fylkeskommunen og andre offentlige instanser, 31 fra interesseorganisasjoner og 88 fra grunneierlag, nabolag og privatpersoner.

Et sentralt tema i høringsinnspillene var hvor E39 skal krysse Langenuen. Kommunene Stord, Os, Tysnes, Kvinnherad og Bømlo samt fylkesutvalget i Hordaland ønsker den sørlige kryssingen av Langenuen, alternativ F. Kommunene Fitjar, Austevoll og Sveio samt fylkesmannen har gått inn for midtre alternativ for kryssing av Langenuen, alternativ B. Kystverket, Forsvaret, NVE og Fiskeridirektoratet har ikke uttalt seg om spørsmålet. Fra organisasjoner, lag og privatpersoner er synet på kryssing av Langenuen delte.

Et annet viktige tema i høringsinnspillene var knyttet til miljøvirkningene av tiltaket, både på Tysnes og ved ilandføring av brua over Bjørnafjorden. Tysnes har et rikt naturmangfold, og store deler av øya er lite berørt av utbygging. Særlig verdifull er naturtypen boreonemoral regnskog, også kalt kystregnskog. Spesielt på øya Reksteren er det mange lokale forekomster av kystregnskog og av kystmyr. Både Fylkesmannen i Hordaland og Hordaland fylkeskommune går inn for senketunnel under Bårdsundet for å unngå inngrep i flest mulig av de mest verdifulle naturtypene og kulturmiljøene.

Fylkesmannen i Hordaland har uttalt at prosjektet trolig er det største naturinngrepet i Hordaland i moderne tid. Fylkesmannen mener at alternativ B vil ha minst negative virkninger, men at det bør arbeides videre med planen for å komme fram til en mer skånsom løsning. Fylkesmannen tilrår at det ikke bør bygges kryss og rasteplass på Reksteren da

dette vil føre til utbyggingspress i området, i tillegg til direkte inngrep i flere lokaliteter av kystmyr. Statens vegvesen mener at direkte inngrep i kystregnskogen nå er begrenset til et fåtall lokaliteter, og at inngrepene kan begrenses ytterligere gjennom videre planlegging.

Flere av de private høringsuttalelsene ønsker vegen lagt i en indre linje via Fusa i stedet for bru over Bjørnafjorden. Dette spørsmålet ble avklart i behandlingen av konseptvalgutredningen for E39 Aksdal-Bergen, og er ikke tema for arbeidet med kommunedelplanen.

I høringen av planforslag med tilleggsutredning for to nye brualternativer over Bjørnafjorden våren 2018 kom det inn 64 høringsuttalelser, hvorav 52 fra privatpersoner. De fleste av disse ønsker ikke bru over Bjørnafjorden. Kommunene, fylkeskommunen og fylkesmannen er enig i forslaget om å flytte ilandføring i Os fra Kobbavågen til Gullholmane. Forsvaret har ikke uttalt at noen av brualternativene har uakseptable konsekvenser for deres aktivitet i området, men at endeforankrede bruløsninger foretrekkes da disse gir minst innvirkning på Forsvarets interesser.

Statens vegvesen sin tilrådning

Statens vegvesen Vegdirektoratet tilrår i sin oversendelse av saken at planen vedtas med midtre kryssing av Langenuen (alternativ B). Vegdirektoratet begrunner sin tilrådning med at dette alternativet gir større mulighet for å utsette investeringer for deler av E39 på Stord med bruk av eksisterende vegnett.

Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener det er gjennomført et omfattende og grundig plan- og utredningsarbeid, med gode medvirkningsprosesser lokalt. Etter departementets syn foreligger det et godt faglig grunnlag for å fatte et vedtak av kommunedelplanen.

Valg av trasé

Flertallet av de berørte kommunene ønsker alternativ F, med sørlig kryssing av Langenuen. Det gjelder blant annet kommunene Os, Stord, og Tysnes, som er de kommunene som er mest berørt av planen. Også fylkesutvalget i Hordaland ønsker alternativ F. En vurdering av lokale og regionale virkninger er gjennomført som en del av planarbeidet. Den viser at det er små forskjeller mellom alternativene, men at de største virkningene er knyttet til at det kommer en fergefri veg. Rapporten viser likevel at alternativ F er vurdert som det beste alternativet for Tysnes, Stord og Kvinnherad, mens alternativ B med midtre kryssing av Langenuen er best for Fitjar kommune. Trafikantnyttene er også størst for alternativ F.

Flere av høringsinstansene har pekt på at en sørlig kryssing av Langenuen vil være best i forhold til et eventuelt fremtidig fergefritt samband til Kvinnherad. Dette er blant annet vurdert i en rapport utarbeidet av Norconsult på vegne av Sunnhordlandssambandet. Statens vegvesen ser ikke et fergefritt samband mellom Tysnes og Kvinnherad som realistisk de

nærmeste ti-årene, og har derfor ikke tatt hensyn til dette i sin tilrådning. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har heller ikke vektlagt dette i sin vurdering.

Av planmaterialet og vegvesenets vurderinger går det fram at det på overordnet nivå er relativt begrensede forskjeller mellom alternativ B og alternativ F. Dette gjelder både for prissatte og ikke-prissatte virkninger. Forskjellene i investeringskostnader er beregnet til å være 100 mill. kr. mer for alternativ F enn for alternativ B. Fra Bårdsundet og nordover er de to traséene om lag like. Det er også her konfliktene med den truede naturtypen kystregnskog er størst.

Med så begrensede forskjeller mellom alternativene knyttet til nasjonale interesser, mener departementet at det er viktig å lytte til ønskene og behovene lokalt og regionalt. I denne saken mener departementet at lokale og regionale interesser bør veie tyngre enn muligheten for å kunne utsette gjennomføring av en større del av prosjektet på Stord. Utfra dette mener departementet at alternativ F er best.

Videre arbeid for å redusere inngrep i truet natur

Ny E39 på strekningen Stord-Os vil føre til store inngrep i urørt natur. Særlig gjelder dette på Tysnes, hvor traséen på store deler av strekningen er lagt gjennom ubebygde områder. På øya Reksteren er det en rekke forekomster av den truede naturtypen kystregnskog. Særlig rundt Bårdsundet er tettheten av regnskogforekomster stor. Kystregnskog er en trua naturtype (VU). E39 Stord-Os vil gå gjennom kjerneområdet for denne naturtypen i Norge og verden, og også flere andre strekninger av E39 berører kystregnskog. Disse spesielle regnskogene på Vestlandet utgjør en stor del av den europeiske utbredelsen av slike skogtyper. Det gir Norge et spesielt ansvar for å ta vare på de. Også andre steder på Tysnes er det viktige naturverdier, både kystmyr og en rekke registrerte rødlistearter.

Det har vært fokus på å begrense omfanget av inngrep i truede naturtyper gjennom hele planprosessen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil understreke betydningen av at det i det videre reguleringsarbeidet legges vekt på å ytterligere begrense inngrep i verdifull natur. Dette innebærer også å vurdere hvordan endelig plassering av vegen innenfor den korridoren som i kommunedelplanen er avsatt til vegformål, kan bidra til å begrense negative miljøvirkninger.

Flere aktører, herunder fylkesmannen og fylkeskommunen, har tatt til orde for at det bør bygges en senketunnel under Bårdsundet. Statens vegvesen har beregnet at en løsning med senketunnel under Bårdsundet vil bli nærmere 1 mrd. kr. dyrere enn med bru. Fylkesmannens ønske om lengre tunneler på begge sider for å unngå flere naturtyper av stor verdi og for beholde enda mer av dagens natur- og friluftsområder rundt Bårdsundet, kan innebære at kostnadsforskjellen blir opp mot 1,2-1,5 mrd. kr.

Statens vegvesen peker på at kostnadene ved en senketunnel er høye og at også en tunnel vil gi store terrenginngrep. Etter vegvesenets vurdering står nytten av tiltaket ikke i forhold til kostnadene. Kommunal- og moderniseringsdepartementet er enig med Statens vegvesen,

og legger til grunn at senketunnel under Bårdsundet ikke inngår i videre arbeid med reguleringsplan.

Fylkesmannen i Hordaland har bedt om at det gjennomføres et opplegg for økologisk kompensasjon for tap av natur av nasjonal og vesentlig regional verdi. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil i den forbindelse peke på at økologisk kompensasjon er et virkemiddel som først er aktuelt å vurdere etter at det er gjort det som er mulig for å unngå eller begrense inngrepene. Departementet viser i den forbindelse til at det i videre arbeid med reguleringsplan skal legges vekt på ytterligere å begrense inngrep i verdifull natur.

Departementet mener likevel at økologisk kompensasjon må utredes og vurderes i tilknytning til det videre arbeidet med reguleringsplan, i tråd med prinsippene som ble fastsatt av regjeringen i 2018. Miljødirektoratet, i samarbeid med blant annet Vegdirektoratet, utarbeider nå veiledning om bruken av økologisk kompensasjon. Det legges til grunn at Samferdselsdepartementet vil følge opp overfor Statens vegvesen med en egen bestilling om et slikt arbeid.

Flere av aktørene har pekt på behovet for bedre visualisering av natur- og landskapsinngrepene av tiltaket. Departementet ber om at dette følges opp i arbeidet med reguleringsplan.

Vurderinger etter naturmangfoldloven

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i §§ 8 til 12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet som berører naturmangfold, og vurderingene og vektleggingen skal gå fram av vedtaket.

Det er gjennomført en konsekvensutredning på overordnet nivå, i tråd med anerkjent metodikk. I tillegg er det gjort mer detaljert kartlegging av forekomster av viktige naturverdier. Kunnskapsgrunnlaget om hvilke naturverdier som finnes i området vurderes som godt til å være på kommunedelplannivå, jf. naturmangfoldloven § 8.

Fylkesmannen i Hordaland har pekt på at tiltaket med stor sannsynlighet vil ha stor negativ påvirkning på viktige naturverdier i området. Førre-var-prinsippet, jf. naturmangfoldloven § 9, kommer derfor til anvendelse i denne saken. Departementet mener førre-var-prinsippet er ivarettatt gjennom krav om konsekvensutredning for deler strekningen, vilkår og føringer for videre arbeid med reguleringsplan, og at økologisk kompensasjon vil bli utredet og vurdert.

Traséen for ny E39 vil i hovedsak legges i områder som fra før er upåvirket av naturinngrep, eller der hvor eksisterende veg ligger fra før. Prinsippet om samlet belastning, jf. naturmangfoldloven § 10, er derfor ikke vurdert å ha vesentlig betydning. Prinsippet i § 11 er ikke aktuelt i denne saken, da kommunedelplanen ikke tar stilling til fordeling av kostnader. Etter § 12 skal det legges til grunn miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering for å unngå eller avgrense skade på naturmangfold. I denne saken er lokaliseringsspørsmålet avklart på overordnet nivå i kommuneplanen, mens endelig utforming og plassering av vegen

vil skje gjennom reguleringsplan. Det er gitt føringer om at hensynet til naturmangfold skal vurderes når den endelige plasseringen av vegen skal besluttes.

Konklusjon

Arbeidet med kommunedelplanen for E39 Stord-Os er gjennomført i tråd med oppdrag fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen av 20. desember 2013, og med planprogram fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 17. desember 2015. Det har vært gjennomført en omfattende medvirkningsprosess, og det forelegger et godt beslutningsgrunnlag i saken.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har besluttet at kommunedelplanen vedtas med alternativ F, med kryssing av Langenuen mellom Jektevik og Hodnanes (sørlig kryssing). Alternativ F skal også legges til grunn mellom Flygansvær og Gjøvåg på Reksteren. Begrunnelsen for valget av alternativ F er at dette støttes av flertallet av kommunene og av fylkeskommunen, samtidig som forskjellene mellom alternativ B og F vurderes å være begrensede når det gjelder nasjonale interesser.

Det skal i arbeidet med reguleringsplan legges vekt på ytterligere å begrense inngrep i verdifull natur. Det vises også til retningslinjer til planen datert 10. februar 2019, hvor det er gitt føringer om dette, og til omtale av videre arbeid i planbeskrivelsen. Det forventes at Statens vegvesen samarbeider tett med Fylkesmannen i Hordaland for å identifisere tiltak som kan begrense negative miljøvirkninger av tiltaket.

Økologisk kompensasjon skal utredes og vurderes. Det legges til grunn at det blir gitt en bestilling fra Samferdselsdepartementet om et slikt arbeid. Det planlegges ikke for senketunnel under Bårdsundet.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 § 6-4 vedtar Kommunal- og moderniseringsdepartementet statlig kommunedelplan for E39 Stord-Os, alternativ F, med kryssing av Langenuen mellom Jektevik og Hodnanes. Den vedtatte kommunedelplanen fremgår av plankart datert 3. oktober 2018 og planbestemmelser datert 10. februar 2019, supplert med retningslinjer datert 10. februar 2019 og utdypende planbeskrivelse datert 30. januar 2019.

I samsvar med plan- og bygningsloven § 11-15 andre ledd ber departementet om at Samferdselsdepartementet/Statens vegvesen forestår underretning og kunngjøring av vedtatt kommunedelplan.

Med hilsen



Monica Mæland

Kopi

Klima- og miljødepartementet
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Fylkesmannen i Vestland
Hordaland fylkeskommune
Fitjar kommune
Os kommune
Stord kommune
Tysnes kommune



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsministeren

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

15/2287-87

19. desember 2019

Videre planprosess for E39 Stord-Os

Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtok 5. september 2019 den statlige kommunedelplanen for E39 Stord-Os. Kommunedelplanen skal ligge til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplaner for strekningen.

Departementet er i brev fra Tysnes kommune av 16. september 2019 og Stord kommune av 20. september 2019, bedt om at det videre arbeidet med reguleringsplaner gjennomføres som statlig plan. I begge brevene blir det pekt på at planprosessen for den statlige kommunedelplanen har vært god, og at kommunene har blitt godt involvert gjennom hele prosessen. Fordi prosjektet overskrider kommunegrensene, og det er behov for gode og samtidige vedtak, mener kommunene at også videre planlegging blir gjort gjennom statlig plan. Departementet er også kjent med at Os kommunestyre i vedtak av 24. september 2019 ønsker statlig reguleringsplan for strekningen.

Vurderingskriterier for bruk av statlig arealplan er gitt i Nasjonal transportplan 2014-2023. Her heter det at følgende vurderingstema kan være aktuelle som kriterier for når statlig plan for store samferdselsprosjekt bør benyttes:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planen
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er uenighet mellom kommunene i valg av løsning
- Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser
- Der et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan
- Når det er store konflikter mellom statlige myndigheter

Selv om trasevalg for E39 Stord-Os er avgjort gjennom vedtak av kommunedelplanen, er fortsatt flere av kriteriene for bruk av statlig plan til stede. Statens vegvesen legger opp til at det skal utarbeides tre reguleringsplaner for den aktuelle strekningen, og det tas sikte på samtidighet i fremdriften. For departementet er det særlig viktig at fremdriften i planarbeidet opprettholdes, og at arbeidet med reguleringsplanene koordineres og sees i sammenheng. Dette er etter departementets syn forhold som taler for bruk av statlig plan også på reguleringsplannivå i denne saken.

Statens Vegvesen Vegdirektoratet tilrår også at arbeidet med reguleringsplaner på strekningen gjennomføres som statlig plan. Selv om trasevalg er avklart, viser Vegdirektoratet til at det gjenstår viktige overordnede avklaringer knyttet til nasjonale verneinteresser og spørsmål om økologisk kompensasjon. For å sikre en effektiv og forutsigbar planprosess for både berørte kommuner og sektormyndigheter, mener Vegdirektoratet at det bør utarbeides statlig reguleringsplan for prosjektet.

I oppdraget fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen i 2013 om arbeidet med kommunedelplan, fremgår det at det senere skal tas stilling til om det også er behov for statlig plan på reguleringsplannivå. I samråd med Samferdselsdepartementet, og på bakgrunn av forholdene som er nevnt over, har Kommunal- og moderniseringsdepartementet besluttet at det videre arbeidet med reguleringsplaner for E39 Stord-Os, skal gjennomføres som statlig reguleringsplan, jf. plan- og bygningsloven § 6-4 annet ledd.

Med hilsen



Monica Mæland

Kopi

Fylkesmannen i Vestland
Hordaland fylkeskommune
Samferdselsdepartementet
Statens vegvesen Vegdirektoratet

Adresseliste

Os kommune	Postboks 84	5202	OS
Stord kommune	Postboks 304	5402	STORD
Tysnes kommune	Uggdalsvegen 301	5685	UGGDAL