



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-1

23. desember 2020

## **Tildelingsbrev Statens vegvesen 2021**

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021) som ble behandlet av Stortinget 18. desember 2020. I dette tildelingsbrevet meddeles Stortingets budsjettvedtak og Samferdselsdepartementets styringssignaler for Statens vegvesen i 2021.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er forankret i Prop. 1 S og Stortingets behandling av denne, instruksene til Statens vegvesen samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten.

1. Overordnet mål og hovedprioriteringer.....	2
2. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2021 .....	3
3. Andre føringer og krav .....	10
4. Styring og kontroll i virksomheten .....	14
5. Budsjettildeling og fullmakter .....	17
6. Rapportering .....	24
7. Plan for etatsstyringsmøtene mv.....	25
8. Avslutning .....	25

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  
Daniel Kleiven  
Pasten  
22 24 81 64

## **1. Overordnet mål og hovedprioriteringer**

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

Statens vegvesen har i 2020 vært preget av store endringer og omorganisering. En av etatens hovedprioriteringer har vært å arbeide med omstillingen og omorganiseringen slik at effektiviseringsgevinster kan realiseres. Departementet legger til grunn at det videre arbeidet med omstilling og omorganisering også er en hovedprioritet i 2021. Staten leverte plan for realisering av gevinster den 3. november, som svar på supplerende tildelingsbrev 14 av 1. juli 2020. Planen synliggjør hvordan netto gevinster eventuelt kan benyttes til andre formål og hvilket tempo som kan være utgangspunkt for uttak av gevinster.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken i styringsdialogen med Statens vegvesen.

Våren 2021 legges ny Nasjonal transportplan fram. Denne vil gjelde fra 2022. I 2021 er det en prioritert oppgave å forberede god implementering av føringene i Nasjonal transportplan 2022-2033. Vi viser til nærmere omtale i pkt. 3.2.

Statens vegvesen skal også i 2021 prioritere arbeidet med å få mer vei for pengene. Dette innebærer at Statens vegvesen i alle faser av arbeidet med planlegging, utbyggingsprosjekter, vedlikehold og drift av veiene, så langt som mulig, skal redusere kostnader og øke samfunnsnytteten.

Det skal benyttes kostnadseffektive løsninger 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.

Det er viktig at Statens vegvesen utnytter det handlingsrommet som bruk av ny teknologi skaper, og prioriterer løsninger som ikke raskt går ut på dato. Nye teknologiske muligheter vil gi større bevegelsesfrihet og en bedre reisehverdag gjennom ny og mer effektiv bruk av veinettet. Statens vegvesen skal også legge til rette for at ny teknologi utvikles og bidra med løsninger og tjenester for å nå viktige transportpolitiske mål gjennom å støtte forskning, utvikling og innovasjon og gjennom utvikling av lover og regler.

Samferdselsdepartementet legger opp til en større gjennomgang av mål- og resultatstyringen av Statens vegvesen i 2021 i samarbeid med Statens vegvesen. Dette gjelder bl.a. koblingen mellom målene i kommende NTP og de årlige prioriteringene for Statens vegvesen. Arbeidet vil også omfatte en gjennomgang av indikatorer, rapportering av andre oppdrag og risikostyring. Hensikten med gjennomgangen er å oppnå mindre detaljstyring og mer målrettet styring på effekter og kritiske oppgaver. Samferdselsdepartementet legger opp til at gjennomgangen vil skje i samarbeid med etaten.

Den videre oppfølgingen av bompengereformen og utvikling av systemløsninger for bompengeinnkreving skal fortsatt prioriteres, jf. pkt. 3.7

## 2. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2021

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 og omtalen i Prop. 1 S (2020–2021).

Departementet legger til grunn at prioriteringene som Statens vegvesen gjør i 2021, 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 2021. Rapporteringskravene framkommer av vedlagte oversikt.

### Hovedmål 1 – Framkommelighet

<i>Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet</i>	
Etappemål	Indikatorer/styringsparameter
1.1 Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig	- Stengt riksvei - Framkommelighet på riksvei
1.2 Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet	- Reisetid på riksveinettet
1.3 Persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gåing	- Endring i trafikkarbeidet med personbil for byområdet - Endring i transportmiddelfordeling - Andel sykkelreiser
1.4 Universelt utformede reisekjeder	- Antall holdeplasser på riksveinettet som er universelt utformet - Antall kollektivknutepunkter som er universelt utformet

Når det gjelder etappemål 1.3 om persontransportveksten så viser vi til at det overordnede målet for byvekstavgiftene, nullvekstmålet, er videreutviklet se omtalen om "transport i by".

### Prioriteringer og krav i 2021 knyttet til hovedmål 1

#### ***Veiinvesteringer***

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen utvikler et opplegg for rapportering på utvikling i investeringsporteføljen. Arbeidet må skje i samarbeid med departementet og kunne ferdigstilles raskt etter at Nasjonal transportplan 2022–2033 er behandlet i Stortinget. Rapporteringen må også vise hvordan det er jobbet med optimalisering av porteføljen og effekten av dette. Fram til nytt rapporteringssystem er på plass ber Samferdselsdepartementet Statens vegvesen rapportere på kostnadsutvikling for samlet portefølje i tillegg til dagens rapportering på enkeltprosjekter som allerede har styringsmål og styringsramme.

Statens vegvesen skal i alle faser av arbeidet med planlegging, utbyggingsprosjekter, vedlikehold og drift av veiene, så langt som mulig, redusere kostnader og øke samfunnsnyttien.

### ***Oppetid***

I forbindelse med utarbeidelsen av NTP 2022–2033 har Statens vegvesen utviklet en indikator for oppetid. I leveranse om oppdaterte prioriteringer og samfunnsøkonomiske beregninger av 15. oktober 2020 skisserer Statens vegvesen hvordan oppetidsindikatoren kan brukes på utvalgte strekninger. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen rapportere på indikatoren med tilgjengelige måledata i 2021. Departementet vil ha dialog med etaten om videreutvikling av indikatoren fram mot NTP 2022–2033.

### ***God og trafikksikker framkommelighet***

Statens vegvesen skal drifte, vedlikeholde og forvalte det nasjonale riksveinettet på en så kostnadseffektiv måte som mulig i tråd med gjeldende transportpolitiske mål. Innen drift og vedlikehold skal tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet, prioriteres. Strekninger med mange og alvorlige ulykker, og strekninger som erfaringsvis er særlig risikoutsatte ved vanskelige vær- og kjøreforhold og ras, skal følges opp særskilt. Videre skal det prioriteres drifts- og vedlikeholdsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, spesielt mht. forutsigbarhet for tungtransporten. Det er også viktig å bedre forholdene for kollektivtransport, sykkel og gange og å gjøre reisekjeden tilgjengelig hele året. Departementet viser til det store behovet for utskifting av teknisk utstyr, særlig i tunneler, og for vedlikehold av bruer og rekkverk. Statens vegvesen skal gjennomføre systematiske inspeksjoner av tunneler, bruer, rekkverk og ferjekaier for å kartlegge behovet for tiltak og kostnadene for disse som er nødvendig for å opprettholde standarden. Registre for inspeksjoner og tilstandsvurderinger av tunneler, bruer og ferjekaier skal være etterrettelige, fullstendige og oppdaterte.

Når Statens vegvesen skal inngå nye kontrakter for drift av riksveiene skal det vektlegges rasjonelle kontraktområder. Departementet ber Statens vegvesen vurdere felles driftskontrakter med fylkeskommunene i områder med sammenhengende veistrekninger som består av riks- og fylkesveier.

### ***Riksveiferjer***

Et velfungerende ferjemarked er en forutsetning for å kunne levere et godt, sikkert, effektivt og miljøvennlig ferjetilbud til nytte for trafikantene og til en riktig pris. 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 2021.

Null- og lavutslippsløsninger skal være en forutsetning i alle nye anbud der det ligger til rette for det.



Manuell billettering er suspendert, som et koronatiltak. Billettering på de offentlige ferjesambandene kan nå gjennomføres helelektronisk ved registrering av kjøretøyenes kjennemerker eller AutoPASS-brikke, basert på takster for kjøretøy i henhold til AutoPASS-regulativet. Ordningen med full elektronisk ferjebillettering og etterskuddsvis fakturering har vært i bruk på alle riksveiferjene og mange fylkesveiferjer siden april 2020. Dette vil kunne være situasjonen i 2021 også. Lovforslag om midlertidig billettering i 2021 er lagt fram for Stortinget.

### **Transport i by – byvekstavtaler, belønningsavtaler og bypakker**

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt fram et rammeverk for byvekstavtaler. Det overordnede målet for byvekstavtalene, nullvekstmålet, er videreutviklet. Den nye målformuleringen er tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men viderefører samtidig målet om nullvekst i persontransport med bil. Det skal legges til grunn følgende mål i det videre arbeidet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Det er inngått byvekstavgift med Osloområdet, Bergensområdet, Nord-Jæren og Trondheimsområdet. For Bergensområdet og Nord-Jæren er føringene i bompengavgiften fra 2019 innlemmet i byvekstavgiften. For Trondheimsområdet er det inngått en egen tilleggsgift som omhandler bompengavgiften fra 2019. Byvekstavgiften for Osloområdet omfatter ikke føringene i bompengavgiften fra 2019, men det legges opp til at det vil bli inngått en tilleggsgift om dette for Osloområdet i 2021. Vi viser i denne forbindelse til allerede igangsatt arbeid.

Statens vegvesen må følge opp måloppnåelsen for det videreutviklede nullvekstmålet i tråd med føringer gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 10 for 2020 av 8. juni 2020. Statens vegvesen må også ha god oversikt over bevilgninger og forbruk av midler i byvekstavtalene, og gode system for oppfølging av avvik. Staten må legge til rette for gode rutiner for oppfølging av avtalene både med hensyn til bruk av midler og måloppnåelse. Det er behov for sterk kostnadskontroll og nedskalering av prosjekter for å dempe presset på offentlige budsjetter og bompengbelastningen i byområdene framover.

Statens vegvesen leder den administrative forhandlings-/koordineringsgruppen for byvekstavtalene i hvert byområde, og har en viktig rolle i oppfølgingen av avtalene. Statens vegvesen skal koordinere de statlige etatene som deltar i arbeidet, og er hovedbindeleddet mellom etatene og departementene. Videre skal Statens vegvesen holde Samferdselsdepartementet orientert om status ved behov.

I 2021 er det satt av midler til å videreføre belønningsmidlene i Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Det er ikke prioritert midler til nye byvekstavtaler. I tillegg er det satt av midler til tilskuddsordningen for reduserte billettpriser på kollektivtransport i disse byene. Departementet vil komme tilbake til når det skal inviteres til oppstart av forhandlinger om byvekstavtaler.

Etaten må bistå departementet i inngåelse av nye avtaler og oppfølgingen av inngåtte avtaler innenfor belønningsordningen, inkludert oppfølging av samlet tilskudd på kap. 1332, post 66 til byer som har belønningsavtale.

Statens vegvesen 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 alle avtalene, inkludert bypakkene.

### **Kollektivtransport**

Statens vegvesen skal som sektoransvarlig ha oversikt over kollektivtransportsektoren, inkludert fylkeskommunal kollektivtransport og aktivitet i de byområdene som omfattes av byvekstavtaler, belønningsavtaler og bypakker.

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

## **Hovedmål 2 – Transportsikkerhet**

<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	- Antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker

Statens vegvesen skal gjennomføre tiltak for å påvirke trafikantenes atferd, fysiske tiltak på veinettet og kjøretøyrettede tiltak. I tråd med nullvisjonen skal etaten prioritere tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene og ulykkestypene. Statens vegvesen skal etablere og sikre godt samarbeid med fylkeskommunene i det samlede trafikksikkerhetsarbeidet på riks- og fylkesvei.

### **Prioriteringer og krav i 2021 knyttet til hovedmål 2**

#### **Måltrettet kontrollinnsats**

Kontrollinnsatsen skal videreføres, herunder særlig kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre. Kontrollen av tunge kjøretøy skal være risikobasert for å avdekke flest mulig kritiske feil, brudd og mangler. Dette vil styrke trafikksikkerheten på norske veier og ivareta seriøs transportvirksomhet. Kontrollaktiviteten skal prioriteres i geografiske områder og overfor aktører som i størst grad vil bidra til økt trafikksikkerhet og fremkommelighet. Statens vegvesen skal i 2021 videreføre og styrke samarbeidet med andre kontrollmyndigheter både nasjonalt og internasjonalt. I årsrapporten skal det inkluderes statistikk på hvor mange kjøretøy som passerer gjennom Statens vegvesens utekontroller. I lys av ulykkesbildet skal etaten utrede og foreslå tiltak som kan bidra til å redusere antall og alvorlighet av ulykker med motorsykkel og tunge kjøretøy.

Ny drosjeregulering trådte i kraft 1. november 2020. Det er derfor viktig at også kontroll med drosjenæringen prioriteres, herunder at aktørene har nødvendige tillatelser og at kravene for drosjevirkosomhet for øvrig er oppfylt.

I forbindelse med oppfølging av Granavolden-plattformen og anmodningsvedtak nr. 345 (2018–2019) har Statens vegvesen startet et regelverksarbeid for å økt grad å kunne sanksjonere overtredelser av vegtrafikklovgivningen og yrkestransportlovgivningen (herunder kabotasje) med overtredelsesgebyr. Endringene vil bidra til mer effektiv håndheving av overtredelser på området. Statens vegvesen skal i den forbindelse sørge for at det etableres nødvendige funksjoner i kontrollverktøy for å kunne håndtere disse endringene.

### ***Forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker***

Midlene til trafiksikkerhetstiltak skal i hovedsak brukes på tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene, som møteulykker og utforkjøringsulykker. Bygging av midtrekkverk, eller forsterket midtoppmerking der dette er et godt alternativ, er prioritert. Oppfyllelse av «minstestandard for utforkjøringsulykker» som innebærer at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkerverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver samt utbedring av sideterrenget der det ikke er siderekkerverk, inngår i dette arbeidet. Statens vegvesen skal prioritere gjennomføring av de trafiksikkerhetstiltakene som gir høyest nytte gitt bevilgningen for 2021. I rapporteringen skal det redegjøres for gjennomførte tiltak og anslått samfunnsøkonomisk nytte.

### ***Oppfølging av funn i veitilsynssaker og tilrådinger fra Statens havarikommisjon***

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

### ***Strengere regler for små elektriske kjøretøy***

Statistikken for ulykker med elsparkesykkel viser at slike kjøretøy nå utgjør en utfordring i arbeidet med å nå de overordnede målene i trafiksikkerhetsarbeidet. Slike kjøretøy utgjør også en fremkommelighetsutfordring for andre trafikanter i bybildet. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Statens vegvesen i 2021 prioriterer oppfølging av arbeidet med ny regulering for små elektriske kjøretøy.

## **Hovedmål 3 – Klima og miljø**

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

Etappemål

Indikatorer/styringsparameter

3.1 Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	- Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalenter
3.2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	- Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for NO <sub>2</sub> - Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM <sub>10</sub> - Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM <sub>2,5</sub> - Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
3.3 Begrense tapet av naturmangfold	- Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet

### **Prioriteringer og krav i 2021 knyttet til hovedmål 3**

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Gjennom sitt ansvar for oppfølging av sektoren skal Statens vegvesen bidra med analyser av kostnader og effekter av tiltak og virkemidler for å redusere transportutslippene nasjonalt for å nå Norges klimamål (for sektoren) fram mot 2030, og videre til å omstille Norge til et lavutslippssamfunn i 2050. Statens vegvesen skal videre bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy og begrense tapet av naturmangfold gjennom den overordnede planleggingen, byggingen, driften og vedlikeholdet av veitransportssystemet.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen ta høyde for at det vil bli behov for oppfølging av klimameldingen i 2021. Samferdselsdepartementet kommer tilbake med nærmere bestilling etter at meldingen er lagt frem.

### ***Utslipp fra veitransport***

For å oppfylle Norges klimamål og -forpliktelser til lavest mulig kostnad for samfunnet, er det viktig at Statens vegvesen kan levere et godt kunnskapsgrunnlag, blant annet om historisk og forventet utvikling i utslipp fra veitransporten samt driverne bak utviklingen og klimaeffekt og samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak i veisektoren i 2021. Med klimaeffekt menes her utslipp fra sektoren som teller på det norske utslippsregnskapet, både ikke-kvotepfiktige utslipp og utslipp som følge av arealbruksendringer. Det er videre viktig at Statens vegvesen jobber tett med øvrige etater og virksomheter for å utvikle kunnskapen om klimatiltak i transportsektoren. Samferdselsdepartementet vil sende ut en egen bestilling knyttet til klimalovrapporteringen i budsjettet for 2022.

### ***Klimateknologi i transportsektoren***

Transportsektoren står i et teknologisk skifte. Ny teknologi kan bidra til utslippskutt fra transportsektoren fremover. For å kunne vurdere tiltak og virkemidler rettet mot reduksjon av klimagassutslipp er det viktig at Statens vegvesen følger med på teknologiutviklingen og har kunnskap om barrierer og muligheter for implementering av teknologi i veisektoren.

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, hydrogen eller naturgass (biogass) som drivstoff.

Tallene skal også presenteres som en prosentandel av det totale antall kjøretøy i de ulike segmentene.

Statens vegvesen skal rapportere på utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport i årsrapporten og på overordnet nivå kunne redegjøre for markedsutviklingen.

### ***Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet***

Samferdselsdepartementet ber om rapportering på direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til Statens vegvesen i årsrapporten. Når Statens vegvesen rapporterer på klimagassutslipp fra ulike veiprojekter i løpet av året, er det viktig at det skilles på utslippskategorier, slik at det blir tydelig hvordan prosjektene påvirker våre utslippsforpliktelser.

### ***Redusere påvirkning på natur- og vannforekomster***

Statens vegvesen skal sikre at det tas hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom planlegging, bygging, drift og vedlikehold, jf. Meld. St. 14 (2015–2016) Natur for livet, Norsk handlingsplan for naturmangfold. Det skal søkes løsninger som bidrar til at de nasjonale miljømålene nås og er kostnadseffektive. Kjemikaliebruken, bruken av sprøytemidler og tilførselen av plast til vann og grunn, skal holdes på et minimum. Vi ber Statens vegvesen delta i arbeidet med handlingsplan for pollinerende insekter og følge opp denne.

I tillegg ber departementet Statens vegvesen delta i relevante direktoratsgrupper i regi av Miljødirektoratet, jf. vedlagte liste over rapporteringskrav.

### ***Lokal luftforurensing***

Statens vegvesen skal i 2021 videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning gjennom bl.a. renholds- og støvdempingstiltak, tekniske krav til kjøretøy og gjennom samarbeid med kommuner og andre etater. Statens vegvesen skal fortsette å sikre gode tjenester på luftforurensning for befolkning og myndigheter gjennom deltakelse i Luftsamarbeidet.

I samarbeid med bl.a. Miljødirektoratet, skal Statens vegvesen fortsette arbeidet med en helhetlig gjennomgang og revisjon av retningslinjene for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520.

Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Folkehelseinstituttet og Miljødirektoratet har utarbeidet felles anbefalinger knyttet til oppdatering av kunnskapsgrunnlaget og verdsetting av helse- og miljøeffekter av luft- og støyforurensning. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til videre oppfølging i 2021.

I flere områder brukes i dag miljøfartsgrenser for å begrense lokal luftforurensning fra veitrafikk. Samtidig varierer også miljøbelastningen mye i perioder. Departementet ba Statens vegvesen i brev av 29. mai 2019 om en vurdering av hvordan et prøveprosjekt med dynamiske fartsgrenser i Oslo kan gjennomføres, slik at fartsgrensene kun settes ned de

dagene det er behov. Statens vegvesen skal iverksette og evaluere et prøveprosjekt i Oslo vintersesongen i 2021.

### ***Innsats mot støy***

Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Luftfartstilsynet, Avinor AS og Folkehelseinstituttet utredet i 2019 de mest kostnadseffektive tiltakene for reduksjon av støy og støyplager. Vi ber om at Statens vegvesen følger opp de kilderettede tiltakene som er trukket fram i dette arbeidet.

## **3. Andre føringer og krav**

### **3.1. Effektivisering og digitalisering**

Som en oppfølging av områdegjennomgangen av Statens vegvesen ble det innført et mål for reduksjon av interne kostnader. Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader til 8,8 mrd. 2020-kr innen utgangen av 2024. Etaten skal hvert tertial rapportere på utviklingen av interne kostnader og forventet nivå ved årsslutt. Statens vegvesen leverte 3. november 2020 et utkast til plan for overordnede gevinster. Denne planen vil inngå i departementets oppfølging av etatens effektiviseringsarbeid. Departementet vil komme tilbake til saken i budsjettprosessen for 2022-budsjettet.

Alle statlige etater er omfattet av reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen). Denne er videreført i statsbudsjettet for 2021, ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,6 pst. Grunnlaget for beregningen i 2021 er saldert budsjett 2020. For Statens vegvesen er produktivetsgevinsten i 2021 på kap. 1320 satt til 22,3 mill. kr på post 01, 38,6 mill. kr på post 22 og 13,3 mill. kr på post 28 og 3,1 mill. kr på kap. 4320, post 02.

I årsrapporten skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Etaten skal rapportere på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet.

Ett av målene i Granavolden-plattformen er at antall ansatte i sentralforvaltningen (departementer, direktorater mv.) skal være lavere i 2021 enn i 2017. For å nå dette målet er det viktig at Statens vegvesen ikke legger opp til å øke antall ansatte. Unntaket er særskilte begrunnede økninger f.eks. i forbindelse med koronapandemien. Ev. økninger skal som hovedregel ikke være varige. Vi ber Statens vegvesen rapportere om utviklingen i antall ansatte i første tertialrapport og i årsrapporten for 2021. I årsrapporten rapporteres det på antall ansatte per 31.12.20 og 31.12.21 og redegjøres for ev. endringer.

Antall ansatte er definert med antall arbeidsforhold (hoved- og biarbeidsforhold). Det vises i denne forbindelse til DFØ-notat 2020:1 Utviklingen i antall arbeidsforhold i stats- og sentralforvaltningen 2018-2019

Som et ledd i effektiviseringsarbeidet og utvikling av gode tjenester til brukerne skal Statens vegvesen fortsatt prioritere digitalisering av tjenester og utvikling av selvbetjeningsløsninger.

### **3.2. Arbeid med ny nasjonal transportplan og oppfølging av denne**

I forarbeidet er det lagt vekt på en mer strategisk og overordnet innretning av planen. Fleksibilitet er vektlagt slik at planlegging kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling, og at de viktigste utfordringene håndteres først. Fra 2022 legges det opp til å innføre nye, overordnede mål for sektoren. Videre at virksomhetene skal få økt ansvar og handlingsrom i oppfølgingen av planen blant ved at vi innfører porteføljestyling for store investeringsprosjekter. Omleggingen skal gi mer for pengene og dermed høyere måloppnåelse.

Samferdselsdepartementet vil arbeide med ferdigstillelse/gjennomføring av Nasjonal transportplan 2022–2033 og med å sikre kunnskaps- og beslutningsgrunnlag for neste revisjon av Nasjonal transportplan. Etter Stortinget har behandlet ny Nasjonal transportplan vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Statens vegvesen med forventninger og føringer. For dette arbeidet har Samferdselsdepartementet behov for god tilgang til relevant forskning og utredning. Virksomhetene skal prioritere det kunnskapsarbeidet som er nødvendig for å videreutvikle beslutningsunderlagene. Aktuell videreutvikling av beslutningsgrunnlagene er f.eks. å få bedre tverrsektorielle analyser for regioner eller korridorer, at alle relevante samfunnsøkonomiske virkninger tas med i analysene, at det kan gjøres samfunnsøkonomiske analyser på tvers av transportsektorene og at metode for systematisering av beslutningsrelevant informasjon som ikke er en del av de samfunnsøkonomiske analysene, videreutvikles. Departementet vil ha dialog med Statens vegvesen om bestillinger innen etatens ansvarsområder. Videre ber Samferdselsdepartementet Statens vegvesen utvikle et opplegg for rapportering på utvikling i investeringsporteføljen. Arbeidet må skje i samarbeid med departementet og kunne være ferdig raskt etter at Nasjonal transportplan 2022–2033 er behandlet i Stortinget. Rapporteringen må også vise hvordan det er jobbet med optimalisering av porteføljen og effekten av dette.

Det vises til Dokument 8:37 S (2020-2021) Representantforslag om konseptvalgutredning (KVU) av arm til Bergen fra E134 og Innst. 126 S (2020-2021). Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen om å sette i gang arbeid med et utfordringsnotat til en slik KVU. Et utfordringsnotat forutsettes å redegjøre for aktuelle begreper og de mest aktuelle utfordringer i saken, fremme forslag om nærmere avgrensning av KVUen, redegjøre for problemstillinger som vil bli nærmere belyst i utredningsarbeidet, legge frem en skisse til organisering av utredningsarbeidet og skissere forslag til fremdriftsplan for den videre utredningen. I tillegg skal utfordringsnotatet fremme forslag til samfunns mål med begrunnelse. SD ser det i den forbindelse også som viktig at det redegjøres for ulike effektmål. Departementet ber om en skisse til arbeids- og fremdriftsplan for arbeidet innen medio februar 2021.

### **3.3. Samfunnssikkerhet**

Statens vegvesen skal i arbeidet med samfunnssikkerhet følge opp de mål, krav og prioriteringer som fremgår i den nylig reviderte «Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren» av 2020. Statens vegvesen arbeid med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart, og inngå som en integrert del av etatens virksomhet.

Statens vegvesen skal i 2021 revidere sin egen strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet. Etatens strategi skal ta utgangspunkt i ovennevnte strategi for transportsektoren, men skal tilpasses virksomhetens ansvar, oppgaver og egenart.

Statens vegvesen skal i 2021 rapportere til departementet på oppfølgingen av egen strategi. Rapporteringen skal få fram forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten. Statens vegvesen skal i 2021 fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med overnevnte rapportering.

Statens vegvesen skal i 2021 prioritere implementering av ny sikkerhetslov med forskrifter, herunder virksomhetssikkerhetsforskriften. Videre skal Statens vegvesen følge opp ev. avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2020. Staten må også sette av ressurser til å følge opp nærmere bestillinger fra departementet om identifisering og skadevurdering av skjermingsverdige objekter og infrastruktur på egne ansvarsområder.

I 2021 skal Statens vegvesen også være en bidragsyter i videreutviklingen av totalforsvaret, bl.a. bidra i prosesser knyttet til ansvarsavklaringer, regelverksutvikling og beredskapsplanlegging. Statens vegvesen skal også delta i planlegging og tilrettelegging under øvelser, herunder Polaris Gram i 2021.

Statens vegvesen skal ta ansvar for å vurdere samfunnssikkerheten i veitransportsektoren som helhet, inkludert transportberedskap/transportevne som fylkeskommunene har ansvar for, og rolle- og ansvarsfordeling på området.

Etaten skal i 2021 videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen, og fortsette å øke etatens egen kompetanse.

### **3.4. EØS-arbeidet**

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk. Oppfølging av regjeringens strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge, og medvirke til at regelverksutforming blir mest mulig i tråd med norske interesser.



Departementet jobber også med å redusere etterslepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Videre er det viktig å gjennomføre EØS-regelverket riktig, og følge med på utviklingen i EU når det gjelder praktisering og avsagte dommer fra EU-domstolen. 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. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal departementet informeres, og få referat fra møtene. 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. Tilgjengeliggjøring av offentlige data**

Statens vegvesen må legge vekt på samarbeid med ulike aktører slik at ny teknologi og datamengder kan nyttes på en effektiv måte og slik at den gir størst effekt for brukerne.

### **3.6. Arbeidslivskriminalitet**

Statens vegvesen skal videreutvikle samarbeidet med relevante myndigheter og parter for å forebygge og bekjempe arbeidslivskriminalitet, herunder følge opp og rapportere på tiltak i henhold til regjeringens strategi mot arbeidslivskriminalitet.

### **3.7. Arbeid med bompenger**

I 2021 skal Statens vegvesen prioritere videre oppfølgingen av bompengereformen og utvikling av nye systemløsninger for bompengeneinnkreving. Staten må sørge for en forsvarlig overgang til drift av nye systemløsninger slik at det tilrettelegges for en sikker og effektiv samhandling mellom de ulike aktørene i bompengesektoren. Statens vegvesen skal følge opp de regionale bompengeselskapene og den nye utstederrollen, tilrettelegge for en sikker og effektiv samhandling mellom de ulike aktørene i bompengesektoren og sørge for en forsvarlig overgang til drift av nye systemløsninger for bompengeneinnkreving. Den overordnede bompengavtalen mellom staten og de regionale bompengeselskapene legger vekt på at selskapenes respektive styrever står ansvarlig for at selskapene driver i tråd med avtalen. Samferdselsdepartementet har delegert ansvaret til Statens vegvesen for å påse at bompengeselskapene etterlever avtalen. Statens vegvesen har derfor en sentral rolle som tilsynsorgan overfor bompengeselskapene. Dette arbeidet er viktig for å ivareta omdømmet til bompengesektoren og tilliten til forvaltningen av bompenger som offentlige midler. Statens vegvesen har også et viktig ansvar som godkjennings- og tilsynsorgan for uavhengige utstederselskaper og som tilrettelegger for overgang fra integrert til utskilt utstedervirksomhet.

Det er viktig at Statens vegvesen prioriterer oppgaven med håndtering av tilskuddsordningen for bompenger utenfor byområdene, jf. kap. 1320, post 73, slik at de politiske vurderingene blir fulgt opp på en hensiktsmessig måte. Vi viser til omtale av post 73 i kap. 5.1.

### **3.8. Svinesundsforbindelsen AS**

Statens vegvesen forvalter statens eierskap i Svinesundsforbindelsen AS. Det tas sikte på at bompengeneinnkrevningen på Svinesund kan opphøre i midten av mars 2021. Før innkrevningen opphører vil Norge og Sverige inngå en avviklingsavtale. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen foreta de nødvendige tiltak, slik at sluttavregning/avviklingsregnskap for Svinesundsforbindelsen AS kan foreligge endelig i første kvartal 2022.

## **4. Styring og kontroll i virksomheten**

### **4.1. Risikovurderinger**

Statens vegvesens risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Alle etatene underlagt Samferdselsdepartementet skal spille inn risikovurderinger med utgangspunkt i en felles mal. Den overordnede risikovurderingen skal legge hovedvekt på å identifisere risikoer innenfor mål og prioriteringer i tildelingsbrevet. I tillegg ber vi om en særskilt vurdering av følgende områder:

- Gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk
- Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk
- At etaten driver i samsvar med lover og regler

Statens vegvesen skal redegjøre for etatens risikovurdering i tråd med mal vedlagt dette tildelingsbrevet. Risikovurderingen vedlegges første og andre tertialrapport, i tillegg til en overordnet omtale i rapportene.

Fra etatsstyringsmøtet i juni 2021 legger departementet opp til i større grad å bygge opp dagsorden rundt departementets og etatens risikovurderinger.

### **4.2. System for budsjett- og økonomistyring**

Statens vegvesen har gjennomført store endringer som følge av ny organisering med divisjoner og overføring av sams vegadministrasjon til fylkeskommunene. Endringene har gjort at Statens vegvesen i 2020 har hatt behov for å tilpasse og videreutvikle styringssystemene og etablere nye styringsmodeller for divisjonene. Dette vil bli fulgt opp i etatsstyringsdialogen i 2021.

Statens vegvesen har inngått kontrakt om å ta i bruk et nytt system for prosjektøkonomi. Systemet er tatt i bruk i 2020. Statens vegvesen skal i tertialrapportene i 2021 orientere om gjennomføringen og bruken av dette systemet.

#### **4.3. Leveranser fra Statens vegvesen i saker som Samferdselsdepartementets fagetat i veg- og ferjesektoren og på områdene kollektivtransport og bypolitikk**

Samferdselsdepartementet har ansvaret for samferdsel i landet. Forvaltningsreformen og avviklingen av sams vegadministrasjon har vist at det er behov for å avklare forhold ved roller og ansvar Statens vegvesen skal ha som Samferdselsdepartementets etat og hvilke oppgaver de skal utføre framover i arbeidet med å følge opp det nasjonale ansvaret for veg, kollektivtransport og ferjer, jf. omtale i Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet. Det vises i den sammenhengen til møter og annen kontakt i 2020 om konkretiseringer av disse spørsmålene, blant annet møte mellom departementet og vegdirektør 12. august i år. Vedlagt dette brevet følger notat med nærmere konkretiseringer og presiseringer av departementets styringssignaler i saken.

#### **4.4. Oppfølging av Riksrevisjonens regnskap- og forvaltningsrevisjoner**

Statens vegvesen skal fortløpende følge opp de sakene som Riksrevisjonen tar opp angående Statens vegvesen gjennom Dokument 1 og forvaltningsrevisjoner. Etaten skal videre følge opp fortløpende de oppgavene som Samferdselsdepartementet tar opp i korrespondanse med etaten. Departementet vil sende eget brev til Statens vegvesen om Dokument 1 (2020–2021). Samferdselsdepartementet forventer at Statens vegvesen rapporterer både på tiltak som settes i verk for å følge opp Riksrevisjonens undersøkelser, og om de tiltak som settes i verk faktisk fungerer.

##### *Oppfølging av Dokument 1 (2020–2021)*

I Dokument 1 (2020–2021) om revisjonen for regnskapsåret 2019 tok Riksrevisjonen opp tre saker som gjelder Statens vegvesen. Det er:

- Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet
- Etterlevelse av Stortingets forutsetninger for gebyrfinansiering av offentlige tjenester
- Årsaker til konflikter mellom byggherre og entreprenør i veiprosjekter.

Riksrevisjonens funn og anbefalinger går fram av Dokument 1 (2020–2021). Vi viser også til Innst. 176 S (2020–2021) fra kontroll- og konstitusjonskomiteen.

For inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet, vil Samferdselsdepartementet understreke viktigheten av at Statens vegvesen påser at nødvendige inspeksjoner gjennomføres og resultatene fra inspeksjonene på en god måte.

Riksrevisjonen har gjennomført en undersøkelse av gebyrfinansiering av offentlige tjenester og om gebyrene er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 Bestemmelser og statlig gebyr og avgiftsfinansiering, jf. Dokument 1 (2020–2021) og egen rapport om undersøkelsen.

I Prop. 1 S (2020–2021) opplyste Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen nå går gjennom og reviderer beregninger av gebyrer med hensyn til om de er kostnadsriktige. Bl.a. for å følge opp Riksrevisjonens undersøkelse ber vi Statens vegvesen i tillegg til å foreta en

gjennomgang av gebyrene med hensyn til kostnadsriktighet også undersøke om øvrige bestemmelser i rundskriv R-112 følges. Rapport om dette skal foreligge senest til rammefordelingsforslaget for 2022-budsjettet. Dersom gjennomgangen viser at gebyrer ikke er kostnadsriktige, må forslag om endringer innarbeides i innspillet til rammefordelingsforslag for 2022.

Statens vegvesen har gjennomført flere tiltak de senere årene for å redusere konfliktnivået mellom byggherre og entreprenører i veiprosjekter. Vi ber vegvesenet arbeide videre med tiltak som kan bidra til å begrense konfliktnivået.

Samferdselsdepartementet vil følge opp Riksrevisjonens anbefalinger i etatsstyringsdialogen med Statens vegvesen. Vi ber om at det rapporteres til departementet i tertialrapportene i 2021 for alle tre sakene. I tillegg bes det om en rapportering til SD i løpet av **10. februar 2021**.

#### **4.5. 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 Statens vegvesen om å sette et mål for antall lærlinger, og i årsrapporten for 2021 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. For øvrig viser vi til vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev av 3. november 2016.

#### **4.6. Likestilling – styrking av aktivitets- og redegjøringsplikten**

Likestillings- og diskrimineringsloven setter krav til aktivitets- og redegjøringsplikten for arbeidsgivere og offentlige myndigheter styrkes. Vi viser til brev fra Kulturdepartementet, oversendt i Samferdselsdepartementets brev av 21. oktober 2019.

#### **4.7. Fellesføring om inkluderingsdugnaden**

Fellesføringen for 2020 videreføres i 2021. Dette innebærer at Statens vegvesen skal arbeide for å utvikle rutiner og arbeidsformer for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad. Statens vegvesen skal i årsrapporten redegjøre for hvordan rekrutteringsarbeidet har vært innrettet for å nå målet om 5 pst., vurdere eget arbeid opp mot målene og omtale utfordringer og vellykkede tiltak. Har Statens vegvesen foretatt nytilsetninger i faste eller midlertidige stillinger i 2021, skal det i årsrapporten oppgis antall med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, sammen med nyansettelser i faste og midlertidige stillinger totalt. Statens vegvesen skal rapportere i tråd med veiledningen som fins på <https://arbeidsgiver.difi.no/strategisk-hr-og-ledelse/inkluderingsdugnaden/rapportering-pa-inkluderingsdugnaden-i-arsrapporten>

Det vises til Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-6/2019 av 18. desember 2019 med utdypende forklaringer på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan resultatene skal framstilles i årsrapporten (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fellesforing-i-tildelingsbrev-for-2020/id2683383/>).

## 5. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 18. desember 2020 statsbudsjettet for 2021, jf. Prop. 1 S (2020–2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021).

### 5.1. Bevilgninger

Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten benytter midlene i tråd med føringen om mer vei for pengene, jf. pkt. 1 ovenfor. For Statens vegvesen ble disse bevilgningene vedtatt:

#### **Kap. 1320 Statens vegvesen**

Post	Benevnelse	kr
1	Driftsutgifter	3 928 776 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier	7 786 268 000
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 258 285 000
29	OPS-prosjekter	876 000 000
30	Riksveiiinvesteringer	12 025 000 000
31	Skredsikring riksveier	1 074 100 000
36	E16 over Filefjell	41 900 000
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 000 000
65	Tilskudd til fylkesveier	175 000 000
72	Kjøp av riksveiferjetjenester	1 573 300 000
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	2 105 000 000
	<b>Sum kap. 1320</b>	<b>31 863 629 000</b>

#### **Kap. 1332 Transport i byområder mv.**

Post	Benevnelse	kr
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 630 000 000
66	Tilskudd til byområder	2 805 300 000
	<b>Sum kap. 1332</b>	<b>5 435 300 000</b>

#### **Kap. 4320 Statens vegvesen**

Post	Benevnelse	kr
1	Salgsinntekter m.m.	293 100 000
2	Diverse gebyrer	526 687 000
3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	119 000 000
	<b>Sum kap. 4320</b>	<b>938 787 000</b>

Samferdselsdepartementet viser til at det den 1. desember 2020 ble inngått et budsjettforlik mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet på Stortinget. I tillegg til bevilgningsendringer ift. budsjettforslaget i Prop. 1 S (2020–2021) inneholder forliket enkelte føringer og presiseringer som fremgår av flertallsmerknadene i budsjettinnstillingene transport- og

kommunikasjonskomiteen i Innst. 13 S (2020–2021) som ble behandlet av Stortinget 18. desember. Det vises spesielt til følgende:

- Kap. 1320, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, er styrket med 300 mill. kr til reasfaltering av riksveier. Det er i innstillingen lagt inn en liste over strekninger som det legges det til rette for at asfalteres i 2021.
- Kap. 1320, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, er styrket med 8 mill. kr for bergingsbil til Rennfast.
- Kap 1320, post 29 OPS-prosjekter er redusert med 52,4 mill. kroner, som følge av forventet mindreforbruk til drift av prosjektet Rv. 3/Rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet.
- Kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer er økt med 357,4 mill. kr, som gjelder mindre investeringstiltak på riksveier. Det vises til flertallsmerknader om forslag til bevilgning på enkeltprosjekter i kap. 3.9.6 Transportkorridorer i innstillingen.

Det presiseres at budsjettforliket gjelder E6 Strømmen bru i Finnmark. Departementet ber Statens vegvesen om å finne rom også for oppstart av utbedring av E6 Strømmen bru i Nordland innenfor budsjetttrammene.

Det er viktig at Statens vegvesen prioriterer oppgaven med håndtering av tilskuddsordninger. 60-postene på kap. 1320 har en historikk med mindreforbruk. 2021 vil være det siste året Statens vegvesen forvalter overført mindreforbruk på post 62 og 63, og Statens vegvesen skal vurdere muligheter for forenklet rapportering og kontroll, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 17 i 2020. For post 64 har det vært krevende å finne tiltak som gjennomføres innen ett budsjettår. Vegvesenet må i samråd med fylkeskommunene finne tiltak som gir god måloppnåelse og som kan gjennomføres innenfor budsjettåret 2021. For post 65 er det satt av 100 mill. kr til videreføring av tilskudd til næringsveier som er særskilt viktige for næringstransport. I tillegg er det satt av 75 mill. kr til fv. 353 Gassveien i Vestfold og Telemark. I 2020-budsjettet ble posten økt med 400 mill. kr rettet mot vedlikehold av fylkesveier, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 18 i 2020. For både post 64 og post 65 må det vurderes muligheter for forenklet rapportering og kontroll.

Gjennom Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2021 er kap. 1320, post 73 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene, økt med 670 mill. kr sammenlignet med regjeringens forslag til Stortinget. Samferdselsdepartementet viser til vedlagte brev av 15. desember 2020 vedrørende bevilgningen til kap. 1320 post 73 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene. Den etablerte tilskuddsordningen videreføres. Vi viser også til pkt. 5.5 om merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen. Samferdselsdepartementet viser også til flertallsmerknad i Innst 13 S (2020–2021) der flertallet ber regjeringen vurdere å gjennomføre et prøveprosjekt på strekningen Rv. 3/ Rv. 25 Ommangsvollen–Basthjørnet, der bomsatsene på hovedveien reduseres til ca. 50 pst. av dagens sats og der det ikke innkreves bompenger på sidevei. Det forutsettes at et slik prøveprosjekt kan løses innenfor rammene av budsjettforliket og at det får tilslutning fra

Innlandet fylkeskommune. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen vurdere et slikt prøveprosjekt.

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. I samsvar med tidligere kontakt om saken ber departementet om at Statens vegvesen viderefører deltakelsen i prosjektet. Ved en inkurie har det avtalte finansieringsbidraget ikke tidligere blitt prisjustert. Prisjustering fra 2017 til og med 2021 utgjør 0,91 kr. Statens vegvesens finansieringsbidrag i 2021 blir med dette på 3,91 mill. kr i 2021.

På kap. 1332, post 66 er det lagt til grunn 363,3 mill. kr til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, og 103 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Disse midlene vil bli disponert av Samferdselsdepartementet. Den resterende bevilgningen på posten vil bli stilt til disposisjon for Statens vegvesen.

## 5.2. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021) bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

### *Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

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

### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*

#### *Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
------	------	------------	--------------

1320		Statens vegvesen	
	65	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 mill. kroner
	65	Tilskudd til fylkesveier	175 mill. kroner

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E39 Myrmel–Lunde	606 mill. kroner
E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik	706 mill. kroner
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen	862 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.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor endret kostnadsramme på:
E39 Svegatjørn–Rådal	9 458 mill. kroner
E6 Helgeland sør	5 798 mill. kroner
E69 Skarvberg tunnelen	1 470 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.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan 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.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

a.



Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
132 0		Statens vegvesen		
	30 og 31	Investeringer, riksvei	6 250 mill. kroner	4 750 mill. kroner

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter med kostnadsanslag over 500 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
132 0		Statens vegvesen	
	30 og 31	Planlegging, forberedende arbeider og grunnnerv, riksvei	500 mill. kroner

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider*  
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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	13 500 mill. kroner	4 100 mill. kroner

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester*  
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
132 0		Statens vegvesen		
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester	14 100 mill. kroner	1 800 mill. kroner

#### *Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Statens vegvesen, men med visse forutsetninger som framgår under.

#### *Forutsetninger for fullmaktene*

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

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget:* Oppstart av nye prosjekter i løpet av 2021, som ikke er omtalt i budsjettet, skal avklares med Samferdselsdepartementet. Denne begrensningen i fullmakten gjelder kun store prosjekter (under 500 mill. kr) og utbedringsstrekninger (inkludert mindre delstrekninger på disse).

Statens vegvesen må i 2021 innrette sin investeringsportefølje slik at summen av forpliktelser som forfaller det enkelte år (2022, 2023 og utover), maksimalt ikke overstiger bevilgningsrammen til investeringspostene i 2021. Det må være handlingsrom for politiske prioriteringer i påfølgende budsjettår.

#### *Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å føre opp forpliktelser knyttet til forskutteringer i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen."

#### *Oppfølging av fullmaktene*

Flere av de delegerede fullmaktene gjelder forpliktelser utover budsjettåret.

Samferdselsdepartementet understreker at etaten skal ha systemer som gir god oversikt over hvordan fullmaktene er disponert. Statens vegvesen 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.

### **5.3. Fullmakter etter bevilgningsreglementet**

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 10. januar 2020 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Statens vegvesen er denne fullmakten relevant.

#### *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 2021. 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 Statens vegvesen, post 01, 22 og 28 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 2021 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.

#### **5.4. Andre fullmakter**

*Fullmakt til å behandle erstatningskrav mot staten*

Justis- og beredskapsdepartementet fastsatte i 2017 rundskriv G-01/2017 om erstatningskrav mot staten – belastning av budsjettkapittel 471, post 71, og frafall av foreldelsesinnsigelse. Samferdselsdepartementet delegerer med dette til Statens vegvesen 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 Statens vegvesen har et opplegg for å følge opp utøvelsen av en ev. delegert fullmakt, slik at praktiseringen blir mest mulig ensartet.

For øvrig vises det til Samferdselsdepartementets brev av 24. mai 2017 og til bestemmelsene i rundskriv G-01/2017.

#### **5.5. Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

I Innst. 13 S har transport- og kommunikasjonskomiteen merknader til Prop. 1 S. Transport- og kommunikasjonskomiteen har følgende merknad om kap. 1320, post 63:

*"Komiteen er svært opptatt av at man samordner anleggsvirksomhet mellom kommunale, statlige og eventuelt private aktører, og dermed reduserer totale kostnader. Det er mange eksempler på dette rundt omkring i landet, og særlig i forbindelse med bygging av gang- og sykkelveier. Et eksempel er Sunnfjord kommune og Statens vegvesen som har samordnet bygging av vann- og avløpsanlegg og ny gang og sykkelveg langs E39 fra Farsund til Kusslid. Denne sto ferdig høsten 2020. Sunnfjord kommune skal bygge vann- og avløpsanlegg videre fra Kusslid til Mo, der industriområde og videregående skole får tilkobling til det kommunale vann og avløpsnett. Et annet eksempel har man langs rv. 41 i Kviteseid kommune i Telemark. Fra Kviteseid sentrum til Kviteseid videregående skole skal det bygges nytt vann- og avløpsanlegg og det er et sterkt lokalt ønske å bygge gang- og sykkelvei samtidig. Komiteen viser til at det både er samfunnsøkonomisk, kostnadseffektivt*

*og at det blir flere meter ny gang- og sykkelveg, når dette kan samordnes med kommunale tiltak. Komiteen henstiller til regjeringen om å finne løsninger slik at samordningen kan bli bedre, og at viktige trafikksikkerhetstiltak som gang- og sykkelvei gjennomføres samtidig med vann- og avløpsanlegg, som vil hente ut sparte totale kostnader."*

Vi er kjent med at Statens vegvesen forsøker å få til løsninger for samordning av aktiviteter med eksterne aktører flere steder rundt i landet. Vi vil på bakgrunn av merknaden ovenfor be om at Statens vegvesen fortsatt følger dette opp og forsøker å få til løsninger for samordning der dette er mulig.

## **5.6. Anmodningsvedtak**

Ved behandlingen av Meld. St. 1 (2020-2021), Prop. 1 S (2020-2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 2 S (2020-2021) fattet Stortinget følgende anmodningsvedtak:

- Stortinget ber regjeringen sikre fremdrift i arbeidet med planleggingen av Glommakryssing på rv. 22 i Lillestrøm
- Stortinget ber regjeringen sikre fremdrift i prosjektet E16 Bjørum-Skaret
- Stortinget ber regjeringen sikre fremdrift i planleggingen av rv. 19-E6 Moss havn når kvalitetssikring er fullført"

Disse sakene behandles nå i departementet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Statens vegvesen

## **6. Rapportering**

Vi viser til pkt. 4.1 Rapportering i Instruks for Statens vegvesen. Vedlagte oversikt viser rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Statens vegvesen.

### **6.1. Årsrapport med årsregnskap**

Statens vegvesen skal sende departement årsrapporten for 2021 innen 15. mars 2022. Årsrapporten skal følge kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4, Finansdepartementets rundskriv R-115 samt maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring. Rapporteringen i årsrapporten følger av bestemmelsene og R-115 samt av de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet. Rapporteringen skal inneholde vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av hovedmålene. Vi ber om at etaten, der det er hensiktsmessig, gir en grafisk fremstilling av utvikling i nøkkeltall. Vi ber videre om at det legges særlig vekt på sammenhengen mellom ressursbruk og resultater.

### **6.2. Tertialrapporter**

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 10. juni 2021 og 8. oktober 2021 skal Statens vegvesen sende tertialrapport til departementet. Rapportene skal inneholde:

- vesentlige avvik på forventet resultatutvikling og kort status for hvert hovedmål og delmål

- en overordnet omtale av risikovurderinger i tertialrapporten og eget vedlegg som viser risikoområder og risikoreduserende tiltak i tråd med vedlagte mal
- akkumulert forbruk pr. tertial og prognose for bruken av bevilgningene for hele budsjettåret
- bruk av fullmaktene gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- en overordnet omtale i rapporten og et eget vedlegg om samfunnssikkerhet.

Øvrige rapporteringskrav for første og andre tertialrapport går fram av vedlagte oversikt.

## 7. Plan for etatsstyringsmøtene mv.

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	- Etatsstyringsmøte med statsråden	28. januar kl. 10.00-11.30
Mars	- Årsrapport 2020 - Møte om årsrapporten for 2020	15. mars 9. april kl. 11.00-13.00
Juni	- Tertialrapport 1 til departementet - Etatsstyringsmøte - Kontaktnøte om samfunnssikkerhet	10. juni 22. juni kl. 13.00-15.00 medio juni
Oktober	- Tertialrapport 2 til departementet - Etatsstyringsmøte	8. oktober 20. oktober kl. 13.00-15.00
Desember	- Kontaktnøte om samfunnssikkerhet	medio desember

## 8. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1332 Transport i byområder mv. og kap. 4320 Statens vegvesen, disposisjon for Statens vegvesen i 2021. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2021, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Daniel Kleiven Pasten  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Riksrevisjonen

Vedlegg

# Leveranser fra Statens vegvesen i saker som Samferdselsdepartementets fagetat

## Behov og forventet nivå på leveranser fra Statens vegvesen i saker som Samferdselsdepartementets fagetat i veg- og ferjesektoren og på områdene for kollektivtransport og bypolitikk

### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har ansvaret for samferdsel i landet. Forvaltningsreformen og avviklingen av sams vegadministrasjon har vist at det må avklares nærmere hvilke roller og ansvar Statens vegvesen skal ha og hvilke oppgaver de skal utføre framover i arbeidet med å følge opp det nasjonale ansvaret for veg, kollektivtransport og ferjer, jf. omtale i Prop. 1 S (2020 – 2021) for Samferdselsdepartementet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har nylig revidert retningslinjene og veilederen for statlig styring av kommunesektoren. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utvidet omtalen av sektoransvarsprinsippet fra forrige veileder, og knytter også noen kommentarer til forståelsen av sektoransvarsprinsippet.

Sektoransvarsprinsippet innebærer at fagdepartementene er ansvarlige for sine sektorspesifikke, faglige og politiske mål og virkemidler også når det gjelder saker som (fylkes)kommunene har ansvaret for. Det betyr at det enkelte departement har ansvaret for å skaffe inndekning til tiltak innenfor eget fagområde, også når disse skal finansieres gjennom rammetilskuddet til kommunene eller fylkeskommunene over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. Fagdepartementet har også ansvaret for å sikre at tiltaket har tilstrekkelig grunnlag i lov og/eller forskrift.

### Samferdselsdepartementets behov for støtte for å ivareta sektoransvaret for veg

Samferdselsdepartementet har ansvar som sektormyndighet for samferdsel, herunder vegsektoren. Dette ansvaret er uberørt av regionreformen og avviklingen av sams vegadministrasjon. Slik Samferdselsdepartementet er organisert på vegområdet og med ansvar for bl.a. kollektivtransport, bompenger og bypolitikk mm. mht. ressurser og fagkompetanse, har Samferdselsdepartementet behov for et *fagorgan underlagt departementet* som har ansvar for å *innhente, forberede og kvalitetssikre, herunder gi faglige vurderinger, om informasjon knyttet til fylkesveg* i ulike sammenhenger. Dette gjelder f.eks. i arbeidet med statsbudsjettet, NTP, lov- og forskriftssaker, stortingsmeldinger, skriftlige spørsmål fra Stortinget og andre saker som skal behandles av departementet, regjeringen eller Stortinget.

Dette notatet omhandler kun områder der det etter 1.1.2020 har oppstått tvil om hvordan Statens vegvesen forventes å levere arbeid som Samferdselsdepartementets fagorgan. Viktige områder er dekket av instruksene, slik som trafiksikkerhet, trafikant og kjøretøy, samfunnssikkerhet og beredskap, mv. har ikke vært reist som uklare og er derfor ikke omhandlet i dette notatet om SVVs arbeid som fagorgan. Temaene nedenfor ble drøftet i møte med Statens vegvesen 12. august og i utveksling av notater med etaten i ettertid.

### Samferdselsdepartementets forventninger til hvilket nivå det skal være på Statens vegvesen s leveranser innenfor ulike områder

### Spørsmål som gjelder konkrete vegstrekninger

#### Spørsmål fra Stortinget

Stortinget er i dag vant til at samferdselsministeren ved hjelp av Statens vegvesen kan svare på detaljerte spørsmål om fylkesveier, ferjedrift og andre samferdselssaker i fylkeskommunene. Samferdselsministeren kan ikke lenger forventes å ha den samme detaljkunnskapen om fylkeskommunens ansvarsområde som han hadde som ansvarlig for sams vegadministrasjon. Svarene til Stortinget må derfor bli mer overordnede enn tidligere, innenfor rammene for statlig styring av kommunesektoren. Dersom det er nødvendig å innhente informasjon om spesifikke forhold på fylkesveiområdet, og som ikke rapporteres til på annen måte, må Statens vegvesen som forbereder svar for Samferdselsdepartementet, innhente informasjon fra fylkeskommunen det gjelder. Avhengig av spørsmålet forventer vi at Statens vegvesen utfører en vegfaglig vurdering av svaret fra fylkeskommunen før svarutkastet sendes SD.

#### Spørsmål fra andre enn Stortinget

Samferdselsdepartementet legger i utgangspunktet opp til at spørsmål om konkrete forhold på fylkesvegene skal rettes til fylkeskommunen det gjelder, ut fra prinsippet om rammestyring som gjelder for statens styring av fylkeskommunene og ansvarsfordelingen mellom vegmyndighetene iht. veglova, der det er fastsatt at Statens vegvesen er vegmyndighet for riksvegene, fylkeskommunene er vegmyndigheter for fylkeskommunale veier og kommunene er vegmyndigheter for kommunale veier, jf. veglova § 9.

#### **Spørsmål som gjelder generell standard, forfall på fylkesvegene, tilskottsordninger, miljø m.m.**

Basert på bl.a. ansvaret for nasjonal vegdatabank og det nasjonale ansvaret for vegdata, Statens vegvesens rolle/ansvar i NTP-arbeidet og ansvaret for å foreslå bevilgning av midler til vegsektoren, forventes Statens vegvesen å være et fagorgan for staten som har oversikt over hvordan tilstanden er på det offentlige vegnettet i landet. Herunder forventes etaten å utføre vegfaglige vurderinger knyttet til forfall og framtidige behov for landets offentlige vegnett i forbindelse med faste prosesser, slik som arbeidet med NTP, statsbudsjettet, kommuneproposisjonen osv., og ellers når det oppstår behov, særlig på bakgrunn av spørsmål fra Stortinget, mv.

Statens vegvesen opplyser at vegdatabanken (NVDB) kan benyttes til å formidle informasjon om tilstanden på det offentlige vegnettet, men mener at det er behov for å utvikle dette videre med en tilstandsindikator. Den enkelte veieier må ta ansvar for innlegging av og for kvalitet på dataene som legges inn i vegdatabanken (NVDB), etter fastsatte prinsipper. Her vil Statens vegvesen kunne stille krav til leveranser fra fylkeskommunene, hjemlet i vegdataforskriften. Det pågår arbeid med utredning av ny forskrift om vegdata og vegtrafikkinformasjon i Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet har i oppdragsbrev av 30.9.2020 til Statens vegvesen om arbeidet bl.a. vist til viktigheten av at en ny forskrift legger til rette for at regjeringen og Stortinget skal ha et nødvendig kunnskapsgrunnlag om tilstanden og ulike behov innen vegsektoren i sitt arbeid med å fastsette bl.a. de økonomiske rammene for vegsektoren og at forskriften skal gi en mest mulig helhetlig regulering ut fra samfunnets behov, mv.

Det vil kunne være behov for vegfaglige vurderinger fra Statens vegvesen knyttet til fylkeskommunale tilskottsordninger og fylkeskommunale prioriteringer. Svaret som gis må imidlertid balanseres ut fra prinsippene om statlig styring av fylkeskommunene (rammestyring), reguleringer som gjelder iht. lov/forskrifter underlagt Samferdselsdepartementet og de økonomiske rammene for fylkeskommunenes forvaltning av fylkesvegene.

Innen naturforvaltningsområdet er det mange kompliserte fagområder. Det kan være vanskelig for fylkeskommunene å sikre tilstrekkelig kompetanse på alle områder. Statens vegvesen bør, der det er hensiktsmessig, dele informasjon slik som veiledningsmaterieil med



fylkeskommunene. Statens vegvesen må også kunne innhente informasjon som departementet trenger knyttet til naturfaglige spørsmål fra fylkeskommunene.

### **Innhenting av informasjon og faglig vurdering av saker som gjelder flere fylkeskommuner, satsinger med mer**

Samferdselsdepartementet anser slike spørsmål generelt å høre under departementets sektoransvar på vegområdet, og at dette er et område der vi har behov for Statens vegvesens vegfaglige vurderinger knyttet til nivået på satsing i fylkeskommunene. Å kunne innhente informasjon knyttet til nivået på fylkeskommunenes prioriteringer innenfor vegsektoren er helt nødvendig for at regjeringen og Stortinget skal kunne ta stilling til bevilgning av midler til regionalt nivå.

### **Innhenting av informasjon og faglig vurdering av fylkesvei til statsbudsjett, kommuneproposisjonen, NTP med mer**

Tilsvarende forrige punkt - Samferdselsdepartementet anser dette å være oppgaver som hører under departementets sektoransvar der vi har behov for Statens vegvesen vegfaglige kompetanse.

### **Arbeid med bompenger**

I supplerende tildelingsbrev nr. 6 av 17. april 2020 har Samferdselsdepartementet redegjort for SVVs rolle som fagmyndighet knyttet til bompengeneinnkrevningen også på fylkesvei og i bompengepakker/bypakker. Dette gjelder både håndteringen av ulike spørsmål og kvalitetssikring av bompengeproposisjoner. Tildelingsbrevet av 17. april utfyller instruksjonen for Statens vegvesen når det gjelder arbeidet med bompenger, jf. at det i instruksens pkt. 3.5 bl.a. står at Statens vegvesen har et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for arbeidet med bypakker og bompengefinansiering. På bakgrunn av at det etter veglova § 27 kreves samtykke fra Stortinget for alle bompengeprojekt, uavhengig av om disse er på riksvei eller fylkesvei, har statsråden et konstitusjonelt ansvar når det gjelder bompengefinansiering generelt sett. Dette innebærer at Samferdselsdepartementet fortsatt må svare ut diverse spørsmål, saker og rapportering som gjelder bompengefinansiering også på fylkesvei. Til dette trenger vi at Statens vegvesen som Samferdselsdepartementets fagetat også når det gjelder bompenger er rustet til å forberede saker, samt svare ut spørsmål, saker, tallmateriale ol. som gjelder fylkesvei og bompengepakker/bypakker. Dette vil ha konsekvenser for kompetansen og kapasiteten Statens vegvesen må ha på dette området. Samferdselsdepartementet vil anta at bompengeselskapene i stor grad vil kunne brukes for å skaffe informasjon, jf. Statens vegvesens rolle overfor disse selskapene.

### **Arbeid med bypolitikk og byvekstavtaler**

Statens vegvesen har et sektoransvar for helhetlig bypolitikk, og en ledende rolle i arbeidet med byvekstavtaler, herunder bompengefinansierte bypakker. Et arbeid med helhetlig bypolitikk involverer alle tre forvaltningsnivåene med sine ulike ansvarsområder, samt evne til å operere som fagetat i et felt med stort politisk engasjement og mange ulike aktører. Det er viktig at etaten har god oversikt over dette feltet, og har et helhetlig faglig ansvar i utformingen av bypakker og byvekstavtaler og ser sammenhenger mellom ulike tiltak som settes inn på tvers av forvaltningsnivåer for å nå de fastsatte transportpolitiske målene. Etaten må også ha god oversikt over bruk av midler til de ulike formålene, jf. at store statlige midler og bompenger brukes på fylkeskommunalt ansvarsområde – spesielt innenfor kollektivtransport, men også ved mer fleksibel bruk av statlige programområdemidler på fylkesveinettet.

### **Arbeid med saker innenfor kollektivtransportområdet, jf. rollen som kollektivdirektorat**

Statens vegvesen har i dag rollen som kollektivdirektorat, som innebærer et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport. Dette betyr at etaten må ha en

Samlet oversikt over innsatsen innenfor kollektivtransport på tvers av transportslag og forvaltningsnivå, herunder status for universell utforming. Dette avgrenses mot det Jernbanedirektoratet har ansvar for på jernbanesektoren, men det er nødvendig med et utstrakt samarbeid også med Jernbanedirektoratet. Fylkeskommunene har ansvar for den lokale kollektivtransporten. Statens vegvesens rolle på dette området er å være en faglig pådriver og tilrettelegger for bedre kollektivtransport, og å holde en samlet oversikt over utviklingen i fylkene, inklusiv beredskapsmessige problemstillinger. Dette skal også gi mulighet til å gi innspill og anbefalinger til Samferdselsdepartementet på fagområdet. Gjennom ulike øremerkede tilskudd bidrar staten med midler innenfor fylkeskommunalt ansvarsområde, og staten vil ha et overordnet ansvar for bruk av midlene. Statens vegvesen skal ha oversikt over bruk av slike statlige midler og påse at gitte vilkår og føringer følges opp.

### **Spørsmål som gjelder regelverk**

Statens vegvesen forventes her å utføre ansvaret som regelverksforvalter som *fagorgan i vegsektoren for Samferdselsdepartementet*. Dette innebærer at Statens vegvesen i arbeid med regelverksforvaltning vurderer om regelverket er hensiktsmessig og har den reguleringen som samfunnet har behov for, ut fra både behov i tiden og i et langsiktig perspektiv. Rollen som regelverksforvalter er ut fra et samfunnsperspektiv og skal dekke behovene til de ulike myndighetene, aktørene og andre interessenter og berørte innenfor vegområdet. Arbeidet som regelverksforvalter innebærer altså mer enn bare å dekke Statens vegvesens behov innenfor lov- og forskriftsregulering. Arbeidet med nasjonale føringer og revisjon av vegdataforskriften er eksempler på aktuelle saker som er satt i gang på dette området.



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

18/390-38

15. desember 2020

### Tilskudd for reduserte bompenger - statsbudsjettet 2021

Vi viser til Innst. 13 S (2020-2021) og budsjettforlik i Stortinget. Vi ser behov for å gi Statens vegvesen bedre tid til å forberede ulike forhold knyttet til tilskudd for reduserte bompenger og gir derfor dette forhåndsvarselet om hvilke styringssignaler som, med forbehold om Stortingets budsjettvedtak, vil bli gitt i Statens vegvesens tildelingsbrev for 2021.

I Prop. 1S (2020-2021) foreslås det bevilget 1 435 mill. kr til kap. 1320, post 73 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene. I budsjettforhandlingene ble denne bevilgningen økt med 670 mill. kr, slik at det totale nivået på tilskuddet for 2021 er 2 105 mill. kr. Av dette er 533,5 mill. kr satt av til den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017. Videre er 376,5 mill. kr satt av til å redusere bompenger i prosjektene:

- E18 Tvedestrand – Arendal
- Rv. 3 /rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet

For E18 Tvedestrand – Arendal følger tilskuddet av at prosjektet i 2020 fikk tilsagn om utbetaling i 2020 og 2021 som skal gå til 20 pst. reduksjon av gjennomsnittstaksten. For rv. 3 /rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet skal tilskuddet gå til nedbetaling av gjeld for å redusere bompenger i prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til bruk av midlene for rv. 3/ rv. 25. Resterende bevilgning i 2021, som er 1 195 mill. kr, er satt av til å redusere bompenger i prosjektene nedenfor med følgende beløp:

- E6 Øyer – Tretten: 7 mill. kr
- E16 Kongsvinger – Slomarka: 140 mill. kr
- E6 Kolomoen – Moelv: 50 mill. kr
- Rv. 3 /rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet: 83 mill. kr
- E134 Stordalstunnelen: 90 mill. kr

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  
Hanne Søiland  
22 24 81 36

- E136 Tresfjordbrua: 400 mill. kr
- Fosenpakken: 425 mill. kr

For E136 Tresfjordbrua og E134 Stordalstunnelen legges det til grunn at innkrevningen i bomstasjonene skal opphøre. For Fosenpakken skal tilskuddet gå til nedbetaling av gjeld slik at takstene kan settes ned. For E6 Øyer – Tretten legges det til grunn at tilskuddet går til permanent fjerning av bom på sidevei.

For E16 Kongsvinger – Slomarka settes det av 140 mill. kr til permanent innføring av fritaksordningen for beboerne ved Fulu og Galterud og permanent innføring av halv bompengetakst på sideveiene.

For E6 Kolomoen – Moelv settes det av 50 mill. kr, jf. føringene i supplerende tildelingsbrev nr. 15 for 2020. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at beløpet som settes av i 2021 er 3 mill. kr lavere enn det som var forutsatt i supplerende tildelingsbrev nr. 15 for 2020. Samferdselsdepartementet vil presisere at det legges til grunn at innkrevningen i sideveisbommene starter opp igjen den 1. januar 2022, som forutsatt i Prop. 131 S (2015-2016).

For rv. 3/ rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet settes det av 83 mill. kr slik at oppstart av innkreving i bomstasjon på sidevei ikke starter opp 1. januar 2021, men utsettes ytterligere.

Vi ber med dette om at Statens vegvesen starter nødvendige forberedelser med sikte på at tiltak kan gjøres så raskt som mulig fra 2021 i disse prosjektene som omfattes av en utvidet tilskuddsordning.

Det er en forutsetning at lånegarantistene godkjenner de foreslåtte endringene, både fjerning av bom, reduserte takster og fritaksordning.

Vi ber om at Statens vegvesen beregner effekter på takstene i de aktuelle prosjektene og forbereder saker for lokalpolitisk behandling. Vi ber om at Statens vegvesen gjør nødvendige forberedelser slik at takstene kan settes ned så tidlig som mulig i 2021.

Vi tar forbehold om Stortingets endelige budsjettvedtak for 2021.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Hanne Søyland  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Rapporteringskrav års- og tertialrapporter 2021				
	Tidspunkt for rapportering			Kommentar
	T1	T2	Arvsrapport	
<b>Mål fra Nasjonal transportplan 2018-2029</b>				
<b>Mål 1: Fremkommelighet</b>				
Stengt riksveg			X	
Oppetid				
Reisetider på riksveinettet			X	
Endring i trafikkarbeid med personbil for byområdet			X	
Endring i transportmiddelfordelingen			X	
Andel sykkelreiser			X	
Antall holdeplasser på riksveinettet som er universelt utformet			X	
Antall kollektivknutepunkter som er universelt utformet			X	
<b>Aktivitetskrav knyttet til mål 1 som krever rapportering</b>				
Innen drift og vedlikehold skal tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet, prioriteres. Strekninger med mange og alvorlige ulykker, og strekninger som erfaringsvis er særlig risikoutsatte ved vanskelige vær- og kjøreforhold, skal følges opp særskilt. Videre skal det prioriteres drifts- og vedlikeholdsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, spesielt mht. forutsigbarhet for tungtransporten.			X	
Gjennomføre systematiske inspeksjoner av tunneler, bruer og ferjekajer for å kartlegge behovet for tiltak og kostnadene for disse som er nødvendig for å opprettholde standarden.			X	
Status for byvekstavtaler inkludert bruk av midler	X	X	X	
<b>Rapporteringskrav knyttet til mål 1</b>				
Antall km tilrettelagt for gående og syklende			X	
Andel tilfredsstillende vegdekke på riksvei			X	
Status for tunnelutbedringsprogrammet	X	X	X	
Øvrige indikatorer for byvekstavtaler			X	
Statens vegvesen skal følge opp regjeringens handlingsplan for kollektivtransport på sitt område og rapportere på status	X		X	
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret			X	
<b>Mål 2: Transportsikkerhet</b>				
Antall drepte og hardt skadde i veitrafikkulykker	X	X	X	
<b>Aktivitetskrav knyttet til mål 2 som krever rapportering</b>				
Videreføre og styrke samarbeidet med andre kontrollmyndigheter både nasjonalt og internasjonalt, og særlig etablere og sikre godt samarbeid med fylkene i det samlede trafikksikkerhetsarbeidet på riks- og fylkesvei. Oppfyllelse av minstestandard på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å forhindre utforkjøringsulykker			X	
<b>Rapporteringskrav knyttet til mål 2</b>				
Styrket og målrettet utekontrollinnsats	X	X	X	
Statistikk på hvor mange kjøretøy som passerer gjennom vegvesenets utekontroller			X	
Oppfølging av funn i Vegtilsynssaker og tilrådinger fra Statens havarikommisjon			X	
Antall km veinett utbedret med gul midstripe			X	
Antall km ny firefelt vei med fysisk adskilte kjørebåner åpnet for trafikk			X	
Antall midtrekkverk bygd på to- og trefelts veier			X	
Antall km riksvei med etablert forsterket midtoppmerking			X	
<b>Mål 3: Miljø</b>				
Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO2-ekvivalenter	X	X	X	
Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for NO2			X	
Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM10			X	
Antall byer med overskridelse av nasjonalt mål for PM2,5			X	
Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB			X	
Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet			X	
<b>Aktivitetskrav knyttet til mål 3 som krever rapportering</b>				
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.			X	
Følge aktivt med på teknologutviklingen, og ha kunnskap om barrierer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren.			X	

	Tidspunkt for rapportering			Kommentar
	T1	T2	Årsrapport	
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.			X	Tallene skal også presenteres som en prosentandel av det totale antall kjøretøy i de ulike segmentene.
Opparbeide kunnskap om påvirkning og tiltak (inkl. kostnader) av kjemikaliebruk og plastforurensning på natur, vann og grunn innen sitt ansvarsområde			X	
Videreføre deltakelse med å utarbeide en veileder i arbeidet med økologisk kompensasjon.			X	
Bidra aktivt til utviklingen av det økologiske grunnkartet gjennom deltakelsen i direktoratsgruppen for økologisk grunnkart.			X	
Delta i direktoratsgruppen for arbeidet med vannforskriften			x	
Delta i direktoratsgruppen for truet natur og legge til rette for god samordning av eksisterende virkemidler			X	
Redusere tilførsel av plast			x	
Pollinatorstrategien og handlingsplanen for fremmede skadelige arter skal følges opp.			X	
I samarbeid med bl.a. Miljødirektoratet, fortsette arbeidet med å revidere grenseverdiene for svevestøv og arbeidet med en helhetlig gjennomgang og revisjon av retningslinjene for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520			X	
I samarbeid med kommunene, vedlikeholdstiltak, tekniske krav til kjøretøy og gjennom samarbeid med andre etater			X	
Følge utviklingen i utslipp fra Euro 6/VI kjøretøy i virkelig trafikk i norsk klima.			X	herunder foreta nødvendig testing av biler.
<b>Rapporteringskrav knyttet til mål 3</b>				
Status på lade- og fyllinfrastruktur, samt markedsutvikling for alternative drivstoff i veitransport			X	
Direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til sektoren.			X	
Saltforbruk			X	
<b>Økonomi/ressursbruk</b>				
<b>Felles for alle etatene</b>				
Regnskap kap./post	X	X		
Prognose forbruk kap./post	X	X		
Bruk av fullmakter	X	X	X	
Årsregnskap			X	
<b>Staten vegvesen</b>				
Statens vegvesen har inngått kontrakt om å ta i bruk et nytt system for prosjektøkonomi, og systemet er tatt i bruk i 2020. Departementet vil i rapporteringen fra Statens vegvesen i 2021 bli orientert om gjennomføringen og bruken av dette systemet	X	X	X	
<b>Effektiv ressursbruk</b>				
<b>Felles for alle etatene</b>				
<b>Administrasjon</b>				
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	
<b>Adm. nøkkeltall DFØ</b>				
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	
<b>Statens vegvesen</b>				
Systemløsning for bompengeinnsamling	X	X	X	
Skille ut utstedervirksomheten	X	X	X	
Oppfølging av Autosys-prosjektet	X	X	X	
<b>Interne kostnader</b>				
Status for interne kostnader og effektiviseringstiltak	X	X	X	
Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og kjøp av tjenester	X	X	X	
Rapportering på tiltak som er gjort for å følge opp ABE-reformen	X	X	X	
<b>Prosjektstyring</b>				
Vesentlige endringer i framdrift investeringsprosjekter	X	X	X	
Rapportering i henhold til matrise for kostnadsstyring, inkl. 50/50-prosjektene	X	X	X	Rapportering på prosjektnivå, inkl. exetfil som viser hele prosjektporteføljen
Samlet avvik mellom prognose for sluttkostnad og styringsmål	X	X	X	Aggregerte tall

		Tidspunkt for rapportering			Kommentar
		T1	T2	Ar rapport	
	Samlet avvik mellom prognose for sluttkostnad og styringsramme	x	x	X	Aggregerte tall
<b>Andre føringer og krav</b>					
<b>Felles for alle etatene</b>					
	Samfunnsikkerhet	X	X	X	Hovedrapportering i vedlegg til T1 og T2
	EØS-arbeidet			X	Kort beskrivelse av arbeidet i etaten
	Tilgjengeliggjøring av offentlige data			X	
	Motvirke arbeidslivskriminalitet			X	
	Inkluderingsdugnaden			X	
	Likestilling i virksomheten			X	Følge tidligere maler fra SD
	Læringer i virksomheten			X	
<b>Andre rapporteringskrav til Statens vegvesen</b>					
	Prisutvikling drift og vedlikehold, anleggsmarkedet og innenriks sjøfart			X	

**Overordnede risikovurderinger for Statens vegvesen i 2021**

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

**1. Risikoeer på virksomhetsnivå - risiko for at mål og føringer ikke nås**

Statens vegvesen identifiserer iboende risikoer (mulige uønskede hendelser før tiltak, rutiner og aktiviteter er etablert) knyttet til målene og prioriteringene i tildelingsbrevet. I tillegg ber vi om en særskilt vurdering av risiko for at etaten ikke når målene som er satt innenfor følgende hovedområder:

- Gjennomføring av budsjettet
- Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk
- At etaten driver i samsvar med gjeldende lover og regler

Risikoer trukket fram i tildelingsbrevet og etatens interne risikovurderinger tilordnes så langt det er mulig hovedområdene.

**2. Risikomatrix/risikokart**

Statens vegvesen setter opp en risikomatrix/-kart for de oppgitte kategoriene. Malen under tar utgangspunkt i DFØs verktøy for risikostyring i 4-fargerskala (se DFØs nettsider "Verktøy til risikostyring"). Det brukes følgende betegnelser:

**Sannsynlighet for at identifisert risiko inntreffer (S)**

- 1 Meget liten
- 2 Liten
- 3 Moderat
- 4 Stor
- 5 Svært stor

**Konsekvens for måloppnåelse (K)**

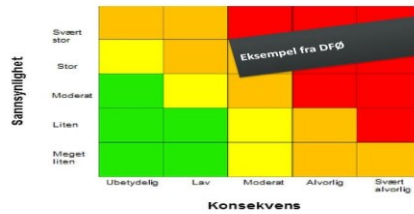
- 1 Ubetydelig
- 2 Lav
- 3 Moderat
- 4 Alvorlig
- 5 Svært alvorlig

Statens vegvesen må gjøre vurderinger av hva som verdiene for sannsynlighet og konsekvens representerer.

Risi konivær for måloppnåelse (kombinasjonen av sannsynlighet og konsekvens) og risikomatrix/-kart:



Eksempel på risikokart



Instituttet for økonomistyring



**3. Risikovurdering**

Tabellen under viser hvordan risikovurderingen kan fremstilles.

Risikoområde 1: Oppfølging av mål og prioriteringer i tildelingsbrevet									
Risiko nr.	Kritiske suksessfaktorer	Risiko for manglende måloppnåelse	S	K	Risikonivå	Risikoreduserende tiltak	S - etter tiltak	K - etter tiltak	Gjenværende risiko
1.									
2.									
...									
Risikoområde 2: Gjennomføring av budsjettet									
Risiko nr.	Kritiske suksessfaktorer	Risiko for manglende måloppnåelse	S	K	Risikonivå	Risikoreduserende tiltak	S - etter tiltak	K - etter tiltak	Gjenværende risiko
1.									
2.									
...									
Risikoområde 3: Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk									
Risiko nr.	Kritiske suksessfaktorer	Risiko for manglende måloppnåelse	S	K	Risikonivå	Risikoreduserende tiltak	S - etter tiltak	K - etter tiltak	Gjenværende risiko
1.									
2.									
...									
Risikoområde 4: At etaten driver i samsvar med gjeldende lover og regler									
Risiko nr.	Kritiske suksessfaktorer	Risiko for manglende måloppnåelse	S	K	Risikonivå	Risikoreduserende tiltak	S - etter tiltak	K - etter tiltak	Gjenværende risiko
1.									
2.									
...									
Risikoområde 5: Avvikling av sams vegadministrasjon og ny organisering									
Risiko nr.	Kritiske suksessfaktorer	Risiko for manglende måloppnåelse	S	K	Risikonivå	Risikoreduserende tiltak	S - etter tiltak	K - etter tiltak	Gjenværende risiko
1.									
2.									
...									



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-7

5. februar 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr. 1 til Statens vegvesen for 2021 - Bestilling om utredning og vurdering av økologisk kompensasjon for prosjektet E39 Hordfast (E39 Stord - Os, Ådland - Svegatjørn)**

Samferdselsdepartementet (SD) viser til dialog i saken.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har ved brev til SD av 5. september 2019 gjort vedtak av kommunedelplanen for E39 Stord – Os. Gjennom brev fra KMD 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. Ved brev av 20. desember 2019 ber SD om at Statens vegvesen (SVV) legger dette til grunn i det videre arbeidet med detaljplanleggingen av prosjektet. Nevnte brev følger som vedlegg til dette brevet. Som det fremgår, skal SVV gis en egen bestilling vedrørende utredning og vurdering av økologisk kompensasjon på strekningen.

**1. Oppdrag om økologisk kompensasjon for E39 Stord – Os**

Staten som tiltakshaver ber gjennom dette brevet om at det utarbeides et grunnlag for å vurdere om økologisk kompensasjon bør gjennomføres for dette prosjektet. Arbeidet skal samordnes med reguleringsplanarbeidet for strekningen. Rapport fra arbeidet skal sendes på høring samtidig med forslag til reguleringsplan. Dermed vil den også inngå i saksutredningen, når KMD skal vedta reguleringsplanen, og også være grunnlag for videre oppfølging og eventuell beslutning om økologisk kompensasjon.

**1.1 Nærmere om oppdraget om økologisk kompensasjon**

Økologisk kompensasjon er tiltak som kan gjennomføres for å redusere gjenværende negative konsekvenser på natur av et utbyggingsprosjekt, etter at andre tiltak for å unngå skade og avbøtende/restaurerende tiltak er gjennomført, så langt det er hensiktsmessig. SD

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

presiserer at det i det videre arbeidet med reguleringsplan skal legges vekt på å ytterligere begrense inngrep i verdifull natur.

SD ber om at SVV i samarbeid med kommunene i planområdet og Fylkesmannen i Vestland, utreder behov for og eventuelt omfang av økologisk kompensasjon for skade på verdifull natur som følge av utbyggingene fastsatt i kommunedelplanen for E39 Stord-Os.

Naturmangfold som påvirkes av utbyggingen på E39 Stord-Os har, i hovedsak, ikke særskilt beskyttelse etter naturmangfoldloven. Det finnes således ikke et godt utviklet rettslig rammeverk og heller ikke et omfattende erfaringsgrunnlag for å stille krav om og gjennomføre tiltak knyttet til økologisk kompensasjon i et slikt prosjekt. Det er derfor nødvendig med et særskilt oppdrag.

Utredningen skal baseres på regjeringens prinsipper for økologisk kompensasjon. Erfaringene fra arbeidet vil inngå i prosessen med å videreutvikle veiledning for økologisk kompensasjon, og som ledd i arbeidet med å foreslå eventuelle presiseringer av vilkårene for bruk av økologisk kompensasjon. Ettersom naturen som det eventuelt skal kompenseres for, i all hovedsak ikke har særskilt vern i naturmangfoldloven, vil prinsippenes del III *Særlige prinsipper om bruk av økologisk kompensasjon i saker som ikke følger av naturmangfoldloven* være sentralt. Prinsippenes del I gjelder også. Det skal høstes erfaringer med prinsippene, ikke minst når det gjelder del III. Prosjektet defineres derfor som pilot, og kan gi nyttig informasjon.

Arbeidet skal basere seg på eksisterende kunnskap. Det er allerede gjort omfattende kartlegginger. Det skal i vurderingen av hva som er "verdifull natur", tas utgangspunkt i Rundskriv T-2/16- rev.oktober 2019 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*, men avgrenset til naturtyper der Fylkesmannen har varslet at utbygging vil være i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Som en del av behovsutredningen, skal det også dokumenteres hva som er gjort gjennom hele planprosessen for å redusere skadevirkninger av inngrep i verdifull natur. Sammen med behovsvurderingen vil dette danne grunnlag for eventuell beslutning om å lage en kompensasjonsplan. Rapport fra arbeidet bør derfor drøfte ulike alternativer til både omfang og type kompensasjon. Rapporten skal ikke peke ut konkrete arealer for eventuell kompensasjon. Rapporten bør vise et spenn i ambisjonsnivå, dersom det er ulikt syn på behov for kompensasjon.

## 2. Fremdrift for arbeidet

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen om å forelegge departementet en skisse til arbeids- og fremdriftsplan for arbeidet.

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  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-9

10. februar 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr. 2 til Statens vegvesen for 2021 -  
delegering av fullmakter for E39 Rogfast og rv 13 Ryfast**

Stortinget gjorde ved behandling av Prop. 54 S (2020-2021) om *Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland* 18. desember 2020 følgende vedtak i samsvar med vedlagte innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen (Innst. 150 S (2020-2021)):

- 1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E39 Rogfast i Rogaland basert på revidert kostnadsramme på 24 800 mill. 2020- kroner. Vilåå går fram av Prop. 54 S (2020-2021).*
- 2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fråfalle kravet om at evalueringa av økonomien og takstane for prosjektet rv. 13 Ryfast skal skje i mars 2021, men å fasthalde at gjennomgangen av økonomien i prosjektet og vurderinga av takstane skal skje eitt år etter at innkrevjinga er sette i gong.*

Vedtaket er i samsvar med Samferdselsdepartements forslag i Prop. 54 S (2020-2021).

Samferdselsdepartement delegerer gjennom dette brevet fullmaktene til Statens vegvesen, og ber etaten om å følge opp vedtakene fra Stortinget.

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

Vi viser til at innkrevingen for rv. 13 Ryfast ble igangsatt 1. februar 2021. I tråd med punkt 2 over, skal det derfor foretas en gjennomgang av økonomien i prosjektet og vurdering av takstene i februar 2022. Samferdselsdepartement ber om at Statens vegvesen gjennomfører evalueringen omhandlet i punkt 2 i tråd med dette, jf. også rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeprojekter. Departementet ber om å få tilsendt en skisse til arbeids- og fremdriftsplan for evalueringen senest innen utgangen av april 2021.

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**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-16

9. april 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr 3 til Statens vegvesen for 2021 -  
Hovedlinjer for videre planlegging av rv 19 gjennom Moss - avklaring  
etter ny KS1**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp forslag fra Statens vegvesen til planprogram for kommunedelplan for rv. 19 gjennom Moss, jf. etatens brev til departementet av 17. desember 2019 med vedlegg.

Statens vegvesen har vurdert 7 alternative korridorvalg, som i utgangspunktet kan utredes videre gjennom kommunedelplan med konsekvensutredning. Det er fra etatens side lagt vekt på å utrede ulike alternativer for å få et godt beslutningsgrunnlag.

Saken har vært underlagt ekstern kvalitetssikring KS1. Kvalitetssikringen har vært utført av konsulentgrupperingen bestående av Dovre Group Consulting og Transportøkonomisk institutt. Rapport fra KS1 av 26. februar 2021 følger vedlagt.

KS1 har avdekket mangler ved etatens grunnlagsdokumenter fra 2019. Statens vegvesen har under KS1-arbeidet derfor gjort nye kostnadsberegninger. Konkret har det vært behov for å utarbeide kostnadstall for fire-felts vei på de fleste korridorer. KS1 har også påpekt betydelige grenseflater mellom rv. 19 i Moss, ny hovedlinje for jernbane gjennom Moss og fremtidig havneutvikling i Moss. KS1 har derfor tatt lenger tid og vært mer omfattende enn forutsatt.

Etter KS1 foreligger det 7 alternative korridorvalg utover 0-alternativet. 0+-alternativet er utviklet av ekstern kvalitetssikrer, og omfatter mindre tiltak. Alt. 1-5 vil gi korridorer i sørlig retning til/i nærheten av Årvoll-krysset i Rygge. Alt. 6 vil gå i korridor nordover mot Patterød.

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

Alt 1 og 2 og til dels 3 vil berøre Værne Kloster landskapsvernområde. Alle alternativene berører faresoner for kvikkleire.

Samferdselsdepartementet fastsetter med bakgrunn i dette følgende hovedlinjer for videre planlegging av rv 19 gjennom Moss:

- Alternativene 0+, 4, 5 og 6 utredes i en kommunedelplan med konsekvensutredning.
- KVVU-estimat for rv. 19 i Moss fastsettes til 4,0 mrd. 2021-kr med utgangspunkt i alt 4.
- Fastsetting av lokasjon for ferjeleie, avklaring av mulighetsrommet for kryssing av havnespor, behov for havneareal og nærmere vurderinger av utfordringer knyttet til kvikkleire legges til kommunedelplanprosessen.
- Eventuell flytting av ferjeleie for ferjesambandet Moss-Horten finansieres ikke av staten. Dette inngår derfor ikke i KVVU-estimatet.

Departementet ber om at Statens vegvesen følger opp den videre planleggingen av prosjektet 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

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-22

14. mai 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr. 4 til Statens vegvesen - deltagelse i direktoratsamarbeid og rapportering på respektive tiltak i handlingsplanen for forebygging av selvmord**

Samferdsdeparterementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder deltagelse i direktoratsamarbeid og rapportering på respektive tiltak i handlingsplanen for forebygging av selvmord.

Regjeringens nye nasjonale handlingsplan for forebygging av selvmord (2020-2025) *Ingen å miste* - ble utarbeidet av åtte departementer og lagt frem den 10. september 2020. Regjeringen innførte med denne handlingsplanen nullvisjon for selvmord i Norge. Nullvisjonen skal være på samfunnsnivå og selvmordsforebygging er et felles ansvar for samfunnet.

Det er laget seks mål med tilhørende tiltak i handlingsplanen. For Samferdsdeparterementet og underliggende etater er det mål 3 *Begrenset tilgang til metode for selvmord med tilhørende tiltak* som er relevant.

### **Regjeringens mål er begrenset tilgang til metode for selvmord.**

Sikringstiltak kan forebygge impulsive selvmord ved å bidra til å utsette den akutte selvmordsimpulsen og gi rom for livreddende hjelp. Å begrense tilgang til ulike selvmordsmetoder er godt dokumentert som selvmordsforebyggende tiltak.

#### Tiltak

- Regjeringen vil etablere mer formaliserte og standardiserte kriterier for klassifisering av selvmord i trafikken.
- Regjeringen vil kartlegge antall høybroer med potensial for sikring og vurdere tiltak for sikring av disse.

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  
Grete Mathisrud  
22 24 82 59

### **Rapportering på respektive tiltak**

Helse- og omsorgsdepartementet planlegger for en årlig rapportering på tiltakene i handlingsplanen. Rapporteringen skal sammenstilles og publiseres 10. september d.å.

*Vi ber derfor om status innen 16. august 2021 på hvordan de ulike tiltakene som Statens vegvesen har ansvar for i handlingsplanen, blir fulgt opp. I rapporteringen til departementet skal det redegjøres for arbeid og planer med angitte tiltak.*

### **Nasjonalt forum for forebygging av selvmord og deltagelse i tilhørende direktoratsamarbeid**

Helsedirektoratet har fått i oppdrag å etablere og drifte et nytt nasjonalt forum for forebygging av selvmord og et tilhørende direktoratsamarbeid.

Direktoratsamarbeidet skal sikre at forumet er godt informert om direktoratenes og statsforvalternes arbeid på feltet, og at forumets anbefalinger tas videre i direktoratene. Målet er å sikre felles innsats og god koordinering på tvers av sektorer i det selvmordsforebyggende arbeidet. Helsedirektoratet vil lede arbeidet i direktoratsamarbeidet og det tas sikte på fire til seks møter årlig.

*Vi ber Statens vegvesen om å delta i ovennevnte direktoratsamarbeid.*

Med hilsen

Lasse Lager (e.f.)  
avdelingsdirektør

Grete Mathisrud  
utredningsleder

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi:  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-23

20. mai 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr 5 til Statens vegvesen for 2021 -  
Fastsettelse av styringsmål for E39 Hordfast (Ådland - Svevatjørn (Stord  
- Os))**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp forslag fra Statens vegvesen til fastsettelse av styringsmål for E39 Hordfast, jf. etatens brev til departementet av 8. desember 2020 med vedlegg.

Statens vegvesen tilrår i brevet av 23. desember 2021 at styringsmål for prosjektet settes til 38 472 mill. 2021-kr.

Samferdselsdepartementet slutter seg til etatens forslag, og fastsetter styringsmålet for E39 Hordfast (Ådland - Svevatjørn (Stord - Os)) til 38 472 mill. 2021-kr.

Med hilsen

Thomas Ruud Sollien (e.f.)  
underdirektør

Jan Reidar Onshus  
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  
Jan Reidar  
Onshus  
22 24 83 31

Kopi

Finansdepartementet

Klima- og miljødepartementet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-23

20. mai 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr 5 til Statens vegvesen for 2021 -  
Fastsettelse av styringsmål for E39 Hordfast (Ådland - Svevatjørn (Stord  
- Os))**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp forslag fra Statens vegvesen til fastsettelse av styringsmål for E39 Hordfast, jf. etatens brev til departementet av 8. desember 2020 med vedlegg.

Statens vegvesen tilrår i brevet av 23. desember 2021 at styringsmål for prosjektet settes til 38 472 mill. 2021-kr.

Samferdselsdepartementet slutter seg til etatens forslag, og fastsetter styringsmålet for E39 Hordfast (Ådland - Svevatjørn (Stord - Os)) til 38 472 mill. 2021-kr.

Med hilsen

Thomas Ruud Sollien (e.f.)  
underdirektør

Jan Reidar Onshus  
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  
Jan Reidar  
Onshus  
22 24 83 31

Kopi

Finansdepartementet

Klima- og miljødepartementet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-26

8. juni 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr. 6 - oppfølging av budsjettforlik i forbindelse med RNB**

Vi viser til tildelingsbrev av 23. desember 2020 om Statsbudsjettet 2021 – Tildelingsbrev til Statens vegvesen.

Vi viser til enigheten mellom regjeringspartiene og FrP i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2021. Som en del av enigheten er partiene enige om sletting av gjeld og avvikling av følgende seks bompengeprojekt:

- E6/E18 Østfoldpakken (Viken)
- Fv. 255 Jørstad–Segelstad bru (Innlandet)
- Fv. 311 Presterødbakken (Vestfold og Telemark)
- Fv. 34 Grime–Vesleelva (Innlandet)
- Fv. 47 T-forbindelsen (Rogaland)
- Fv. 519 Finnfast (Rogaland)

Det ligger an til at Stortinget behandler Revidert nasjonalbudsjett 18. juni 2021, og at innstillingen da vil foreligge 11. juni 2021. Avslutning av bompengeskivingen, inkl. sletting av gjeld i de ovennevnte prosjektene skal skje innenfor en totalramme på 750 mill. kr.

Det er et ønske om rask gjennomføring av et slikt vedtak, og vi ber derfor Statens vegvesen om å gjøre de nødvendige forberedelser og legge til rette for å kunne gjennomføre avvikling av bompengeprojektene med forbehold om at Stortingets vedtak blir i tråd med enigheten mellom partiene.

Vi ber derfor om at Statens vegvesen snarest mulig sender foreløpige tilsagnsbrev til de

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  
Hanne Sjøiland  
22 24 81 36

berørte bompengeselskapene. I brevet må det tas et klart forbehold om Stortingets føringer og endelige vedtak, herunder endelig beløp. Det kan vises til at Revidert nasjonalbudsjett ligger an til å bli behandlet 18. juni 2021, og at innstillingen vil foreligge 11. juni 2021.

I de foreløpige tilsagnsbrevene ber vi om at det tas inn formuleringer om at enigheten mellom regjeringspartiene og FrP om Revidert nasjonalbudsjett 2021, legger til grunn at bompengeneinnkrevningen skal avsluttes 1. juli 2021 eller så raskt det er praktisk og juridisk mulig. Videre må det framgå at endelige tilsagn skal ta høyde for resterende gjeld, samt juridiske, administrative og økonomiske forpliktelser i de ulike prosjektene.

Vi legger til grunn at de foreløpige tilsagnsbrevene også vil inneholde bestillinger fra Statens vegvesen til bompengeselskapene om å levere det grunnlaget Statens vegvesen trenger for å fastsette endelige tilsagn når det gjelder tidspunktet for avslutningen av bompengeneinnkrevningen, jf. at det må foreligge en endelig avstemming mellom forpliktelsene, endelig bevilgning og tidspunktet for avslutning av bompengeneinnkrevningen.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Hanne Søliland  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*





**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-30

21. juni 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr 7 om arbeid med bompengeproposisjoner på fylkesvei**

Vi viser til våre tidligere brev av 17. april 2020 (supplerende tildelingsbrev nr. 6 om håndtering av bompengesaker på fylkesvei) og 23. desember 2020 m/vedlegg (tildelingsbrev for Statens vegvesen 2021).

På bakgrunn av erfaringer knyttet til arbeidet med bompengeproposisjoner på fylkesveinettet etter avviklingen av sams veiadministrasjon og diskusjoner i lys av dette, er det enighet mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen at det er behov for ytterligere presiseringer.

Etter veglova § 27 skal all bompengeinnkreving på det offentlige veinettet ha samtykke fra Stortinget. Dette innebærer at alle proposisjoner om bompengefinansiering, uavhengig av offentlig eierskap til veinettet, skal behandles i Samferdselsdepartementet og i regjeringen, før de blir lagt fram av Kongen i statsråd.

Proposisjonene – uavhengig av hvilket offentlig veinett bompengefinansieringen skal skje på – må derfor være av lik kvalitet og ivareta gjeldende krav, prinsipper og føringer som er satt når det gjelder bompengefinansiering. Det vil være Statens vegvesen som departementets fagmyndighet innenfor bompengefinansiering, som må forestå kvalitetssikringen av bompengeproposisjoner som gjelder fylkesveinettet – på lik linje som for bompengeproposisjoner som gjelder riksveinettet. Vi er klar over at avviklingen av sams veiadministrasjon setter begrensninger for Statens vegvesens mulighet til å ha samme kjennskap og oversikt over fylkeskommunale prosjekter sammenliknet med situasjonen før 2020. Vi har forståelse for at dette vil kreve noe ekstra ressurser isolert sett, men vi legger til grunn at målene for interne kostnader ligger fast.

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 Elgar  
22 24 83 24

Når det gjelder krav, prinsipper og føringer vedrørende bompengefinansiering er det imidlertid viktig at Statens vegvesen påser at disse er ivaretatt også for bompengeproposisjoner som gjelder fylkeskommunale prosjekt. Dette også for å sikre at fylkeskommunenes interesser knyttet til kvalitet på saker om bompengefinansierte fylkesveier som legges fram for Stortinget, ivaretas på best mulig måte.

Vi understreker at ansvarsdelingen ligger fast, og at dette ikke må oppfattes som endringer i denne eller utvanning av opphør av sams veiadministrasjon. Det er fylkeskommunene sitt ansvar å forberede bompengesaker på fylkesveinettet etter opphør av sams veiadministrasjon. Det betyr bl.a. at det er fylkeskommunene som har ansvaret for å utarbeide grunnlagsmaterialet for kommunal og fylkeskommunal behandling, samt utkast til bompengeproposisjoner for sine prosjekter. Føringene i dette brevet må oppfattes som en praktisk måte å håndtere arbeidet med bompengeproposisjoner for å sikre best mulig kvalitet, og for å ivareta statlige og fylkeskommunale interesser i slike saker.

På denne bakgrunn legger Samferdselsdepartementet følgende til grunn når det gjelder arbeidet med bompengeproposisjoner for fylkesveinettet:

- Fylkeskommunene oversender grunnlagsmaterialet for bompengesaken, herunder utkast til bompengeproposisjon til Statens vegvesen for kvalitetssikring, med kopi til Samferdselsdepartementet. Det faglige grunnlaget for bompengeproposisjonen skal være i samsvar med til enhver tid gjeldende nasjonale føringer, krav og prinsipper for bompengefinansiering, jf. veileder for bompengeprosjekter.
- Statens vegvesen gir om nødvendig faglig veiledning til fylkeskommunene om innhold og utforming av bompengeproposisjonen og kvalitetssikrer denne i tråd med de krav, prinsipper og føringer som gjelder bompengefinansiering. Fylkeskommunene bearbeider – i samråd med Statens vegvesen – bompengeproposisjonen.
- Det kan ikke legges fram en bompengeproposisjon som ikke oppfyller de satte kravene ved bompengefinansiering. Statens vegvesen, som departementets fagmyndighet, skal vurdere om de satte kravene ved bompengefinansiering er oppfylt i hver enkelt sak. Det er også Statens vegvesen som avgjør om saken er tilstrekkelig utredet og om innholdet og utformingen av bompengeproposisjonen er i henhold til gjeldende krav og føringer. Statens vegvesen har myndighet til å sende saken tilbake til fylkeskommunen dersom nevnte krav og føringer ikke er oppfylt. Ev. uenigheter mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene som gjelder utformingen av og/eller innholdet i bompengeproposisjonene kan i noen prinsipielle tilfeller løftes til Samferdselsdepartementet for avklaring.
- Statens vegvesen oversender et ferdig kvalitetssikret utkast til bompengeproposisjon til Samferdselsdepartementet.

Vi viser for øvrig til vårt brev i dag til fylkeskommunene.

Når det gjelder bompengeproposisjoner for Nye Veier AS sine prosjekter, legger vi til grunn at et utkast til proposisjon sendes fra Nye Veier AS til Statens vegvesen for kvalitetssikring. Statens vegvesen arbeider med proposisjonen i samråd med Nye Veier AS, og Nye Veier AS

oversender et utkast til proposisjon til Samferdselsdepartementet etter at dette er ferdig kvalitetssikret. Som det fremgår vil det derfor være noe ulik praksis når det gjelder håndtering av fylkeskommunale bompengeproposisjoner og proposisjoner fra Nye Veier AS, som staten eier.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Bente Elgar  
underdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Riksrevisjonen



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref

Vår ref

Dato

20/2818-31

22. juni 2021

## Supplerande tildelingsbrev nr. 8 for Statens vegvesen 2021. Ferjesaker etter revisjon av statsbudsjettet

Stortinget har vedtatt følgjande endring i løyvinga over kap. 1320, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester ved revisjon av statsbudsjettet for 2021, jf. Prop. 195 S (2020 – 2021) og Innstill. 600 S (2020 – 2021):

Kap 1320	Statens vegvesen	
post 72	Kjøp av riksvegferjetjenester, kan overførast, aukar med	162 500 000
	frå.....kr 1 573 300 000 til	1 735 800 000

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester til disposisjon for Statens vegvesen i 2021. Statens vegvesen skal nytta løyvinga i samsvar med styringssignala som er gjevne i Prop. 195 S (2020 – 2021) og Innstill. 600 S (2020 – 2021), jf. nedanfor.

Ved handsaming av same sak vedtok Stortinget følgjande fullmakt:

*"Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgjande beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	72	Statens vegvesen		
		Kjøp av riksveiferjetjenester	14 750 mill. kroner	1 800 mill. kroner"

Samferdselsdepartementet delegerer denne fullmakta til Statens vegvesen.

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  
trafiksikkerhetsavdelinga

Saksbehandlar  
Dag Namtvedt  
22 24 82 49

Etter ovannemnte revisjon av statsbudsjettet for 2021, jf. Prop. 195 S (2020 – 2021) og Innstill. 600 S (2020 – 2021) vil følgjande gjelda for riksvegferjedrifta:

- Takstane vert reduserte med 25%, gjeldande frå 1. juli 2021.
- Meirverdisats for transport av køyretøy på fartøy er 6% ut september, og etter det 12%.
- Førehandsinnbetaling for å oppnå rabatt, klasse 1 vert redusert frå 3700 kr til 3000 kr frå 1. juli 2021.
- Samla ramme for gamle og nye plikter under kap 1320, post 72 vert heva til 14750 mill. kr for 2021.

Samferdselsdepartementet kjem tilbake i eigne brev om dei andre vedtaka som vart fatta i samband med revisjon av statsbudsjettet 2021.

Med helsing

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Dag Namtvedt  
underdirektør

*Dokumentet er signert elektronisk og har derfor ikkje handskrivne signaturar*



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-33

1. juli 2021

## **Statsbudsjettet 2021 - Supplerende tildelingsbrev nr. 9 til Statens vegvesen - Stortingets behandling av Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021)**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet til Statens vegvesen 2021 datert 23. desember 2020. Vi viser også til Supplerende tildelingsbrev nr. 8 for Statens vegvesen 2021. Ferjesaker etter revisjon av statsbudsjettet, datert 22. juni 2021. Det vises også til Supplerende tildelingsbrev nr. 6 - oppfølging av budsjettforlik i forbindelse med RNB, datert 8. juni 2021.

I dette brevet omtales endringer etter Stortingets behandling av revidert budsjett og SDs samleprop. samt oppfølging ifm pilotene Statens Hus på Stad og i Orkland.

### **1. Revidert budsjett og SDs samleprop.**

Stortinget behandlet den 18. juni 2021 Innst. 600 S (2020–2021) fra finanskomiteen om *Revidert nasjonalbudsjett 2021, om tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet for 2021, om endringer i skatter og avgifter i statsbudsjettet for 2021 og om økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet*. I innstillingen inngår blant annet behandling av Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*.

Regjeringspartiene inngikk budsjettavtale med Fremskrittspartiet på Stortinget om revidert nasjonalbudsjett 2021. Enigheten fremgår av innstillingen og innebærer enkelte endringer sammenlignet med regjeringens forslag i Prop. 195 S (2020–2021).

Stortinget behandlet 10. juni 2021, og votering 11. juni 2021, Innst. 648 S (2020–2021) fra transport- og kommunikasjonskomiteen om *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*. Stortinget gjorde vedtak i samsvar med innstillingen.

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

## 1.1 Bevilgningsvedtak

Det ble gjort følgende bevilgningsvedtak på kap. 1320 Statens vegvesen:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen:	
	01	Driftsutgifter, reduseres med fra kr 3 928 776 000 til kr 3 835 876 000	92 900 000
	22	Drift og vedlikehold av riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> , økes med fra kr 7 786 268 000 til kr 8 134 668 000	348 400 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 2 258 285 000 til kr 2 115 285 000	143 000 000
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> , reduseres med fra kr 876 000 000 til kr 756 000 000	120 000 000
	30	Riksveiiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap 1332, post 66</i> , økes med fra kr 12 025 000 000 til kr 12 155 000 000	130 000 000
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> , reduseres med fra kr 1 074 100 000 til kr 974 100 000	100 000 000
	61	(Ny) Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene, bevilges med	96 000 000
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 175 000 000 til kr 100 000 000	75 000 000
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i> , økes med fra kr 1 573 300 000 til kr 1 735 800 000	162 500 000
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, økes med fra kr 2 105 000 000 til kr 2 855 000 000	750 000 000

Det ble gjort følgende bevilgningsvedtak på kap. 4320 Statens vegvesen:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4320		Statens vegvesen:	
	01	Salgsinntekter m.m., reduseres med fra kr 293 100 000 til kr 208 100 000	85 000 000

Det ble gjort følgende bevilgningsvedtak på kap. 1332 Særskilte transportiltak:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1332		Transport i byområder mv:	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i> , økes med fra kr 2 805 300 000 til kr 2 811 900 000	6 600 000

## Nærmere om bevilgningsvedtakene

Bevilgningen på kap 1320, post 01 er redusert med 92,9 mill. kroner. Endringene på posten gjelder reduksjon på 95,9 mill. kroner for mindre utviklings- og digitaliseringstiltak, reduserte omstillingskostnader på 40 mill. kroner, økte utgifter på 35 mill. kroner blant annet knyttet til salg av tjenester jf. kap. 4320, post 01 Salgsinntekter m.m., samt økning på 8 mill. kroner til kjørefeltsignal for Rennfast, mot en tilsvarende reduksjon på kap. 1320, post 22 i tråd med Prop. 195 S (2020–2021).

Bevilgningen på kap. 1320, post 22 er økt med 348,4 mill. kroner. Endringene på posten gjelder økning på 356,4 mill. kroner til å gjennomføre ekstra vedlikeholdstiltak på riksveiene spredt ut over hele landet, samt reduksjon med 8 mill. kroner til kjørefeltsignal for Rennfast, mot en tilsvarende økning på post 01. Stortinget har lagt på 100 mill. kroner til drift- og vedlikehold av riksveier sammenlignet med forslaget i Prop. 195 S (2020–2021).

Bevilgningen på kap. 1320, post 28 er redusert med 143 mill. kroner i tråd med Prop. 195 S (2020–2021).

Bevilgningen på kap. 1320, post 29 er redusert med 120 mill. kroner knyttet til forventet mindreforbruk innenfor OPS-kontraktene E18 Grimstad–Kristiansand og E39 Lyngdal–Flekkefjord i tråd med Prop. 195. S (2020–2021).

Bevilgningen på kap. 1320, post 30 er økt med 130 mill. kroner. Dette er i hovedsak i tråd med forslaget i Prop. 195 S (2020–2021), men Stortinget har i tillegg gitt en engangsbevilgning på 30 mill. kroner i 2021 til investeringstiltak på E6 Sluppen. For øvrig gjelder bevilgningsendringene reduksjon på 120 mill. kroner knyttet til endrede regler om nettoføring av refusjon av utgifter, jf. kap. 4320, post 01, økning på 8 mill. kroner knyttet til økt tjenesteyting overfor fylkeskommunen, jf. kap. 4320, post 01, 212 mill. kroner til lokale programområdetiltak i byvekstavtalene. Vi gjør oppmerksom på at midlene til lokale programområdetiltak i byvekstavtalene budsjetteres i 2021 over kap. 1320 post 30, men kan nyttes under til kap. 1332 post 66 jf. stikkord på posten.

I Prop. 193 S (2020–2021) orienterte regjeringen Stortinget om at det prioriteres midler til følgende gang- og sykkeltiltak i 2021:

- Prosjektering av strekningen E39 Kusslid–Moskog i Sunnfjord kommune i Vestland.
- Prosjektering av en delstrekning innanfor E136 Solsida–Bjørli i Lesja kommune i Innlandet, som er forutsatt delfinansiert med lokale midler. Vi ber Statens vegvesen gå i dialog med lokale myndigheter om dette.
- Reguleringsplan for gang- og sykkelveg på delstrekninga Holde bru–Tuv.

Vi ber Statens vegvesen om å iverksette disse tiltakene.

Bevilgningen på kap. 1320, post 31 er redusert med 100 mill. kroner som skyldes redusert behov på prosjektene rv. 5 Kjøsnesfjorden og E6 Indre Nordnes–Skardalen i 2021 i tråd med Prop. 195 S (2020–2021).



På kap. 1320, post 61 bevilges det 96 mill. kroner. Der 80,1 mill. kroner skyldes oppdaterte renteforutsetninger for 2021 og 15,9 mill. kroner er for å dekke utbetaling til Møre og Romsdal fylkeskommune for 2020 som ved en feil først ble utbetalt i 2021.

Bevilgningen på kap. 1320, post 65 er redusert med 75 mill. kr knyttet til fv. 353 Gassveien i Vestfold og Telemark. Stortinget har vedtatt at midlene skal fordeles direkte til Vestfold og Telemark fylkeskommune gjennom kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner.

Bevilgningen på kap 1320, post 72 er økt med 162,5 mill. kroner. Det vises til at det er sendt et eget supplerende tildelingsbrev nr. 8 om ferjesaker etter revisjon av statsbudsjettet.

Bevilgningen på kap 1320, post 73 er økt med 750 mill. kroner. Dette er i samsvar med Samferdselsdepartementets supplerende tildelingsbrev nr. 6, datert 8. juni 2021, der departementet ber Statens vegvesen om å forberede arbeidet med avvikling av de konkrete bompengeprojektene.

Bevilgningen på kap 4320, post 01 er redusert med til sammen 85 mill. kroner. Endringene gjelder reduksjon på 120 mill. kroner som følge av endrede regler om refusjon av utgifter, mot tilvarende reduserte utgifter på kap. 1320, post 30, økning på 43 mill. kroner i økt salg til fylkeskommuner og økte inntekter fra motorvognregisteret jf. motsvarende økning på 35 mill. kroner på kap. 1320, post 01, og 8 mill. kroner på kap. 1320, post 30, samt 8 mill. kroner i reduserte inntekter som konsekvens av offentliggjøring av data fra AutoSys, mot tilsvarende reduserte utgifter på kap. 1320, post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn.

Bevilgningen på kap. 1332, post 66 er økt med 6,6 mill. kroner til en mindre justering av det statlige bidraget til byvekstavtalen for Nord-Jæren i 2021.

## 1.2 Fullmakter

Ved behandling av Prop. 195 S (2020–2021) jf. Innst. 600 S (2020–2021) fattet Stortinget vedtak vedrørende Samferdselsdepartementets fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for kjøp av transporttjenester, jf. økt bevilgning på kap. 1320, post 72:

*«Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for kjøp av transporttjenester*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 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		
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester	14 750 mill. kroner	1 800 mill. kroner

»

Denne fullmakten er delegert til Statens vegvesen ved supplerende tildelingsbrev nr. 8 om ferjesaker etter revisjon av statsbudsjettet.

Ved behandling av Prop. 193 S (2020–2021) jf. Innst. 648 S (2020–2021) fattet Stortinget følgende vedtak:

«Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

Starte opp disse investeringsprosjekta:	Innanfor ei kostnadsramme på:
E16 Lærdalstunnelen	2 304 mill. kroner

Vidareføre disse tidlegare godkjende investeringsprosjekta:	Innanfor ei endra kostnadsramme på:
E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane	890 mill. kroner

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

Samferdselsdepartementet delegerer med dette disse fullmaktene til Statens vegvesen.

### 1.3 Tildeling

Samlet sett øker bevilgningene til kap. 1320 Statens vegvesen med 956 mill. kroner (inkludert økningene på post 72), bevilgningen på kap. 1332 øker med 6,6 mill. kroner, og bevilgningen på kap. 4320 reduseres med 85 mill. kroner.

Bevilgningsøkningen på kap. 1320, post 72 er stilt til disposisjon for Statens vegvesen ved supplerende tildelingsbrev nr. 8 om ferjesaker etter revisjon av statsbudsjettet, datert 22. juni 2021.

For de øvrige bevilgningsendringene på kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1332 Transport i byområder mv. post 66, samt kap. 4320 Statens vegvesen, stiller Samferdselsdepartementet disse til disposisjon for Statens vegvesen i 2021 i samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten.

Bevilgningsendringene skal disponeres i samsvar med omtalen i Prop. 195 S, jf. Innst. 600 S (2020–2021), Stortingets behandling, og i dette supplerende tildelingsbrevet.

## 2. Pilot Statens Hus

Samferdselsdepartementet viser til vedlagte brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedrørende pilotene Statens Hus på Stad og i Orkland. Vi viser også til dialog om saken mellom departementet og Statens vegvesen, blant annet brev fra Statens vegvesen datert 17. og 18. mars 2021. Som etaten er kjent med er det avklart at Statens vegvesen ikke går inn i pilotene i Stad og Orkland nå.

Fordi aktørene i Statens Hus og Statens vegvesen på disse geografiske stedene samlet vil representere et tungt statlig forvaltningsmiljø, er det viktig at det etableres et formalisert samarbeid mellom Statens Hus og Statens vegvesen. Vi ber om at Statens vegvesen fortsatt har en Statens vegvesen kontaktperson for Statens hus. Statens vegvesen og den lokale piloten kan sammen finne ut hva som er hensiktsmessig samarbeidsform. Selv om Statens vegvesen per nå ikke går direkte inn i pilotene, er ikke dette til hinder for at etaten på et senere tidspunkt går inn i delprosjekter.

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

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-34

5. juli 2021

### **Supplerende tildelingsbrev nr. 10 - Arbeid med endring av tunnelsikkerhetsforskriftene for riks- og fylkesveg**

Samferdselsdepartementet viser til Vegdirektoratets brev av 20.12.2020, der Vegdirektoratet besvarer oppdraget gitt i departementets supplerende tildelingsbrev nr. 10 fra 2019. På bakgrunn av innhentede innspill fra fylkeskommunene og Statens vegvesen tilrår Vegdirektoratet at de forskriftsfestede fristene for oppgradering av tunneler på riks- og fylkesveg justeres.

Departementet ber Vegdirektoratet utarbeide et høringsnotat der fristene i tunnelsikkerhetsforskriftene for riks- og fylkesveg foreslås endret til 1. januar 2026 med mulighet for å forlenge fristen med 7 år. I tilknytning til høringen bør fylkeskommunene gi en oversikt over tunneler de er ferdige med å oppgradere og hvilke tunneler som gjenstår. Endring av oppgraderingsfrist i tunnelsikkerhetsforskriften for riksveg gjelder ikke de tunneler som omfattes av tunnelsikkerhetsdirektivet, da direktivets frist for oppgradering står fast.

Vi ber Vegdirektoratet forestå høringen. Utkast til høringsnotat må sendes departementet for vurdering før saken kan sendes på høring.

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  
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Sonja Lindqvist  
22 24 83 40



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-35

5. juli 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr 11 til Statens vegvesen for 2021 -**

### **Bestilling av KVV for E39 kryssing av Bømlafjorden**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp forslag fra Statens vegvesen om videre utredning og planlegging for E39 Bømlafjordtunnelen, jf. etatens brev til departementet av 2. mars 2021 med vedlegg.

Statens vegvesen tilrår i brevet av 2. mars at det ikke settes krav til KVV for videre utredning og planlegging av E39 Bømlafjordtunnelen.

### **Samferdselsdepartementets vurdering**

Prosjektet reiser flere problemstillinger og omhandler forhold knyttet til både bru- og tunnelløsninger. Etter departementets vurdering vil dette omfatte konseptuelle forhold. I tillegg står en i dette prosjektet overfor en spesiell utfordring ved at det ikke er klart om bygging av nytt parallelt tunnellop til dagens tunnel vil imøtekomme krav til nye tunneler fastsatt gjennom tunnelsikkerhetsdirektivet og tunnelsikkerhetsforskriften.

Departementet ber derfor om at Statens vegvesen igangsetter arbeid med en KVV om hovedlinjer for oppgradering av E39 kryssing av Bømlafjorden. KVV-en skal underlegges ekstern kvalitetssikring KS1. Videre utredning og planlegging etter gjennomført KVV og KS1 avklares gjennom beslutning av konsept, og herunder i hvilken grad en bør basere videre planarbeid på både kommunedelplan og reguleringsplan iht. plan- og bygningsloven.

Tunnelsikkerhetsdirektivet og -forskriften har i de fleste bestemmelsene identiske krav til nye og eksisterende tunneler (tunneler godkjent innen 1.12.06), men for krav som har betydning for selve konstruksjonen, er det ulike bestemmelser for å unngå at direktivet/ forskriften

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

utløser kostbar ombygging av eksisterende tunneler. Bygging av et løp nr. to til en tunnel med stigning større enn 5 % kan være mulig innenfor dagens regelverk, dersom det kan defineres som en eksisterende tunnel og/ eller ingen annen løsning er geografisk mulig. Dette er forhold som departementet ber om at ses spesielt på i en KVVU for prosjektet, bl.a. i lys av ESAs beslutning i klagesak i tilknytning til konseptvalget om å bygge nytt tunnellop i Oslofjordforbindelsen.

Til orientering vil vi opplyse om at departementet er i en innledende dialog med ESA for å søke å få en generell tolkningsuttalelse vedrørende direktivets krav til stigningsgrad i tunneler som i denne saken. Departementet vil i denne forbindelse ha behov for bistand fra etaten.

#### Oppsummering

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen i tråd med ovennevnte rammer igangsetter arbeid med en KVVU om hovedlinjer for oppgradering av E39 kryssing av Bømlafjorden.

Departementet ber om at etaten oversender et utfordringsnotat for en KVVU så snart som mulig.

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

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-36

8. juli 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr 12 til Statens vegvesen for 2021 - Utredning av tilknytningsvei til Egersund**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp spørsmål om utbygging av tilknytningsvei til Egersund i samband med vedlagte vedtak fra Kommunal- og moderniseringsdepartementets av 25. juni 2021 av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest – Sandnes med vedlegg.

Som det fremgår av Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak, omfattes ikke tilknytningsveier som ikke er nødvendige for å ta i bruk ny E39 av rekkefølgebestemmelsene i kommunedelplanen, herunder tilknytningsvei til Egersund. Som det imidlertid også fremgår, er det besluttet at Statens vegvesen skal gjennomføre en utredning av tilknytningsvei mot Egersund, hvor både innkorting av rv. 42 på strekningen Lomeland og Eigestad og Westlink inngår.

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  
Jan Reidar  
Onshus  
22 24 83 31

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen i tråd med dette gjennomfører en slik utredning. Departementet presiserer samtidig at det ikke er tatt beslutning om den nye tilknytningsveien skal prioriteres for utbygging.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Nye Veier AS  
Riksrevisjonen



# Bestemmelser og retningslinjer til kommunedelplan for ny E39 Lyngdal vest – Sandnes (Lyngdal vest – Ålgård)

Statlig plan, planID: 201801

Forslagsstiller: Statens vegvesen

10.05.20/revidert 25.06.21

## 1. Formål

Kommunedelplanen skal avklare trase for ny E39 med tilhørende anlegg mellom Lyngdal vest og Ålgård. Bestemmelsene og retningslinjene gjelder for strekningen vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 25.06.2021.

## 2. Generelle bestemmelser

### 2.1. Krav om reguleringsplan plan- og bygningsloven (Pbl. § 11-9 nr. 1)

2.1.1. Innenfor planområdet skal det utarbeides ny reguleringsplan for alle tiltak etter pbl. § 1-6. Reguleringsplankravet gjelder også for alle tiltak innenfor sikringssonen til vegtunnelene. Sikringssonen har en utstrekning på 40 m til hver side målt fra veglinja i tunnelvegplanet og 30 meter over og under tunnelvegplanet. Reguleringsplankravet for alle tiltak etter pbl. § 1-6 opphører når ny reguleringsplan for veganlegget er vedtatt.

2.1.2. Reguleringsplan skal vise arealformål for bygging av veganlegg inkludert kryss, konstruksjoner, tilførselsveger, gang- og sykkelveger, kontrollplass, øvrige vegrelaterte servicefunksjoner som rasteplasser, kollektivtiltak og døgnhvileplasser for tungtransport, samt areal til anleggsgjennomføring, riggområder og massedeponi mv.

2.1.3. Veganleggets nøyaktige plassering og utstrekning skal fastlegges i reguleringsplan.

2.1.4. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 skal legges til grunn for arbeidet med reguleringsplanen.

### 2.2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbl. § 11-9 nr. 3)

Ny hovedveg skal planlegges som firefelts veg med fysisk midtdeler mellom kjøreretningene. Nye veger skal planlegges i samsvar med den vegstandard som gjelder på det tidspunkt reguleringsplanen vedtas.

Det skal være tillatt å drifte og vedlikeholde jernbanen i en sone på 30 meter fra eksisterende spor, uten at det stilles krav om reguleringsplan for tiltaket etter punkt 2.1.

### 2.3. Rekkefølgekrav (Pbl. § 11-9, nr. 4)

Areal for kollektivtiltak inklusivt parkeringsareal, rasteplasser, døgnhvileplasser for tungtransport, kontrollplass samt de kryss som er vist på plankartet, og nødvendige tilførselsveger fra/til nye E39 og gang-sykkelveger som må etableres eller justeres som følge av ny E39, skal ferdigstilles samtidig med åpning av veganlegget på den aktuelle strekningen.

#### 2.4. Krav om byggegrense (Pbl. § 11-9 nr. 5)

Det gjelder en byggegrense på 100 m fra vist linje for ny E39 inntil reguleringsplan for vegtiltaket er vedtatt.

#### 2.5. Miljøkvalitet og natur (Pbl § 11-9 nr. 6)

Når fiskeførende vassdrag legges i kulvert, skal de utformes slik at fiskevandring og gyting opprettholdes. Ved kryssing av gytebekker skal det være naturlig substrat i bunnen av bekken.

#### 2.6. Forhold som skal avklares og belyses i reguleringsarbeidet (Pbl § 11-9 nr. 8)

2.6.1. Ved inngrep skal matjord tas vare på slik at den kan disponeres til jordbruksformål. Hvordan matjord skal håndteres og tilbakeføring til landbruk på en hensiktsmessig måte skal avklares i reguleringsplanarbeidet for den aktuelle strekningen.

2.6.2. Det skal utarbeides et klimabudsjett for reguleringsplanen, i henhold til Statens vegvesens gjeldende rutiner (VegLCA) eller tilsvarende verktøy.

2.6.3. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det utarbeides en massedisponeringsplan for veganlegget på den aktuelle strekningen.

### **3. Bestemmelser til hensynssoner**

#### 3.1 Båndleggingssoner (Pbl § 11-8, 3. ledd d)

3.1.1 Sone merket H710 er båndlagt i påvente av reguleringsplan for nytt veganlegg.

3.1.2 For areal etter pbl § 11-7 nr. 1,3,4,5 og 6 og hensynssoner etter pbl §11-8 a-c gjelder bestemmelsene i kommuneplanene for Lyngdal 2014-2025, Kvinesdal 2015-2027, Flekkefjord, Lund 2014-2025, Sokndal 2011-2022, Eigersund 2011-2022, Bjerkreim 2014-2026 og Gjesdal 2015-2027.

### **4. Retningslinjer - hensynssoner**

#### 4.1. Soner for særskilt angitt hensyn (Pbl § 11-8, 3. ledd c)

Dersom reguleringsplanarbeidet vurderer tiltak innenfor disse sonene skal virkninger for det tema eller de kombinasjoner av tema som sonen angir, dokumenteres som del av reguleringsplanarbeidet.

Tema for angitt hensynssoner er markert i kartet som følger:

Kode	Tema
H510_1	Naturressurser
H510_2	Naturressurser og landskapsbilde
H510_3	Naturressurser, landskapsbilde og naturmangfold
H530_1	Nærmiljø/friluftsliv
H530_2	Nærmiljø/friluftsliv og landskapsbilde

H530_3	Nærmiljø/friluftsliv, landskapsbilde og naturmangfold
H550_1	Landskapsbilde
H560_1	Naturmangfold
H560_2	Naturmangfold og landskapsbilde
H560_3	Naturmangfold og naturressurser
H570_1	Kulturmiljø
H570_2	Kulturmiljø og landskapsbilde
H570_3	Kulturmiljø, nærmiljø/friluftsliv og landskapsbilde
H570_4	Kulturmiljø, landskapsbilde og naturmangfold

## **6. Generelle retningslinjer**

### 5.0 Generelt

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal det utredes og vurderes tiltak for å unngå og begrense vesentlige virkninger for miljø. Kompenserende tiltak skal vurderes i henhold til lovverk.

### 5.1. Landskapstilpasning

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det legges stor vekt på god landskapstilpasning av tiltaket, og ivaretagelse av kulturhistoriske interesser. Estetisk veileder for Nye Veier, datert 15.02.2018 skal legges til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplan.

### 5.2. Vilt

Det skal bygges tilstrekkelig med planfrie faunapassasjer til at ny E39 Lyngdal vest-Ålgård ikke blir en betydelig barriere for vilttrekk. Oppdatert kunnskap skal legges til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer og tilliggende terreng for å sikre deres funksjon.

### 5.3. Jordvern

Jordvernet og landbruksinteresser skal ha høy prioritet i detaljplanleggingen, og det skal legges vekt på avbøtende og kompenserende tiltak som kan redusere ulempene og skadevirkningene for jordbruket. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebtes å unngå omdisponering av dyrka mark.

### 5.4 Naturbasert overvannshåndtering

Det skal legges til rette for naturbasert overvannshåndtering.

### 5.5 Myr

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebtes å unngå nedbygging av myr. Ved forslag om nedbygging av myr og våtmark skal klimagassutslipp beregnes.

### 5.6 Friluftsliv

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebtes løsninger som minimaliserer inngrep og gir god ivaretagelse av friluftsliv-, bo- og nærmiljøkvalitetene.

### 5.7 Vassdrag

5.7.1. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebtes å opprettholde alle bekker og elveløp langs og på tvers av veitraseen.

5.7.2. Bruløsninger og kulverter med naturlig bunn bør benyttes framfor rørkulverter.

5.7.3 Veianlegget skal i minst mulig grad påvirke vannstrømmen ved 200-års flom med klimapåslag negativt.

5.7.4. Vassdragstiltak skal plasseres og utformes på en slik måte at allmenne interesser knyttet til vassdragene i minst mulig grad blir påvirket.

5.7.5. Vurdering etter vannressursloven kan gjøre det nødvendig å avvike fra de tekniske løsningene som ligger til grunn for eksempellinje og kostnadsanslag.

5.7.6. For tiltak i vernede vassdrag skal hensynet til verneverdiene tillegges stor vekt ved detaljregulering, herunder plassering av tiltaket og tekniske løsninger for kryssing og nærføring av vassdrag. Konsekvenser for verneverdiene må utredes grundig slik at NVE så tidlig som mulig kan ta stilling til konsekvenser for vassdragsvernet og hvordan tillatelse og vilkår etter vannressursloven skal samordnes med reguleringsplanen.

5.7.8. Videre detaljregulering bør legge til grunn at deponering av overskuddsmasser i vassdrag i størst mulig grad unngås.

## 5.8 Vannkvalitet

I arbeidet med reguleringsplaner skal det gjøres vurderinger etter vannforskriften § 12. Det skal tilstrebes at økologisk tilstand i vannforekomster som ligger i influensområdet til ny E39 ikke skal forringes til en dårligere tilstandsklasse som følge av bygging og drift av veianlegget.

## 5.9 Kontrollstasjon

I reguleringsplanfasen må det vurderes om det skal settes av areal til kontrollstasjon på strekningen, i samråd med Statens vegvesen.



# DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

*Kommunal- og moderniseringsministeren*

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/904-54

25. juni 2021

## **Vedtak av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Sandnes**

**Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtar kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Sandnes med korridoren A1-R1 og variantene V2b, V3a og V4a. Vedtaket gjelder strekningen fra kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord til Ålgård. Planen vedtas i samsvar med planforslag utarbeidet av Statens vegvesen, med supplerende retningslinjer for å vareta hensyn til miljø-, vassdrags- og landbruksinteresser i det videre reguleringsarbeidet. For en strekning på ca. 5 km i Øygrei-området vil korridoren bli justert for å unngå konflikt med viktige mineralressurser. Fra Røyskår i Lyngdal gjennom Kvinesdal vil det bli utarbeidet ny kommunedelplan.**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til Samferdselsdepartementets brev av 24. september 2020, vedlagt forslag til statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Sandnes. Planforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen, og ble sendt fra Statens vegvesen Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet 18. juni 2020. Saken er oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet som vedtaksmyndighet for statlige arealplaner, jf. plan- og bygningsloven § 6-4.

### **Bakgrunn og formål**

E39 mellom Kristiansand og Stavanger er en del av nasjonal transportkorridor 3 Oslo - Kristiansand – Stavanger, og inngår i det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T) via fergeforbindelsen Kristiansand – Hirtshals. Dagens E39 på strekningen har dårlig standard i forhold til funksjonen som overordnet riksveg og europaveg, med tanke på fremkommelighet og trafikksikkerhet. Planarbeidet skal legge til rette for å bedre fremkommeligheten for gods- og persontrafikken, øke trafikksikkerheten, og redusere reisetiden på strekningen.

I 2011 ble det gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for strekningen E39 Søgne – Ålgård . KVU anbefalte å gå videre med midtrekkverkskonseptet: firefelts veg mellom Søgne og Vigeland, og to-tre felts veg med midtrekkverk og 90 km/t mellom Vigeland og Ålgård. Regjeringen besluttet i mars 2013 at videre planlegging for utbygging på E39 Søgne-Ålgård skulle ta utgangspunkt i midtrekkverkskonseptet, og at alle tunneler som ikke bygges med midtrekkverk, skal planlegges for to løp i tråd med Statens vegvesens reviderte anbefaling. Det innebærer for strekningen Lyngdal Vest-Ålgård, to-tre felts veg med 90 km/t skiltet hastighet. Samferdselsdepartementet ba i brev datert 16. april 2014 om at det for E39 Søgne – Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I november 2014 presiserte Samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet at nye motorveger skal planlegges for 110 km/t.

### **Planprosessen etter plan- og bygningsloven**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet besluttet i brev av 26. mai 2016 at planarbeidet skulle gjennomføres som statlig kommunedelplan. Det er derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet som har vært planmyndighet i arbeidet med kommunedelplanen.

Forslag til planprogram var på høring og offentlig ettersyn i perioden 27. februar - 28. april 2017. I planprogrammet inngikk også en ytre korridor, kalt "Jærlinja". På grunn av høringsinnspill ble planprogrammet sendt på ny høring i perioden 25. oktober - 6. desember 2017. I denne høringen inngikk en ny indre korridor på strekningen Moi-Bue. Kommunal- og moderniseringsdepartementet fastsatte planprogrammet i brev til Samferdselsdepartementet av 28. august 2018. Det ble da besluttet at Ytre og Midtre korridor ikke skulle utredes videre, og at det videre planarbeidet skulle avgrenses til Indre og Ny indre korridor.

På bakgrunn av fastsatt planprogram utarbeidet Statens vegvesen forslag til kommunedelplan for strekningen. Planforslaget var på høring i perioden 15. oktober 2019 - 10. januar 2020. Vegdirektoratet sendte vegvesenets endelige forslag til Samferdselsdepartementet 18. juni 2020. Samferdselsdepartementet sendte saken til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for sluttbehandling 24. september 2020.

Når kommunedelplanen er vedtatt, overtar Nye Veier ansvaret for videre utredning, detaljplanlegging og gjennomføring av prosjektet. Dette innebærer at det er Nye Veier som også har ansvaret for å utarbeide forslag til reguleringsplaner for strekningen. Det legges opp til at planarbeidet vil bli gjennomført med kommunene som planmyndighet.

### **Planbeskrivelse**

Det er utredet to korridorer i Agder og tre korridorer i Rogaland, samt fire variantområder. Direkte berørte kommuner er Kvinesdal, Flekkefjord, Lund, Sokndal, Eigersund, Bjerkreim og Gjesdal.

Korridorer i Agder:

- Korridor A1: Lyngdal vest – Tronåsen via Lølandsvatn

- Korridor A2: Lyngdal vest – Tronåsen via Flikka

Korridorer i Rogaland:

- Korridor R1: Tronåsen – Moi – Ualand – Vikeså – Bue – Bollestad
- Korridor R2: Tronåsen – Moi – Ualand – Sagland – Bue – Bollestad
- Korridor R3: Tronåsen – Moi – Drangsdalen – Sagland – Bue – Bollestad

Det er gjennomført konsekvensutredning med samfunnsøkonomisk analyse for alle korridorer, der prissatte og ikke-prissatte konsekvenser inngår. I tillegg er det vurdert samfunnsikkerhet og andre samfunnsmessige virkninger. Arbeidet med kommunedelplanen innebærer planlegging av et helhetlig vegnett, inkludert kryss, tilførselsveger og sideanlegg som døgnhvileplass, kollektivknutepunkt, kontrollplasser, driftsplasser og rasteplass. For en nærmere omtale av planforslaget og de ulike korridorene, vises det til planbeskrivelsen.

### **Medvirkning og høringsuttalelser**

Det har vært gjennomført et omfattende informasjons- og medvirkningsarbeid gjennom hele planprosessen. I tillegg til ordinære høringsrunder, har det vært opprettet politiske og administrative samarbeidsgrupper med representanter for alle de berørte kommunene, og for fylkeskommunene og statsforvalterne. Det har også vært gjennomført serier av åpne informasjonsmøter for publikum, interessegrupper og organisasjoner mv., og det har vært avholdt særmøter og workshops med fagmyndigheter og offentlige aktører som er berørt av planen. Prosjektet har en egen nettside som blir løpende oppdatert. Flere høringsinstanser har gitt uttrykk for at medvirkningsprosessen har vært god.

Det kom inn 110 høringsuttalelser ved høring og offentlig ettersyn av planforslaget. Disse er oppsummert i et eget dokument utarbeidet av Statens vegvesen. Det mest sentrale temaet i høringsinnspillene har handlet om valg av korridor. Andre innspill har vært knyttet til bl.a. alternativ korridor over Fedafjorden, justering av veglinjer og kryssplassering, tilførselsveger, mineralforekomster ved Øygrei, og hensynet til dyrket mark, vassdrag og miljøinteresser. Som følge av høringsuttalelsene har Statens vegvesen foreslått enkelte endringer i plankart, bestemmelser og retningslinjer, og også gjort korrigeringer i planbeskrivelsen.

### **Statens vegvesens tilrådning**

Ved oversendelse til Samferdselsdepartementet tilrådte Statens vegvesen korridor A1-R2 med variant V4a, vedtatt i hele planens lengde fra Lyngdal Vest til Ålgård. Vegvesenet mener at også korridor A1-R1 m/ variantene V2b, V3a og V4a kan aksepteres. Andre korridorer og varianter frarådes.

Statens vegvesen viser til at høringsuttalelsene har hatt avgjørende betydning for anbefalingen av R2 gjennom Rogaland. Det er særlig forholdet til mineralressursene i Øygrei-området som har vært avgjørende for tilrådningen. Statens vegvesen vurderer denne mineralressursen til å være så spesiell at ny E39 i minst mulig grad må redusere muligheten for å utvinne disse mineralene i fremtiden. Konflikten med mineralressursene for R2 vurderes å være små, mens R1 må legges om og vil bli noe lengre dersom konflikt skal unngås.

Statens vegvesen har også lagt vekt på at R2 har størst nærhet og bedre kryssplassering i forhold til bo- og arbeidsmarkedet i Eigersundområdet, og at korridoren vil gi noe mer avlastning på fv 44 og fv 4296.

### **Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering**

Et hovedformål med kommunedelplanen er å avklare overordnet korridor for E39 på strekningen Lyngdal Vest – Sandnes. På store deler av strekningen har korridorene en bredde på opptil 400 m. Dette innebærer at det i det videre planarbeidet vil være rom for tilpasninger og optimalisering av vegprosjektet. Det er Nye Veier som vil være forslagsstiller for reguleringsplaner på strekningen, og departementet forventer at Nye Veier vil ha god dialog med kommunene som planmyndighet, og andre berørte aktører, for å finne gode løsninger som både tar lokale hensyn og ivaretar nasjonale og regionale miljø- og samfunnsinteresser.

Departementet har utfra dette vektlagt overordnet korridorvalg i sin behandling av kommunedelplanen. Som en del av behandlingen har departementet også hatt dialog med andre berørte departementer.

### Korridorer gjennom Agder

Statens vegvesen har anbefalt korridor A1 gjennom Agder. For ikke-prissatte miljøkonsekvenser vurderes A2 jevnt over som bedre enn A1. Dette skyldes først og fremst at en større del av A2 er lagt i tunnel. Det er i første rekke virkninger for kulturmiljø som trekker A1 ned, men korridoren har også noe større negative virkninger for naturmangfold og vassdragsinteresser. A2 har imidlertid i underkant av 4 mrd. kr. lavere netto nytte enn A1, i hovedsak på grunn av vesentlig høyere investeringskostnader.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet er enig i Statens vegvesens og Samferdselsdepartementets tilrådning av A1 gjennom Agder. Ifølge konsekvensutredningen vil investeringskostnaden for A2 være om lag 3,7 mrd. kr. høyere enn for A1. Dette utgjør mer enn 10 prosent av den samlede investeringskostnaden for hele prosjektet, og kan etter departementets syn ikke forsvares. Departementet legger imidlertid til grunn at det i det videre arbeidet med reguleringsplaner vurderes muligheter for å justere endelig trasé innenfor den vedtatte korridoren, og at det legges vekt på å finne frem til avbøtende tiltak for å begrense negative virkninger av prosjektet.

### *Avgrensning av planområdet i Agder*

Lyngdal Vest utgjør planforslagets avgrensning i sørøst. Nye Veier, som skal overta prosjektet etter vedtatt kommunedelplan, ønsker imidlertid en annen korridor fra Røyskår til Lølandsvatnet (over Kvinesheia) enn det som følger av vegvesenets tilrådning. Kvinesdal kommune uttalte i høringen at kommunedelplanen bør avgrenses til kommunegrensen Flekkefjord-Kvinesdal, og at det må gjennomføres alternativsøk for strekningen Røyskår til kommunegrensen Flekkefjord-Kvinesdal i form av ny planprosess med konsekvensutredning som skissert av Nye Veier. Kvinesdal kommunes anbefaling er betinget av at ny planprosess



gjennomføres umiddelbart, og ikke innebærer forsinkelser i forhold til bygging av ny E39. Røyskår ligger i Lyngdal kommune, og ny utredet korridor berører også tidligere kommunedelplan for ny E39 Vigeland – Lyngdal vest, vedtatt 20.10.2016.

Samferdselsdepartementet har i sin tilrådning valgt å legge vekt på Nye Veiers vurderinger og ønsker om en alternativ korridor over Kvinesheia, og anbefaler at det ikke fattes vedtak gjennom Kvinesdal kommune nå. Kommunal- moderniseringsdepartementet deler Samferdselsdepartementets vurdering, og legger vekt på at også kommunen ønsker en annen løsning. Et vedtak av kommunedelplanen for Kvinesdal vil derfor kunne innebære en unødvendig båndlegging av arealer i kommunen. Departementet har derfor kommet til at planen vedtas fra kommunegrensen mellom Flekkefjord og Kvinesdal til Ålgård.

Ny korridor fra Røyskår til Lølandsvatnet blir utredet av Nye Veier i videre planlegging, med kommunene som planmyndighet. Konsekvensene for ny korridor skal sammenlignes med korridoren for vedtatt E39 i Lyngdal og utredet korridor i Statens vegvesens kommunedelforslag for E39 Lyngdal vest – Ålgård. Det skal også gjøres en vurdering opp mot en redusert standard for ny E39 med stor grad av gjenbruk av eksisterende E39 over Kvinesheia. Det vises til planbeskrivelsen kap.8.1 Statens vegvesens anbefaling.

#### Korridorer gjennom Rogaland

I Rogaland er det utredet tre ulike korridorer. Statens vegvesen har anbefalt R2, men mener også at R1 kan aksepteres. Vegvesenet mener forskjellen mellom R1 og R2 samlet sett er liten, og med tilsvarende liten forskjell mellom formuleringene "R2 anbefales" og "R1 kan aksepteres". Statens vegvesen fraråder R3 på grunn av utfordringer i Drangsdalen, begrenset nytte for Sokndal kommune, og ønske om ikke å åpne opp for utbygging i uberørte naturområder på ca. 15 km mellom Eide og Helleland.

Hovedbegrunnelsen for vegvesenets tilrådning av R2, er at denne korridoren unngår konflikt med mineralressursene i Øygrei-området, mens konfliktene mellom R1 og mineralforekomstene vurderes å være store. For at R1 skal unngå konflikt, vil det være nødvendig å justere korridoren over en strekning på ca. 5 km gjennom Øygrei-området. Statens vegvesen har anbefalt at dette i tilfelle bør gjøres som en endring av kommunedelplanen. En forlenget planprosess vil imidlertid kunne føre til uheldige forsinkelser i fremdriften i prosjektet. Konflikten med mineralressursene, og risikoen for forsinkelser, har også vært årsaken til at Samferdselsdepartementet har støttet Statens vegvesens anbefaling av R2 gjennom Rogaland.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet er enig med Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet i at konflikten med mineralressursene i Øygrei-området så langt som mulig bør unngås. Departementet har derfor vurdert hvordan en videre planprosess for å justere korridoren for R1 kan gjennomføres uten at det fører til forsinkelser. Etter departementets vurdering vil det i denne konkrete saken ikke være hensiktsmessig å gjennomføre en ny prosess med å endre kommunedelplanen, for en så kort strekning. Isteden mener departementet at en justering av korridoren kan avklares i arbeidet med

reguleringsplan for strekningen. Siden den justerte korridoren vil avvike fra kommunedelplanen, må reguleringsplanen behandles etter reglene om konsekvensutredninger. Nye Veier har bekreftet at en slik fremgangsmåte ikke vil føre til forsinkelser i forhold til deres planer for fremdrift.

Som følge av at R1 kan legges om på en begrenset strekning for å unngå konflikt med mineralressursene i Øygrei-området, er det etter departementets vurdering andre forhold som bør tillegges avgjørende vekt ved valg av korridor gjennom Rogaland. Ifølge konsekvensutredningen gir R1 best samfunnsøkonomisk lønnsomhet, både for prissatte og ikke-prissatte virkninger. R1 er vurdert å ha om lag 1,6 mrd. kr. høyere netto enn R2. Selv om denne forskjellen vil bli mindre ved omlegging av R1, vil den fortsatt være på om lag 1 mrd. kr. Også for ikke-prissatte virkninger kommer R1 gjennomgående bedre ut enn R2. For de fleste miljøforhold vurderes R1 å være bedre enn R2, og R1 innebærer også mindre tap av dyrket mark.

Det er ulikt syn på valg av korridor blant kommunene som blir berørt. Særlig for Eigersund og Sokndal kommuner ville R2 vært en ønsket løsning, og nærheten til bo- og arbeidsmarkedet i Eigersund-regionen har vært en medvirkende årsak til Statens vegvesens anbefaling av R2. For flere av kommunene lenger inn i landet, vil imidlertid R1 være den ønskete løsningen. Departementet har hatt flere møter med de berørte kommunene for å lytte til deres synspunkter. I denne saken er det likevel ikke mulig å velge en korridor som alle kommunene vil være fornøyd med.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har etter en helhetlig vurdering kommet til at R1 besluttes som korridor gjennom Rogaland. Departementet har lagt vekt på at korridoren samlet sett kommer best ut for både prissatte og ikke-prissatte virkninger, og at det vil være mulig å justere korridoren for å unngå konflikt med viktige mineralforekomster.

#### *Varianter i Rogaland*

Dersom R1 velges gjennom Rogaland, tilrår Statens vegvesen at valget også omfatter variantene V2b, V3a og V4a. V2a frarådes da den går nord for Teksevatnet og har stor konflikt med mineralressursene i området. V2a kommer også dårligere ut enn V2b for de fleste ikke-prissatte temaene. V3b vurderes også som dårligere enn V3a. Variant V4b går gjennom Jolifjell skytefelt og vil komme i konflikt med Forsvarets interesser.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens tilrådning med hensyn til valg av variantene V2b, V3a og V4a.

#### Videre arbeid med reguleringsplan

Den vedtatte kommunedelplanen innebærer at det båndlegges en korridor som skal ligge til grunn for videre detaljplanlegging. På det meste er denne korridoren opptil 400 m bred. Veg med grøfter og sideareal beslaglegger rundt 50 m, mens selve vegen vil være om lag 20 m bred. Dette innebærer at det i det videre arbeidet med reguleringsplaner vil være betydelig

rom for tilpasninger av prosjektet. Statens vegvesen har i den forbindelse utarbeidet et optimaliseringsnotat, som gir innspill til videre reguleringsplanprosess.

Departementet forventer at det i arbeidet med reguleringsplaner for strekningen legges vekt på å forsøke å finne løsninger som reduserer kostnadene og/eller øker nytten av prosjektet, og som reduserer negative konsekvenser. Det må tilstrebes å begrense negative virkninger for miljø-, landbruks-, og vassdragsinteresser, og begrense klimagassutslipp. I arbeidet med reguleringsplaner vil det være nødvendig å gjøre vurderinger etter vannforskriften § 12, og det må også legges til rette for at behandling av reguleringsplanene kan samordnes med behandlingen etter vannressursloven.

#### Vurdering 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 av planforslaget, i tråd med anerkjent metodikk. Utredningene er tilpasset plannivået og gjort med tilstrekkelig detaljering til å kunne sammenligne og velge alternativ. I neste planfase vil vegtiltaket detaljeres ytterligere. Dette kan føre til justeringer av tiltaket sammenliknet med slik det er beskrevet og utformet i kommunedelplanen. I en tidlig planfase som i en kommunedelplan, er det også usikkerhet knyttet både til verdi- og omfangsvurderingene. Usikkerheten knyttet til verdivurderingene gjelder eventuelle uavdekkede forhold og verdier som ikke er fanget opp i registreringene. Kunnskapsgrunnlaget om hvilke naturverdier som finnes i området vurderes som tilstrekkelig til å være på kommunedelplannivå, jf. naturmangfoldloven § 8. Føre-var-prinsippet, jf. § 9, er ivaretatt ved at planen inneholder retningslinjer for videre planlegging.

Prinsippet om samlet belastning, jf. naturmangfoldloven § 10, er ikke vurdert å ha vesentlig betydning for valg av korridor. Prinsippet i § 11 er ikke relevant, siden 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.

#### **Oppsummering**

Arbeidet med kommunedelplanen for E39 Lyngdal Vest - Sandnes er gjennomført i tråd med føringer fra Samferdselsdepartementet og planprogram fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 28. august 2018. Det har vært gjennomført en omfattende medvirkningsprosess, og det forelegger etter departementets vurdering et godt beslutningsgrunnlag for å kunne vedta kommunedelplanen.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet beslutter at kommunedelplanen vedtas med korridor A1-R1, med variantene V2b, V3a og V4a. For valget av korridor i Agder er det lagt avgjørende vekt på at A1 har vesentlig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn A2,

hovedsakelig som følge av lavere investeringskostnader. I Rogaland er det lagt avgjørende vekt på at R1 har høyere netto nytte enn R2, og også kommer gjennomgående bedre ut med hensyn til ikke-prissatte virkninger.

R1 må justeres over en strekning på ca. 5 km, i forhold til korridoren avsatt i kommunedelplanen. For å unngå forsinkelser, vil justert korridor bli avklart i Nye Veier sitt arbeid med reguleringsplan for strekningen. Siden en justert korridor vil gå utenfor området som er konsekvensutredet i kommunedelplanen, vil reglene om konsekvensutredning gjelde for regulering av den aktuelle strekningen.

Det må i arbeidet med reguleringsplaner legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For å ivareta hensynet til klima, miljø og jordvern har departementet innarbeidet supplerende retningslinjer til kommunedelplanen. Disse skal legges til grunn for videre reguleringsarbeid.

Tilknytningsveier som ikke er nødvendige for å ta i bruk ny E39 omfattes ikke av rekkefølgebestemmelsene i kommunedelplanen. Dette gjelder også for tilknytningsvei til Egersund, som ikke er en del av kommunedelplanen. Samferdselsdepartementet vil likevel be Statens vegvesen om å gjennomføre en utredning av tilknytningsvei mot Eigersund, hvor både innkorting av rv. 42 på strekningen Lomeland og Eigestad og Westlink inngår.

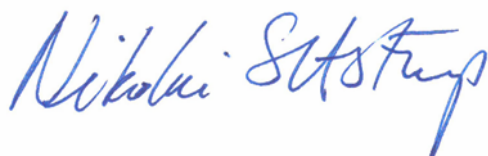
### Vedtak

**I medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 § 6-4, vedtar Kommunal- og moderniseringsdepartementet statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest – Sandnes, med korridor A1-R1 og variantene V2b, V3a og V4a. Vedtaket gjelder strekningen fra kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord til Ålgård. Den vedtatte planen fremgår av plankart, bestemmelser og retningslinjer datert 25. juni 2021.**

**For strekningen fra Oksafjellet til kommunegrensen mellom Lund og Eigersund kommuner, skal Nye Veier AS planlegge for en trasé som unngår konflikt med mineralressursene i Øygrei-området.**

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

Med hilsen



Nikolai Astrup

Kopi

Agder fylkeskommune

Bjerkreim kommune

Eigersund kommune

Flekkefjord kommune

Gjesdal kommune

Kvinesdal kommune

Lund kommune

Lyngdal kommune

Nye Veier AS

Rogaland fylkeskommune

Sokndal kommune

Statens vegvesen Vegdirektoratet



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-37

12. juli 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr. 13 for Statens vegvesen 2021- bestilling av kunnskapsgrunnlag om ladeinfrastruktur**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder en bestilling av kunnskapsgrunnlag om ladeinfrastruktur. Vi viser også til brev av 10. juli 2021: Stortingets behandling av Innst. 653 S (2020-2021) til Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 – oppfølging

Samferdselsdepartementet gir med dette Statens vegvesen i oppdrag å koordinere arbeidet med å utarbeide et kunnskapsgrunnlag om ladeinfrastruktur for veitransport i Norge i felleskap med Miljødirektoratet. Enova og reguleringsmyndigheter for energi (RME) involveres ved behov. Hva oppdraget innebærer framgår av vedlagte oppdragsbeskrivelse.

### **Bakgrunn for oppdraget**

I forbindelse med behandlingen av Meld. St. 13 (2020-2021) Klimaplan for 2021-2030, jf. Innst. 325 S (2020-2021) vedtok Stortinget vedtak 792 som er relevant for dette oppdraget. Videre fattet Stortinget i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, jf. Innst. 653 S (2020-2021) vedtak 1232 som også er relevant for dette oppdraget. For å kunne følge opp Stortingets vedtak på en god måte er det i behov for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om ladeinfrastruktur for veitransport.

### **Frister**

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  
Arnhild Wartainen  
22 24 81 99

Tabellen under viser framdriftsplan og frister for dette arbeidet, inkludert underveis kontakt med Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet. Dere står fritt til å organisere arbeidet utover dette.

<b>Milepæl</b>	<b>Dato</b>
Oppstartsmøte med SD og KLD	August 2021
Statusmøte med SD og KLD	November 2021
Endelig rapport	1 mars 2022

Med hilsen

Per-Andre Torper (e.f.)  
avdelingsdirektør

Arnhild Wartainen  
utredningsleder

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi  
Enova SF  
Klima- og miljødepartementet  
Miljødirektoratet  
Riksrevisjonen

# Oppdrag til Statens vegvesen og Miljødirektoratet om å utarbeide et kunnskapsgrunnlag om ladeinfrastruktur i Norge

Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet gir med dette Statens vegvesen og Miljødirektoratet et felles oppdrag om å lage et kunnskapsgrunnlag om ladeinfrastruktur for veitransport i Norge. Vi ber om at Statens vegvesen koordinerer arbeidet. Enova og reguleringsmyndigheter for energi (RME) involveres ved behov.

## Formål med oppdraget

Formålet med oppdraget er å lage et oppdatert kunnskapsgrunnlag om utbygging av ladeinfrastruktur for veitrafikk i Norge. Kunnskapsgrunnlaget vil være et viktig innspill til departementenes arbeid med ladeinfrastruktur for kjøretøy og oppfølging av relevante stortingsvedtak.

## Bakgrunn for oppdraget

Det er stort fokus på arbeidet med å sikre tilstrekkelig ladeinfrastruktur og at teknologiutviklingen av elektriske kjøretøy går raskt. Regjeringen la i juni 2019 frem en handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport<sup>1</sup>. I Klimaplanen for 2021-2030 bekreftes politikken som ble etablert i denne handlingsplanen, blant annet at det skal legges til rette for rask utbygging av ladeinfrastruktur i hele landet gjennom en kombinasjon av offentlige virkemidler som støtte og krav og markedsbaserte løsninger.

I forbindelse med behandlingen av Meld. St. 13 (2020-2021) Klimaplan for 2021-2030, jf. Innst. 325 S (2020-2021) vedtok Stortinget flere vedtak. Følgende vedtak er relevant for dette oppdraget:

**Vedtak 792** – "Stortinget ber regjeringen sikre utbygging av en helhetlig infrastruktur for null- og lavutslippskjøretøy."

Videre fattet Stortinget følgende vedtak i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, jf. Innst. 653 S (2020-2021):

**Vedtak 1232**- "Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en nasjonal ladestrategi i løpet av 2022 for å sikre koordinering mellom offentlige myndigheter og sikre nok ladeinfrastruktur. Ladestrategien må være forbrukervennlig."

For å kunne følge opp Stortingets vedtak på en god måte er det i behov for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om ladeinfrastruktur for veitransport.

## Oppdragsbeskrivelse:

Leveransen skal ta utgangspunkt i relevante tilgjengelige rapporter og analyser, og det er ikke behov for å gjengi bakgrunnsinformasjon fra dette. Vi ber om at leveransen inneholder følgende punkter:

1. Status for utbygging av offentlig tilgjengelig hurtigladeinfrastruktur for veitransport, både de som er bygd ut med og uten offentlig støtte (etablert og under planlegging) i ulike deler av landet, både for personbiler og tyngre kjøretøy. Det skal skilles på hvilken

---

<sup>1</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/handlingsplan-for-infrastruktur-for-alternative-drivstoff-i-transport/id2662448/>



hurtigladeeffekt som tilbys, og vi ber om at det framgår en definisjon av ladepunkter mht. ladeeffekt (lynladere og hurtigladere).

2. Gi en oppdatert oversikt over rammevilkår, jf. eget kapittel i handlingsplanen for infrastruktur for alternative drivstoff, inkludert en oversikt over relevante involverte aktører og status for pågående prosesser med betydning for utbygging av ladeinfrastruktur. Oppdraget inkluderer ikke oppdatering av prosesser knyttet til utvikling og implementering av relevant EU regelverk (til eksempel EUs direktiv for infrastruktur for alternative drivstoff).
3. En vurdering av behovet for offentlig tilgjengelige ladestasjoner gitt at NTP-målene for innfasing av nullutslippskjøretøy nås både for lette og tunge kjøretøy, og gitt utviklingen i kjøretøyenes rekkevidde og bruk av hjemmelading. Vi ber om en vurdering av om det er særlige forhold som skiller utviklingen av ladeinfrastruktur for tyngre kjøretøy fra ladeinfrastrukturen som utvikles for lette kjøretøy, herunder lokalisering og tilgjengelighet.
4. Gi en vurdering av om det eksisterer markedssvikter og andre barrierer for å oppnå en utbygging som beskrevet i punkt 3.
5. Gi en oversikt over ladeinfrastrukturens forbrukervennlighet og vurderer mulige forbedringer knyttet til dette, herunder:
  - Betalingsløsninger.
  - Prismodeller som benyttes av de ulike aktørene.
  - Tilgjengeligheten ved stasjonene, for eksempel grad av universell utforming.

## Frister

Vi foreslår følgende framdriftsplan og frister for dette arbeidet, inkludert underveis kontakt med Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet. Dere står fritt til å organisere arbeidet utover dette.

<b>Milepæl</b>	<b>Dato</b>
Oppstartsmøte med SD og KLD	August 2021
Statusmøte med SD og KLD	Medio november 2021
Endelig rapport	1 mars 2022



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-38

12. juli 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr 14 til Statens vegvesen for 2021 - Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning for E39 Hordfast (Stord - Os), utleggelse av planprogram til høring og offentlig ettersyn**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp forslag fra Statens vegvesen ved brev av 15. februar 2021, om utleggelse av planprogram for statlig reguleringsplan med konsekvensutredning for E39 Hordfast (Stord -Os (Ådland -Svegatjørn)) til høring og offentlig ettersyn. Etatens brev følger vedlagt dette brevet.

Samferdselsdepartementet har oversendt etatens forslag til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for videre beslutning ved brev av 7. juni 2021, jf vedlegg.

Vedlagt følger brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til Samferdselsdepartementet av 9. juli 2021. Som det fremgår av brevet, mener Kommunal- og moderniseringsdepartementet at forslaget til planprogram kan legges ut på høring og til offentlig ettersyn. Høringsfristen må settes slik at forslaget kan behandles politisk i de berørte kommunene og i fylkeskommunen. Statens vegvesen skal oppsummere og kommentere høringsuttalelsene, og vurdere hvordan uttalelsene bør innarbeides i planprogrammet. Etter endt høring skal uttalelsene og forslag til planprogram sendes Kommunal- og moderniseringsdepartementet for behandling og fastsettelse.

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 Statens vegvesen følger opp Kommunal- og moderniseringsdepartementets beslutning. Vi ber om at saken etter endt høring sendes Samferdselsdepartementet som grunnlag for vår videre oversendelse av saken til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-

15. juli 2021

## Supplerende tildelingsbrev nr. 15 til Statens vegvesen for 2021 - fastsettelse av mandat for KVVU E134 arm til Bergen

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen.

I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp forslag fra Statens vegvesen til fastsettelse av mandat for KVVU E134 arm til Bergen, jf. etatens brev til departementet av 21. mai 2021 med vedlegg. Utfordringsnotatet av 20. mai 2021 som fulgte med blant vedleggene, følger vedlagt dette brevet.

Utfordringsnotatet har vært forelagt fylkeskommune, statsforvalter og aktuelle kommuner i utredningsområdet for å få innspill til notatet. Statens vegvesen opplyser at noen innspill er tatt inn i utfordringsnotatet og at noen vil bli hensyntatt i det videre utredningsarbeidet.

Utfordringsnotatet omhandler bl.a. forslag til geografisk og tematisk avgrensning for utredningsområdet, forslag til samfunnsmål og en skisse for videre fremdriftsplan og organisering av utredningsarbeidet. Statens vegvesen foreslår følgende samfunnsmål for utredningen:

- Vegprosjektet "E134 – arm til Bergen" skal gje eit meir effektivt vegsamband mellom Bergensområdet og Austlandet via E134

### Samferdselsdepartementets vurdering

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

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  
Jan Reidar  
Onshus  
22 24 83 31

SD slutter seg i hovedsak til avgrensningen og det skisserte opplegget for utredningen. Departementet registrerer imidlertid at etaten under den tematiske avgrensningen legger opp til at forholdet til høyhastighetsbane mellom Bergen / Haugesund og Drammen skal beskrives, men uten at det legges opp til at konseptet utredes. Dette vil etter departementets vurdering ligge utenfor mulighetsrommet for denne KVUen, og legger derfor til grunn at KVUen ikke skal omfatte denne problemstillingen.

Departementet vil understreke viktigheten av at KVUen skal gi regjeringen et tilstrekkelig beslutningsunderlag som er i tråd med en mer overordnet og strategisk Nasjonal transportplan og prinsippene for porteføljestyring.

Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVUen må 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 KVU skal være basert på P50.

Departementet ber om å bli holdt orientert underveis om fremdriften i utredningsarbeidet. Og herunder, dersom det på grunnlag av dette mandatet viser seg behov for å gjøre vesentlige endringer av prosjektorganisasjonen, fremdriftsplanen eller evt. andre sentrale forutsetninger for arbeidet.

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 med vedlegg



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref  
20/2818-

Dato  
26. august 2021

## Supplerende tildelingsbrev nr. 16 til Statens vegvesen for 2021 - Rammeverk for videre planlegging og finansiering av E18 Retvet - Vinterbro i Viken fylke

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet fastsetter departementet rammer for videre planlegging og finansiering av E18 Retvet – Vinterbro.

Statens vegvesen fremmet før sommeren 2020 forslag om bompengeopplegg for E18 Retvet – Vinterbro. Forslaget vil gi 3 bomstasjoner på E18 med én bom på hver delstrekning (Retvet – Holstad, Holstad – Nygård, Nygård – Vinterbro) og én bom på gammel E18 ved Retvet. I tillegg ble det lagt opp til to bomstasjoner på lokalveinettet for å hindre kjøring gjennom industrifeltet på sørsiden av Vinterbrokrysset. Det ble også lagt inn opsjon på bom på fv152 Langhusveien nord for Ski. Forslaget legger til grunn 15 års bompengeperiode.

Forslaget ble avvist med likelydende tekst i Nordre Follo og Ås kommuner i november 2020 med begrunnelsen at trafikklekkasjene til lokalveinettet vil bli for store. Kommunene understreker at de ønsker prosjektet men presiserer at prosjektet må realiseres uten vesentlig trafikkøkning på lokalveiene samtidig som det skal være gratis å ferdes på disse.

Det er i Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 lagt til grunn følgende finansieringsplan for E18 Retvet – Vinterbro med utgangspunkt i et resterende finansieringsbehov for prosjektet på 7 465 mill. 2021-kr:

	2022-2027	2028-2033	2022-2033
Statlige midler (64%)	1 772	3 000	4 772
Bompenger (36%)			2 693

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  
Jan Reidar  
Onshus  
22 24 83 31

Piloten Ny jord innebærer at areal dyrket mark som bygges ned som følge av ny E18 mellom Retvet og Vinterbro skal erstattes med ny dyrkbar mark med tilsvarende kvalitet som nedbygd mark. Ny jord skal gjennomføres over 3 vekstsesonger. Etter det Samferdselsdepartementet erfarer, bør Ny jord igangsettes før hovedanlegget starter.

Statens vegvesen har sett på muligheter for å kunne imøtekomme lokale myndigheter noe i spørsmålet om bompengelopplegget for prosjektet. Etaten tilrår etter en ny vurdering at hovedtrekk ved forslaget til bompengelopplegg fra sommeren 2020 fastholdes men at bompengeperioden økes fra 15 til 20 år for å redusere bompengetakstene og overføringen av trafikken til lokalveiene. Etaten har også vurdert et alternativ, der det i tillegg til utvidelsen av bompengeperioden settes av en ramme til tiltak på berørte lokalveier i de to kommunene.

Samferdselsdepartementet har drøftet saken med Viken fylkeskommune og de to kommunene i flere omganger, herunder deltatt på befaring til Nordre Follo og Ås kommuner i regi av fylkeskommunen 28. juni i år. Fylkeskommunen tok under befaringen initiativ til etablering av en arbeidsgruppe med representanter for de to kommunene og Statens vegvesen. Arbeidsgruppen skal ledes av fylkeskommunen. Formålet med arbeidsgruppen er å utarbeide revidert skisse til bompengelopplegg for prosjektet, der hensyn til utvikling av et forsvarlig og helhetlig transportsystem i de to kommunene skal vektlegges.

### **Samferdselsdepartementets vurdering**

Samferdselsdepartementet slutter seg til etatens reviderte vurdering i saken. Departementet åpner samtidig for at det kan settes av en ramme til tiltak på berørte lokalveier i Ås og Nordre Follo kommuner på inntil 100. mill. 2021-kr.

Samferdselsdepartementet fastsetter følgende rammer for bompengeinnkrevningen i E18 Retvet – Vinterbro:

1. Det settes ikke bom på E6 som del av bompengelopplegget for E18 Retvet – Vinterbro.
2. Det kan legges til grunn 20 års bompengeinnkreving for prosjektet.
3. Det kan som del av bompengelopplegget for prosjektet settes av en økonomisk ramme for tiltak på berørte lokalveier i Ås og Nordre Follo kommuner. Det er en forutsetning at rammen begrenses til 100 mill. 2021-kr. Rammen til lokale tiltak vil måtte hentes fra bompenger.
4. Ekstern kvalitetssikring KS2 for E18 Retvet – Vinterbro som grunnlag for fremlegg av en bompengeproposisjon om saken til Stortinget, gjennomføres i det det foreligger tilstrekkelig grunnlag for dette.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen følge opp videre saksgang i prosjektet i tråd med disse rammene.

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

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref  
20/2818-

Dato  
26. august 2021

## Supplerende tildelingsbrev nr. 16 til Statens vegvesen for 2021 - Rammeverk for videre planlegging og finansiering av E18 Retvet - Vinterbro i Viken fylke

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet fastsetter departementet rammer for videre planlegging og finansiering av E18 Retvet – Vinterbro.

Statens vegvesen fremmet før sommeren 2020 forslag om bompengeopplegg for E18 Retvet – Vinterbro. Forslaget vil gi 3 bomstasjoner på E18 med én bom på hver delstrekning (Retvet – Holstad, Holstad – Nygård, Nygård – Vinterbro) og én bom på gammel E18 ved Retvet. I tillegg ble det lagt opp til to bomstasjoner på lokalveinettet for å hindre kjøring gjennom industrifeltet på sørsiden av Vinterbrokrysset. Det ble også lagt inn opsjon på bom på fv152 Langhusveien nord for Ski. Forslaget legger til grunn 15 års bompengeperiode.

Forslaget ble avvist med likelydende tekst i Nordre Follo og Ås kommuner i november 2020 med begrunnelsen at trafikklekkasjene til lokalveinettet vil bli for store. Kommunene understreker at de ønsker prosjektet men presiserer at prosjektet må realiseres uten vesentlig trafikkøkning på lokalveiene samtidig som det skal være gratis å ferdes på disse.

Det er i Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 lagt til grunn følgende finansieringsplan for E18 Retvet – Vinterbro med utgangspunkt i et resterende finansieringsbehov for prosjektet på 7 465 mill. 2021-kr:

	2022-2027	2028-2033	2022-2033
Statlige midler (64%)	1 772	3 000	4 772
Bompenger (36%)			2 693

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  
Jan Reidar  
Onshus  
22 24 83 31

Piloten Ny jord innebærer at areal dyrket mark som bygges ned som følge av ny E18 mellom Retvet og Vinterbro skal erstattes med ny dyrkbar mark med tilsvarende kvalitet som nedbygd mark. Ny jord skal gjennomføres over 3 vekstsesonger. Etter det Samferdselsdepartementet erfarer, bør Ny jord igangsettes før hovedanlegget starter.

Statens vegvesen har sett på muligheter for å kunne imøtekomme lokale myndigheter noe i spørsmålet om bompengelopplegget for prosjektet. Etaten tilrår etter en ny vurdering at hovedtrekk ved forslaget til bompengelopplegg fra sommeren 2020 fastholdes men at bompengeperioden økes fra 15 til 20 år for å redusere bompengetakstene og overføringen av trafikken til lokalveiene. Etaten har også vurdert et alternativ, der det i tillegg til utvidelsen av bompengeperioden settes av en ramme til tiltak på berørte lokalveier i de to kommunene.

Samferdselsdepartementet har drøftet saken med Viken fylkeskommune og de to kommunene i flere omganger, herunder deltatt på befaring til Nordre Follo og Ås kommuner i regi av fylkeskommunen 28. juni i år. Fylkeskommunen tok under befaringen initiativ til etablering av en arbeidsgruppe med representanter for de to kommunene og Statens vegvesen. Arbeidsgruppen skal ledes av fylkeskommunen. Formålet med arbeidsgruppen er å utarbeide revidert skisse til bompengelopplegg for prosjektet, der hensyn til utvikling av et forsvarlig og helhetlig transportsystem i de to kommunene skal vektlegges.

### **Samferdselsdepartementets vurdering**

Samferdselsdepartementet slutter seg til etatens reviderte vurdering i saken. Departementet åpner samtidig for at det kan settes av en ramme til tiltak på berørte lokalveier i Ås og Nordre Follo kommuner på inntil 100. mill. 2021-kr.

Samferdselsdepartementet fastsetter følgende rammer for bompengειnnkrevingen i E18 Retvet – Vinterbro:

1. Det settes ikke bom på E6 som del av bompengelopplegget for E18 Retvet – Vinterbro.
2. Det kan legges til grunn 20 års bompengειnnkreving for prosjektet.
3. Det kan som del av bompengelopplegget for prosjektet settes av en økonomisk ramme for tiltak på berørte lokalveier i Ås og Nordre Follo kommuner. Det er en forutsetning at rammen begrenses til 100 mill. 2021-kr. Rammen til lokale tiltak vil måtte hentes fra bompenger.
4. Ekstern kvalitetssikring KS2 for E18 Retvet – Vinterbro som grunnlag for fremlegg av en bompengeproposisjon om saken til Stortinget, gjennomføres i det det foreligger tilstrekkelig grunnlag for dette.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen følge opp videre saksgang i prosjektet i tråd med disse rammene.

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**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-46

9. september 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr. 17 til Statens vegvesen for 2021 -  
Utredning av Møreaksen/Romsdalsaksen**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder en bestilling av utredning om Møreaksen/Romsdalsaksen som del av E39 Ålesund – Molde.

Samferdselsdepartementet gir med dette Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en utredning av undersjøiske løsninger innen konsept 5 fra konseptvalgutredning (KVU) for Ålesund – Bergsøya fra 2011. Statens vegvesen skal videre se dette opp mot samfunns- og effektmålene fra KVU. Utredningen bør gjøres på samme grunnlag som rapporten fra 2019 for kryssing av Romsdalsfjorden for å gi et godt sammenlikningsgrunnlag.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Bakhtawar Bashir Ahmed  
rådgiver

*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  
Bakhtawar Bashir  
Ahmed  
22 24 81 30



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-46

9. september 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr. 17 til Statens vegvesen for 2021 -  
Utredning av Møreaksen/Romsdalsaksen**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder en bestilling av utredning om Møreaksen/Romsdalsaksen som del av E39 Ålesund – Molde.

Samferdselsdepartementet gir med dette Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en utredning av undersjøiske løsninger innen konsept 5 fra konseptvalgutredning (KVU) for Ålesund – Bergsøya fra 2011. Statens vegvesen skal videre se dette opp mot samfunns- og effektmålene fra KVU. Utredningen bør gjøres på samme grunnlag som rapporten fra 2019 for kryssing av Romsdalsfjorden for å gi et godt sammenlikningsgrunnlag.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Bakhtawar Bashir Ahmed  
rådgiver

*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  
Bakhtawar Bashir  
Ahmed  
22 24 81 30



DET KONGELEGE  
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref

Vår ref

Dato

20/2818-47

17. september 2021

## Supplerande tildelingsbrev nr. 18 for Statens vegvesen 2021 - Ferjesaker etter revisjon av statsbudsjettet

Ved revisjon av statsbudsjettet for 2021, jf. Prop. 195 S (2020 – 2021) gjorde Stortinget følgjande vedtak, med implikasjonar for ferjedrifta, jf. Innst. S. nr. 600 (2020 – 2021 der det heiter:

*Stortingets vedtak 15. desember 2020 nr. 2883 om merverdiavgift for budsjettåret 2021 (kap. 5521 post 70) romartal II skal lyde:*

*Fra 1. oktober 2021 gjøres følgende endring:*

*§ 4 skal lyde:*

*§ 4 Redusert sats med 12 pst.*

*Merverdiavgift svares med 12 pst. av omsetning og uttak av tjenester som gjelder:*

- a) persontransport mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-3,*
- b) transport av kjøretøy på fartøy som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-4,*
- c) utleie av rom i hotellvirksomhet mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-5,*
- d) rett til å overvære kinoforestillinger som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-6,*
- e) kringkastingstjenester som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-7,*
- f) adgang til utstillinger i museer mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-9,*
- g) adgang til fornøylesparker mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-10,*
- h) rett til å overvære idrettsarrangementer mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-11.*

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  
trafiksikkerhetsavdelinga

Saksbehandlar  
Dag Namtvedt  
22 24 82 49

Samferdselsdepartementet minner om vedtaksendringa, om at det frå 1. oktober i år skal svarast 12% meirverdiavgift for transport av person og køyretøy på ferjer, jf. og supplerande tildelingsbrev nr. 8 for 2021.

Med helsing

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Dag Namtvedt  
underdirektør

*Dokumentet er signert elektronisk og har derfor ikkje handskrivne signaturar*



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-52

8. oktober 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr 19 til Statens vegvesen for 2021 - Tillegg til oppdrag om utredning av tilknytningsvei til Egersund**

Samferdsdeparterementet viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2021 av 23. desember 2020. Departementet viser også til supplerende tildelingsbrevet nr 12 til Statens vegvesen for 2021 av 8. juli 2021 om utredning av tilknytningsvei til Egersund i samband med Kommunal- og moderniseringsdeparterementets vedtak om statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest – Sandnes, jf vedlegg. Det fremgår av brevet at en utredning av tilknytningsvei mot Egersund skal omfatte både innkorting av rv. 42 på strekningen Lomeland-Eigestad og Westlink. I dette supplerende tildelingsbrevet gir departementet et tillegg til oppdraget om å utrede tilknytningsvei til Egersund.

Samferdsdeparterementet ser det som ønskelig at en utredning av tilknytningsvei til Egersund omfatter vurdering av de to innkortingsalternativene i tillegg til dagens vei.

Videre ser departementet det som ønskelig at en utredning også omfatter:

- Standard inkl. eventuelt behov for gang- og sykkelveiløsning.
- Eierskap og driftsansvar.
- Konsekvensvurdering som omhandler:
  - o Kostnader
  - o Samfunnsøkonomisk analyse med prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.
  - o Andre virkninger

Departementet understreker at arbeidet med utredningen må gjennomføres i samråd med Eigersund kommune og Rogaland fylkeskommune.

Med hilsen

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



Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi

Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Nye Veier AS  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-54

12. oktober 2021

## Supplerende tildelingsbrev nr. 20 for Statens vegvesen 2021

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. Dette brevet gjelder overordnet plan for realisering av gevinster, videre arbeid med reform av trafikant- og kjøretøyområdet og pilot for statens hus i Narvik.

### 1. Overordnet plan for realisering av gevinster i Statens vegvesen og videre arbeid med reform av trafikant- og kjøretøyområdet

Vi viser til supplerende tildelingsbrev nr. 14 for 2020 av 1. juli 2020 bl.a. om videre arbeid med reform av trafikant- og kjøretøyområdet og overordnet plan for realisering av gevinster for Statens vegvesen. Det vises videre til brev av 15. oktober 2020 om videre arbeid med TK-reform, brev av 3. november 2020 med svar på oppdrag om plan for gevinster, samt påfølgende korrespondanse om begge tema.

Statens vegvesen har over tid gjennomført omfattende tiltak for å effektivisere sin organisasjon. Formålet er å gi bedre tjenester til innbyggerne og mer for pengene. Etter områdegjennomgangen av Statens vegvesen i 2017-2018 satte regjeringen mål om at Statens vegvesen skulle redusere sine interne kostnader fra 11 700 mill. 2017-kr til 10 000 mill. 2017-kr i 2023. Målet er i etterkant justert til om lag 9,3 mrd. kr 2022-kr innen utgangen av 2024 etter avviklingen av sams vegadministrasjon og endringer knyttet til reform av trafikant- og kjøretøyområdet.

De interne kostnadene har blitt redusert fra 10,6 mrd. 2022-kr i 2017 til 10 mrd. 2022-kr i 2018, men har ikke blitt redusert i 2019 og 2020 pga. omstillingskostnader. Det gjenstår en reduksjon på om lag 700 mill. 2022-kr for å nå målet. Samferdselsdepartementet legger til grunn følgende plan for overordnet realisering av gevinster for å nå målet for reduksjon av interne kostnader innen utgangen av 2022. Denne er vist i tabellen nedenfor.

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  
Øyvind Stokka  
22 24 82 24

Post	mill. 2022-kr			
	2021 (prognose)	2022	2023	2024
Post 01 Driftsutgifter	3 940	4 080	4 120	4 020
Post 22 Drift og vedlikehold	640	630	610	600
Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 280	2 210	2 180	2 150
Post 30 Investeringspostene	2 700	2 590	2 530	2 490
<b>Sum interne kostnader</b>	<b>9 560</b>	<b>9 510</b>	<b>9 440</b>	<b>9 260</b>

Planen er i hovedsak i tråd med forslaget til Statens vegvesen. Målet for interne kostnader på om lag 9,3 mrd. 2022-kr innen utgangen av 2024 opprettholdes. Statens vegvesen skal legge planen ovenfor til grunn for sitt videre arbeid med å redusere de interne kostnadene, og Samferdselsdepartementet vil følge opp planen i den videre etatsstyringsdialogen. Statens vegvesen skal rapportere på oppfølgingen av planen ifm. de årlige statsbudsjettprosessene og i tertial- og årsrapporter. Departementet legger opp til å komme tilbake om dette i brev om statsbudsjettprosessen for 2023 og i tildelingsbrevet for 2022.

Ved oppstart av nye, større aktiviteter må det vurderes om disse negativt påvirker etatens mulighet til å nå målet. Statens vegvesen skal vurdere dette ved aktiviteter som settes i gang i egen regi. Vi ber Statens vegvesen om bistand til å vurdere dette fortløpende ifm. nye oppdrag fra departementet.

Som en del av effektiviseringsarbeidet er det tidligere besluttet at det skal gjennomføres en reform av trafikant- og kjøretøyområdet gjennom ny tjenesteleveransemodell- og struktur. Statens vegvesen har de senere årene arbeidet med å digitalisere sine tjenester og har innført en rekke selvbetjeningsløsninger som forenkler hverdagen for folk, næringsliv og offentlige myndigheter, blant annet som en del av arbeidet med Autosys-prosjektet som nå avsluttes. Flere digitale løsninger vil komme i de nærmeste årene. Når stadig flere tjenester kan gjennomføres uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, må etaten også gjøre tilpasninger for å sikre effektiv og rasjonell drift. Dette må imidlertid alltid vurderes opp mot samfunnets behov.

I vårsesjonen 2021 behandlet Stortinget representantforslag Dok 8:41 S (2020–2021) om å bevare tjenestetilbudet ved Mysen trafikkstasjon. I den forbindelse fattet Stortinget anmodningsvedtak 582 (2020–2021) 4. februar 2021:

*«Stortinget ber regjeringen avvente planlagte nedlegginger eller reduksjoner av tjenestetilbud ved trafikkstasjonene. Eventuelle strukturendringer skal ikke gjennomføres før man har på plass gode løsninger som gjør at behovet for fysisk oppmøte er varig redusert, eksempelvis som følge av digitalisering, og som ikke får store negative konsekvenser for folk og næringsliv.»*

Oppfølging av vedtaket er omtalt i Prop. 1 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen følge opp vedtaket i tråd med dette, og ber Statens vegvesen avvente planlagte nedleggelse eller reduksjoner av tjenestetilbudet ved trafikkstasjonene. Statens vegvesen skal imidlertid videreføre arbeidet med å digitalisere trafikant- og kjøretøytjenester og reformen for øvrig, med sikte på å legge til rette for varig mindre behov for oppmøte på et fysisk tjenestested. Dette må ses i sammenheng med andre prosesser, bl.a. knyttet til ID-forvaltning.

Trafikant- og kjøretøytjenester som bl.a. førerprøver, førerkortutstedelser og godkjenning av kjøretøy, er viktig for mange. Det er derfor avgjørende å sikre gode tjenester for innbyggerne i hele landet og at arbeidet med digitale løsninger videreføres, slik at flest mulig tjenester på sikt kan utføres uten behov for fysisk oppmøte.

Departementet ber om å bli holdt orientert om det videre arbeidet.

## **2. Pilot Statens hus Narvik**

Samferdselsdepartementet viser til vedlagte brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedrørende piloten for Statens Hus i Narvik. Vi viser også til dialog om saken mellom departementet og Statens vegvesen, blant annet brev fra Statens vegvesen datert 12. august 2021. Som etaten er kjent med er det avklart at Statens vegvesen ikke går inn i piloten i Narvik nå.

Fordi aktørene i Statens hus og Statens vegvesen i Narvik samlet vil representere et tungt statlig forvaltningsmiljø, er det viktig at det etableres et formalisert samarbeid mellom Statens hus og Statens vegvesen. Vi ber om at Statens vegvesen fortsatt har en egen kontaktperson for Statens hus. Statens vegvesen og den lokale piloten kan sammen finne ut hva som er hensiktsmessig samarbeidsform. Selv om Statens vegvesen per nå ikke går direkte inn i piloten, er ikke dette til hinder for at etaten på et senere tidspunkt går inn i delprosjekter.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Øyvind Stokka  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi  
Riksrevisjonen



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-57

20. oktober 2021

**Supplerende tildelingsbrev nr. 21 til Statens vegvesen for 2021 - Endrede fakturarutiner ved oppdrag med ekstern kvalitetssikring KS1 og KS2**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2021 av 23. desember 2020. I dette supplerende tildelingsbrevet fastsetter departementet endrede fakturarutiner ved oppdrag med ekstern kvalitetssikring KS1 og KS2 på Statens vegvesens ansvarsområde innenfor Statens prosjektmodell, jf dialog om dette.

Betaling av faktura for KS1- og KS2-oppdrag på Statens vegvesens ansvarsområde har frem til nå vært foretatt ved at Samferdselsdepartementet i første omgang mottar faktura og deretter oversender fakturaen til Statens vegvesen Regnskap for betaling ved attestert brev. Med flere ledd i saksgangen, gir dette risiko for unødig forsinkelse i prosessen og også for sen betaling.

I tråd med dialog med Statens vegvesen om dette, legges det fremover til grunn følgende endrede fakturarutiner ved oppdrag med ekstern kvalitetssikring KS1 og KS2 på Statens vegvesens ansvarsområde innenfor Statens prosjektmodell:

- Samferdselsdepartementet foretar i samråd med Statens vegvesen en vurdering av rammer for det enkelte oppdrag i samband med utforming av avrop og bilag til avrop for oppdraget.
- Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet står sammen med eventuelle andre fagdepartement som oppdragsgiver for det enkelte oppdrag.
- Statens vegvesen settes som fakturamottaker i avropet for oppdraget.
- Samferdselsdepartementet sender endelig (undertegnet) avrop med bilag til Statens vegvesen sentralt ved brev. Saksansvarlig i departementet sender samtidig avrop med bilag på e-post til kontaktledd hos etaten for hhv. KS1- og KS2-saker.

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

- Kontaktledd hos etaten for det respektive kvalitetssikringsoppdrag forelegger saksansvarlig i departementet mottatt faktura for vurdering. Denne utsjekken gjøres på e-post, og e-postkorrespondansen journalføres hos hhv etat og departement.

Samferdselsdepartementet presiserer at det ved eventuelle innsynsbegjæringer i avrop med bilag og faktura kun skal opplyses om totalkostnad for arbeidet. Timesats, timeantall og fordeling av timer på ulike oppgaver for arbeidet skal sladdes med hjemmel i offentleglova sine bestemmelser om unntak i henhold til § 23 første ledd.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Finansdepartementet  
Riksrevisjonen



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-60

1. november 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr. 22 til Statens vegvesen for 2021 - fastsettelse av mandat for KVU rv. 658 Ålesund - Vigra**

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen.

I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp forslag fra Statens vegvesen til fastsettelse av mandat for KVU rv. 658 Ålesund – Vigra. Jf. etatens brev til departementet av 9. juli 2021 med vedlegg og e-post fra etaten av 20. august 2021 vedlagt etatens reviderte utfordringsnotat av august 2021. Etatens reviderte utfordringsnotat følger vedlagt dette brevet. Departementet viser også til møte om saken 22. september 2021.

### **Samferdselsdepartementets vurdering**

Utfordringsnotatet omhandler bl.a. forslag til geografisk og tematisk avgrensning for KVUens utredningsområde, forslag til samfunnsmål for utredningen og en skisse for videre fremdriftsplan og organisering av utredningsarbeidet. Statens vegvesen foreslår herunder et todelt samfunnsmål for utredningen:

- I 2050 er rv. 658 en pålitelig, trafikksikker og trygg forbindelse mellom Giske kommune, Ålesund lufthavn, Vigra og Ålesund byområde.
- I 2050 er transportbehovet mellom Giske kommune, Ålesund lufthavn, Vigra og Ålesund byområde ivaretatt på en bærekraftig måte.

SD har merket seg at utfordringsnotatet har vært forelagt fylkeskommune, statsforvalter, aktuelle kommuner i utredningsområdet, Avinor og Kystverket for å få innspill til notatet. Etter det vi kan se, har Statens vegvesen tatt hensyn til merknader fra Avinor. Departementet forutsetter at det videre arbeidet også følger opp innspill fra Kystverket på brohøyde, jf. planlagt bro mellom Årset og Hovdeneset.

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

SD slutter seg til den geografiske avgrensningen for utredningen.

SD slutter seg til dels også til den øvrige avgrensningen og det skisserte opplegget for utredningen.

Når det gjelder klima og miljø, fremstår utfordringsnotatet noe upresist. Vi vil her trekke frem:

- Bruken av begrepet "bærekraft". Det er uklart hva slags avgrensning som ligger til grunn ut over beskrivelsen av at begrepet "bærekraftig" er anvendt med meningsinnhold i vid forstand, noe som innebærer økonomisk og sosial styrke og holdbarhet i tillegg til miljøhensyn. Jf. også at det ikke er noen henvisning til hvordan begrepet er brukt i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, der det eksplisitt fremgår kobling til FNs bærekraftsmål og hvilke som er særlig aktuelle for transportsektoren.
- Det er viktig at alle utfordringene med klima- og miljø reflekteres. Under omtalen av miljø, under overskriften situasjonsbeskrivelsen, begrenses omtalen i utfordringsnotatet til naturreservater. Det er viktig at KVUen ser på konsekvenser på miljøet utover dette. Vi viser her til omtalen i Nasjonal transportplan 2022-2033.
- Under omtalen av forslaget til samfunnsmål heter det: "Målsettingene om mer veg for pengene og oppfyllelse av klimamål vil være mer krevende å oppfylle når trafikksikkerhet og framkommelighet er ivaretatt." Det er uklart hva dette er basert på. Vi vil peke på at regjeringens mål slik det er uttrykt i NTP ikke er "Mer vei for pengene" men "Mer for pengene". Dette innebærer å jobbe for effektiv bruk av samfunnets ressurser. Det er videre viktig at omtalen av klima er presis. Når det vises til oppfyllelse av klimamål, tar vi det for gitt at det refereres til Norges klimamål. Vi vil påpeke at det gjennom teksten i utfordringsnotatet kan fremstå som at prosjektet skal oppfylle Norges klimamål. Samtidig bør det gjennom utredningsarbeidet komme frem, hvilke direkte klimagassutslipp som vil oppstå gjennom bygging, trafikk samt drift og vedlikehold. På denne måten synliggjøres bidrag til å nå Norges klimamål.

SD velger å stille spørsmål ved om det foreslåtte samfunnsmålet kan bidra til misforståelser.

SD har likevel ikke innvendinger til at det arbeides videre i tråd med det foreslåtte samfunnsmålet. Men vi ber om tilbakemelding, dersom det etter gjennomføringen av behovsanalysen viser seg nødvendig å justere samfunnsmålet.

Kostnadsanslagene i KVU skal være basert på P50. SD vil understreke at kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVUen i størst mulig grad må 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.

SD vil understreke viktigheten av at KVUen skal gi regjeringen et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag til å ta stilling til valg av konsept for videre utredning og planlegging.



Departementet ber om å bli holdt orientert underveis om fremdriften i utredningsarbeidet. Og herunder, dersom det på grunnlag av dette mandatet viser seg behov for å gjøre vesentlige endringer av prosjektorganisasjonen, fremdriftsplanen eller evt. andre sentrale forutsetninger for arbeidet.

Med hilsen

Siri Hall Arnøy (e.f.)  
utredningsleder

Jan Reidar Onshus  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-68

22. desember 2021

## Statsbudsjettet 2021 - Supplerende tildelingsbrev nr. 25 til Statens vegvesen - Nysalderingen m.m.

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2021 datert 23. desember 2020.

Stortinget behandlet den 20. desember 2021 følgende saker:

- Prop. 29 S (2021–2022) og Innst. 81 S (2021–2022) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet* (Nysalderingen).
- Prop. 2 S (2021–2022) og Innst. 79 S (2021–2022) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)*.

## 1 Prop. 29 S (2021–2022) og Innst. 81 S (2021–2022) Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet

### 1.1 Bevilgningsvedtak

For de kapitler og poster som Statens vegvesen har ansvaret for vedtok Stortinget følgende bevilgningsendringer på kap. 1320, 1332 og 4320:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		<b>Statens vegvesen</b>	
	01	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 3 874 580 000 til kr 3 869 580 000	5 000 000
	28	Trafikant og køyretøytilsyn, <i>kan overføres</i> , blir redusert med frå kr 2 115 285 000 til kr 2 045 285 000	70 000 000

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

29	OPS-prosjekt, kan overføres, kan nyttast under post 30, blir redusert med	48 000 000
	frå kr 756 000 000 til kr 708 000 000	
30	Riksveginvesteringar, kan overføres, kan nyttast under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1332, post 66, blir redusert med	212 000 000
	frå kr 12 155 000 000 til kr 11 943 000 000	
65	Tilskot til fylkesveggar, kan overføres, blir redusert med	88 000 000
	frå kr 100 000 000 til kr 12 000 000	
72	Kjøp av riksvegferjetenester, kan overføres, blir redusert med	160 000 000
	frå kr 1 735 800 000 til kr 1 575 800 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner
<b>1332</b>		<b>Transport i byområde mv.</b>	
	63	Særskild tilskot til store kollektivprosjekt, kan overføres, blir redusert med	1 400 000 000
		frå kr 2 630 000 000 til kr 1 230 000 000	
	66	Tilskot til byområde, kan overføres, blir auka med	212 000 000
		frå kr 2 811 900 000 til kr 3 023 900 000	

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
<b>4320</b>		<b>Statens vegvesen</b>	
	01	Salsinntekter m.m., blir auka med	60 000 000
		frå kr 208 100 000 til kr 268 100 000	
	02	Ymse gebyr, blir auka med	20 000 000
		frå kr 526 687 000 til kr 546 687 000	

Nærmere beskrivelser av bevilgningsendringene går frem av Prop. 29 S (2021–2022).

*Svinesundsforbindelsen AS – Endringer i renter*

Til orientering vedtok Stortinget også å redusere bevilgningen på kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS, post 80 *Renter*. Lånet er regulert gjennom avtale mellom staten v/Samferdselsdepartementet (långiver) og Svinesundsforbindelsen AS (låntaker). Statens vegvesen forvalter statens eierinteresse i Svinesundsforbindelsen AS. Endringene fremgår av tabellen:

Kap.	Post	Formål	Kroner
<b>5624</b>		<b>Renter av Svinesundsforbindelsen AS</b>	
	80	Renter, blir redusert med	271 000
		frå kr 400 000 til kr 129 000	

## 1.2 Fullmakter

Ved behandlingen av Prop. 29 S (2021–2022) og Innst. 81 S (2021–2022) fattet Stortinget følgende vedtak vedrørende Samferdselsdepartementets fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret:

«Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1)

starte opp desse investeringsprosjekta:	innanfor ei kostnadsramme på:
Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelane	781 mill. kroner
E16 Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelane	953 mill. kroner

2)

halde fram med dette investeringsprosjektet:	innanfor ei kostnadsramme på:
E16 Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelane	867 mill. kroner

3)

gjennomføre dei tidlegare godkjende investeringsprosjekta:	innanfor ei kostnadsramme på:
Rv. 13 Ryfast	8 776 mill. kroner
E39 Eiganestunnelen	3 888 mill. kroner
E16 Gudvanga- og Flenjatunnelane	987 mill. kroner

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

Samferdselsdepartementet delegerer med dette disse fullmaktene til Statens vegvesen.

Videre fattet Stortinget ved behandlingen av Prop. 29 S (2021–2022) og Innst. 81 S (2021–2022) også denne fullmakten:

«Overføring av ubrukte løyvingar

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å overføre inntil 21,9 mill. kroner i udisponert beløp på kap. 1320 Statens vegvesen, post 63 Tilskot til gang- og sykkelveggar, frå 2021 til 2022.»

Konkret beløp som søkes overført under denne fullmakten må inngå i søknad fra Statens vegvesen om overføring av ubrukte bevilgninger fra 2021 til 2022.

## **2 Prop. 2 S (2021–2022) og Innst. 79 S (2021–2022) Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)**

### **2.1 Fullmakter**

Ved behandling av Prop. 2 S (2021–2022) jf. Innst. 79 S (2021–2022) fattet Stortinget følgende vedtak vedrørende Samferdselsdepartementets fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret:

«Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet:

får fullmakt til å gjennomføre desse investeringsprosjekta:	innafor ei kostnadsramme på:
E136 Breivika–Lerstad	2 390 mill. kr
E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	3 526 mill. kr

Fullmakta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innafor kostnadsramma for det einskilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år. »

Samferdselsdepartementet delegerer med dette disse fullmaktene til Statens vegvesen.

### **3 Tildeling**

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet de endrede bevilgningene på kap. 1320, 1332 og 4320 til disposisjon for Statens vegvesen.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Thomas Tørmo  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

### **Kopi**

Riksrevisjonen