



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref	Vår ref	Dato
	3	5. januar 2022

## **Statsbudsjettet 2022 – tildelingsbrev til Statens vegvesen**

1. Innledning .....	2
2. Hovedprioriteringer og utfordringer for 2022 .....	2
3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2022 .....	3
4. Andre føringer og krav .....	15
5. Styring og kontroll i virksomheten .....	16
6. Rapportering .....	20
7. Budsjettildeling og fullmakter .....	21

### **Vedlegg**

- Styringskalender
- Fullmakter
- Oversikt over handlingsplaner, strategier og samarbeid

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  
Daniel Kleiven  
Pasten  
22 24 81 64

## 1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022) som ble behandlet av Stortinget 20. desember 2021. I dette tildelingsbrevet meddeler Samferdselsdepartementet Stortingets budsjettvedtak og departementets styringssignaler for Statens vegvesen.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksene til Statens vegvesen samt økonomiregelverket i staten. Det er derfor viktig at Statens vegvesen ser tildelingsbrevet i sammenheng med de nevnte dokumentene. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen, jf. vedlegg 1.

Samferdselsdepartementet vil i løpet av året gi oppdrag til Statens vegvesen. Større oppdrag vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

## 2. Hovedprioriteringer og utfordringer for 2022

Det overordnede målet for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033. Økt fremkommelighet og bedre sikkerhet ligger til grunn for regjeringens samferdselspolitikk.

Utbygging av infrastruktur må gjennomføres på en måte som gir mest mulig igjen for pengene.

Statens vegvesen skal bidra til at regjeringens klima- og miljømål nås gjennom kunnskap om sektorens påvirkning og kostnadseffektive virkemidler og ved gjennomføring av tiltak innen egen virksomhet.

Det følger av Hurdalsplattformen at arbeidet for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken skal intensiveres. Statens vegvesen skal bidra til dette gjennom å prioritere arbeidet med utarbeidelse og oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei.

Det følger også av regjeringsplattformen at regjeringen vil forsterke arbeidet mot sosial dumping i transportsektoren, blant annet ved å ta initiativ til at det utarbeides en handlingsplan. Statens vegvesen skal bidra i dette arbeidet og videreføre satsingen for å hindre useriøse aktører og kriminalitet.

Etaten skal fortsatt ha høy oppmerksomhet på kunde- og brukerorientering i sine tjenester. Forutsigbar fremkommelighet er viktig slik at trafikantene kan ta gode valg ved planlegging av reisen og underveis.

Det skal utvikles flere og mer brukerrorettede tjenester. Ny teknologi og digitale løsninger skal i økende grad tas i bruk for å utvikle styringssystemer og sikre etatens rolle som myndighet og regulatør. Dette innebærer bl.a. at data, fakta og innsikt deles og tilgjengeliggjøres.

Statens vegvesen skal bidra til at målet om nullvekst for persontransport med bil i byområdene gir en tydelig retning for areal- og transportpolitikken gjennom bl.a. arbeidet med byvekstavtaler.

Vegvesenet skal prioritere å følge opp de ulike aktørene slik at bompengesektoren fungerer best mulig i samsvar med bompengereformen. Det er viktig at trafikantene ivaretas i den nye organiseringen av bompengesektoren, og at det samlede omdømmet til bompengesektoren og tilliten til forvaltningen av bompenger som offentlige midler ivaretas.

Statens vegvesen har som myndighetsorgan ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap innen hele veisektoren. Dette gjelder både ved større hendelser på tvers av veieierne og som pådriver for et enhetlig og systematisk arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap i sektoren.

Infrastrukturen skal tilpasses et fremtidig klima ved bygging av ny vei, og ved forvaltning, drift og vedlikehold av eksisterende vei.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med etaten videreføre gjennomgangen av etatsstyringen av Statens vegvesen som startet i 2021.

### **3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2022**

For å oppnå et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 ligger fem likestilte mål til grunn for styringen av Statens vegvesen, jf. målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP) og omtalen i Prop. 1 S (2021–2022).

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling. FNs 17 mål for en bærekraftig utvikling fram mot 2030 har inngått i arbeidet med å utvikle målene for transportpolitikken. Statens vegvesen bidrar til bærekraftsmålene gjennom oppfølgingen av NTP-målene. Etaten skal i årsrapporten for 2022 rapportere på hvordan virksomheten bidrar til å følge opp bærekraftsmålene, bl.a. gjennom rapporteringen på målene for transportpolitikken.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen synliggjøre vesentlige målkonflikter i styringsdialogen.

Rapportering på indikatorer og oppdrag skal skje i årsrapporten dersom ikke annet er spesifisert.

### **3.1. Mer for pengene**

#### **3.1.1. Prioriteringer**

- Vise hvordan arbeidet med å øke nytten og redusere kostnadene bør påvirke rekkefølgen for gjennomføring av store prosjekter ved fremlegg av porteføljeprioritering våren 2022.
- Optimalisere nye veiprosjekter som planlegges og startes opp, slik at det for prosjektene er god kostnadskontroll og samfunnsnytte.
- Utnytte handlingsrommet som ligger i statsbudsjettet til å planlegge og utbedre lengre strekninger gjennom å utnytte fullmaktene delegert til Statens vegvesen og ved å kombinere vedlikeholdsmidler, midler til mindre investeringer og de store prosjektene.
- Arbeide med en overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikehold.
- Følge opp *Overordnet plan for realisering av gevinster*.

#### **3.1.2. Styringsinformasjon**

##### Fast oppfølging av NTP-indikatorer

*Samfunnsøkonomisk lønnsomhet for porteføljen (Netto nytte og ikke-prissatte virkninger) – rapportering ved framlegg av porteføljeprioritering*

Dette gjelder den prosjektporteføljen som er presentert i tabell 12.2 i NTP 2022–2033 over 1 mrd. kr (unntatt utbedringsstrekningene).

*Endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2018–2029 – rapportering ved framlegg av porteføljeprioritering*

Dette gjelder den porteføljen som er presentert i tabell 12.2 i NTP 2022–2033 over 1 mrd. kr (unntatt utbedringsstrekningene).

##### Tilleggsrapportering/annen styringsinformasjon

*Overordnet plan for realisering av gevinster*

Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader til om lag 9,3 mrd. kr innen utgangen av 2024 og skal legge en overordnet plan for realisering av gevinster til grunn for sitt videre arbeid med dette, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 20 til tildelingsbrevet for 2021. Statens vegvesen skal rapportere prognoser for de interne kostnadene i tertialrapportene. I årsrapporten skal vegvesenet rapportere på nivå ved årsslutt og gi en vurdering av dette opp mot målet for reduksjon av interne kostnader innen utgangen av 2024.

Som tilleggsinformasjon skal Statens vegvesen rapportere på fem indikatorer for administrasjonseffektivitet (lønnsutgifter per årsverk, totalutgift per årsverk, lønnsutgiftsandel, andel administrative utgifter og administrative utgifter per årsverk). Indikatorene settes opp i



en tidsserie på tre år, der sammenligningsgrunnlaget er tilsvarende periode de to foregående årene.

#### *Effektivitet i drift og vedlikehold av riksveinettet*

Det er i NTP 2022–2033 lagt til grunn en årlig effektiviseringsgevinst innen drift og vedlikehold av riksvei som Statens vegvesen har ansvaret for. Statens vegvesen må derfor arbeide for økt effektivitet innen drift og vedlikehold og være forberedt på å kunne rapportere på status for dette til departementet.

#### *Matrise for kostnadsstyring*

Statens vegvesen skal fortsatt rapportere i henhold til matrise for kostnadsstyring, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2019, både i planfase og i byggefase. Terskelverdien for oppfølging i henhold til denne matrisen fra 2022 er 1 mrd. kr både i planfasen (i tråd med nivået i statens prosjektmodell) og i byggefase (i tråd med endret terskelverdi for når det skal fremmes forslag til vedtak om kostnadsramme i Stortinget). Igangsatte prosjekter under 1 mrd. kr der Stortinget har vedtatt kostnadsramme skal inngå i rapporteringen. Det skal rapporteres i tertial- og årsrapport.

Som følge av innføring av porteføljestyling kan det være aktuelt å gjøre endringer i oppfølgingen av enkeltprosjekter. Departementet vil vurdere nærmere behov for rapportering når vi har erfaringer med hvordan rapportering på porteføljeprioritering fungerer.

### **3.1.3. Oppdrag knyttet til målet**

#### *Arbeid med interne kostnader*

Ved oppstart av nye, større aktiviteter må det vurderes om disse negativt påvirker etatens mulighet til å nå målet om å redusere interne kostnader. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen må vurdere dette i forbindelse med nye oppdrag.

#### *Tilstandsindikator*

Statens vegvesen bes om å starte arbeidet med utvikling av tilstandsindikator(er) for riksveinettet samt nødvendige datasystemer for håndtering av dette. Indikatorene skal si noe om tilstanden på riksveinettet samt måle utviklingen av tilstand over tid. Måling av tilstand over tid skal utformes slik at den kan brukes som grunnlag for å si noe om vedlikeholdsetterslep ut over kommende år. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen komme tilbake med en nærmere oversikt over arbeidet, inkludert forslag til når det vil være grunnlag for å legge om rapportering av tilstanden for vegnettet. Oversikten kan også synliggjøre om det er grunnlag for å starte rapportering på del-tilstandsindikatorer tidligere. Vi ber om at oversikten inngår i første tertialrapport. Videre ber vi Statens vegvesen rapportere på dekketilstand.

I Hurdalsplattformen er det signalisert at regjeringen vil utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene. En satsing i retning av mer

tilstandsbasert vedlikehold vil være en viktig forutsetning for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Det vises til teknologisatsingen, som blant annet skal bidra til utvikling av datasystemer for tilstandsdata for veinettet.

#### *Porteføljeprioritering*

Statens vegvesen skal levere en porteføljeprioritering i månedsskiftet april/mai som vil være et offentlig dokument. Som det går frem av NTP 2022–2033 utgjør prosjekter med oppstart i første seksårsperiode porteføljen. Disse er presentert i tabell 12.2 i NTP 2022–2033. Det er kun prosjekter over 1 mrd. kroner som skal inngå i porteføljen.

Samferdselsdepartementet vil som oppfølging av Stortingets vedtak 35 underpunkt 23 av 02.12.2021, jf. Innst. 2 S (2021–2022), foreta en vurdering av veiporteføljen i NTP for å bidra til en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier. Samferdselsdepartementet legger foreløpig opp til at eventuelle justeringer av veiporteføljen meddeles Statens vegvesen før etaten skal legge frem sin porteføljeprioritering i april/mai 2022. Statens vegvesen må være forberedt på at det kan komme egne oppdrag i tilknytning til denne gjennomgangen.

## **3.2. Effektiv bruk av ny teknologi**

### **3.2.1. Prioriteringer**

- utvikle nye kundetjenester, ruteplanleggingsverktøy og varslingstjenester
- utvikle et digitalt navigerbart transportsystem og øke bruken av sanntidsdata
- digitalisere kunde- og brukertjenester
- utvikle nye digitale arbeidsverktøy
- sørge for hensiktsmessig regulering og myndighetsutøvelse

Det vises også til forprosjekt/utredning om tettere tverrsektorielt samarbeid om data mellom transportvirksomhetene, som ble oversendt departementet i november 2021. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette tidlig i 2022.

### **3.2.2. Styringsinformasjon**

Som det fremgår av NTP 2022–2033 er det ikke fastsatt en indikator for målet om mer effektiv bruk av teknologi. Statens vegvesen må derfor gi korte konkrete redegjørelser for hvordan prioriteringene under 3.2.1 blir fulgt opp.

### **3.2.3. Oppdrag knyttet til målet**

Statens vegvesen skal videreføre arbeidet med digitalisering av tjenester, herunder på trafikant- og kjøretøyområdet med sikte på å legge til rette for varig mindre behov for oppmøte på et fysisk tjenestested.

Innsamling, behandling og analyse av data skal prioriteres, og Statens vegvesen skal utarbeide forslag til en revidert vegdataforskrift. Vegvesenet skal også bidra til at automatiserte kjøretøy sømløst skal kunne navigere på offentlig veinett uavhengig av veieier. Det må også utvikles bedre og mer kunde- og brukerrettede tjenester.

Statens vegvesen skal gjennom sitt arbeid med teknologiutvikling se hen til næringsliv og vekstbedrifter som har produkter og tjenester som berører Statens vegvesens ansvarsområder, med sikte på utveksling av kompetanse og kunnskap.

Når det gjelder trafikkstyring og datahåndtering, må Statens vegvesen ha god kontakt med øvrige veieiere og andre relevante aktører slik at det for kunder og brukere sikres forutsigbar fremkommelighet og god og pålitelig informasjon.

Statens vegvesen skal også i 2022 delta i Kartverkets prosjekt Nasjonal detaljert (digital) høydemodell. Prosjektet gjennomføres og finansieres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. Statens vegvesens finansieringsbidrag er beregnet til 3,42 mill. kr i 2022.

### **3.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål**

#### **3.3.1. Prioriteringer**

- Bidra med kunnskap om virkninger og kostnader og for klimatiltak som teller på det norske klimagassregnskapet for veitransport
- Vurdere kostnader og virkninger av tiltak for å redusere klimagasser som teller på det norske klimagassregnskapet fra egen anleggsvirksomhet, og drift og vedlikehold av egen infrastruktur
- Bidra til å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt den sammenhengende blågrønne infrastrukturen, og ta hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom planlegging, bygging, drift og vedlikehold.

#### **3.3.2. Styringsinformasjon**

##### Fast oppfølging av NTP-indikatorer

1. *Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren*
  - Totale utslipp fra veitransport (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) som rapportert av Statistisk sentralbyrå
2. *Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi*
  - Indikatoren er ny og skal testes ut i samarbeid med relevante myndigheter.

### Tilleggsrapportering/annen styringsinformasjon

#### *Bidra til oppfyllelse av Norges klimamål*

For å oppfylle Norges klimamål og -forpliktelser til lavest mulig kostnad for samfunnet, er det viktig at Statens vegvesen kan levere et godt kunnskapsgrunnlag for videreutvikling av norsk klimapolitikk. I grunnlaget inngår blant annet:

- Historisk utslippsutvikling fra sektoren og driverne bak utviklingen
- Forventet utslippsutvikling fra sektoren og driverne bak utviklingen
- Beregning og vurdering av klimaeffekt av tiltak fra sektoren og fra anlegg, drift og vedlikehold fra egen virksomhet.
- Beregning av samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak.

Med klimaeffekt menes her effekten på utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet, herunder utslipp som følge av arealbruk. Når klimaeffekt oppgis må det fremgå om utslippene faller inn under transportsektorens utslipp slik sektoren er definert i SSBs utslippsregnskap. I de tilfellene det er relevant skal det også oppgis hvordan utslippene fordeler seg mellom ikke-kvotepliktig sektor og arealbrukssektoren.

#### *Rapportering på måltallene for nullutslippskjøretøy*

Statens vegvesen skal sørge for at det er offentlig 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.

Fra 2022 skal det rapporteres på målet om tilnærmet nullutslipp fra varelevering i de største bysentra innen 2030.

#### *Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold*

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen rapportere på direkte klimagassutslipp fra vegvesenets anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold i årsrapporten. Når departementet bestiller rapporteringer på klimagassutslipp fra ulike veiprojekter i løpet av året, er det viktig at Statens vegvesen, skiller mellom utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet og utslipp som ikke teller på dette regnskapet, slik at det blir tydelig hvordan prosjektene påvirker Norges forpliktelser.

#### *Ladeinfrastruktur*

Statens vegvesen skal rapportere på utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport, herunder kunne hente ut informasjon om antall hurtigladdestasjoner i Norge, fordelt på hurtig- og lynladere (50kW, 150kW), antall hydrogenfyllestasjoner og antall naturgass/biogassfyllestasjoner.

#### *Jordvern*

Vi ber om rapportering på dyrka jord som går tapt som følge av utbygging av veiinfrastruktur i årsrapporten.

### 3.3.3. Oppdrag knyttet til målet

#### *Bidra til oppfyllelse av Norges klimamål*

Statens vegvesen skal jobbe tett med etater og virksomheter for å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget om klimatiltak i transportsektoren. Vegvesenet skal delta i transportmyndighetenes klima- og miljøforum.

I samarbeid med Jernbanedirektoratet, Miljødirektoratet og andre relevante myndigheter skal Statens vegvesen videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptutvalgsutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse.

Statens vegvesen skal bidra med et kunnskapsgrunnlag til en nasjonal ladestrategi. Gjennom sin virksomhet skal Statens vegvesen legge til rette for ladestasjoner jf. strategi for rasteplasser, døgnhvileplasser langs riksvei.

Det vil bli stilt høyere krav til systematisk rapportering av virkninger på klimagassutslipp fra forslag til investeringer innenfor vei og jernbane. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en bestilling.

#### *Klimateknologi i transportsektoren*

For å kunne vurdere tiltak og virkemidler rettet mot reduksjon av klimagassutslipp skal etaten ha kunnskap om teknologiutviklingen, kostnader, barrierer og muligheter for implementering av teknologi i sektoren.

#### *Bidra til oppfyllelse av Norges miljømål*

Samferdselsdepartementet ønsker å utvikle kunnskapen om effekten av utbygging og drift av transportinfrastruktur på økosystemene gjennom før- og etterundersøkelser i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. Vi ber Statens vegvesen, i samarbeid med Jernbanedirektoratet og andre relevante myndigheter, utvikle en metodikk for hvordan slike undersøkelser kan gjennomføres. Metodikken skal testes ut på ett eller flere pilotprosjekter.

Statens vegvesen skal ta en ledende rolle i samarbeidet med øvrige transportvirksomheter og andre relevante myndigheter for å teste ut den nye NTP-indikatoren for transportsektorens påvirkning på naturmangfold.

#### *Lokal luftforurensning og støy*

Statens vegvesen skal videreutvikle og iverksette tiltak mot lokal luftforurensning og støy gjennom samarbeid med kommuner og andre etater. Etaten skal ha kunnskap om status og utvikling for lokal luftforurensning fra veitrafikk, inkl. antall byer med overskridelser av nasjonale mål og grenseverdier for hhv. NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> og PM<sub>2,5</sub>.

Gjennom deltakelse i Luftsamarbeidet skal Statens vegvesen fortsette arbeidet med informasjonstjenester om luftkvalitet for befolkningen og digitale tjenester for å støtte kommuner og andre aktører i arbeidet med lokal luftkvalitet.

Statens vegvesen skal ha kunnskap om utviklingen i antall personer som er utsatt for støyplager fra veitrafikken, og rapportere på reduksjon i antall personer utsatt for et innendørs døgnkvivalent støynivå over 38 db.

### **3.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde**

#### **3.4.1. Prioriteringer**

- Utarbeide og følge opp ny *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*.
- Prioritere tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene og ulykkestypene gjennom fysiske tiltak på riksveinettet, sikrere kjøretøy og forbedret trafikantatferd, i tråd med nullvisjonen, samt understøtte teknologiutvikling som fremmer sikkerheten. Tiltak for å forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker skal prioriteres. Vegvesenet skal i dette arbeidet gi spesiell oppmerksomhet til ulykkesreduserende tiltak for tungbil og motorsyssel.
- Legge særlig vekt på behovene til fotgjengere, syklistene og motorsyklister ved utforming, bygging, drift og vedlikehold av trafikkarealer.
- Bidra til god samhandling mellom sentrale trafikksikkerhetsaktører.

#### **3.4.2. Styringsinformasjon**

Fast oppfølging av NTP-indikatorer – rapportering i tertial- og årsrapport

*Endring i antall drepte og hardt skadde.*

Tilleggsrapportering/annen styringsinformasjon

- Ulykkesutvikling sammenliknet med ambisjonen om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte
- Statistikk på utførte kontroller og gjennomførte tilsyn
- Skissere utviklingstrekk, identifisere aktuelle og fremtidige utfordringer og mulige tiltak for å møte disse. Utvikling mht. ambisjonen om at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 2028 skal foregå på møtefrie veier, og at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha minstestandard for å forhindre utforkjøringsulykker

#### **3.4.3. Oppdrag knyttet til målet**

Statens vegvesen skal lede arbeidet med rullering og oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

I 2022 skal Statens vegvesen stille til disposisjon inntil 7 mill. kr til finansiering av Fyrtårnprosjektet for helsevesenbasert skaderegistrering, delta inn mot prosjektet samt arbeide for bedre statistikk over trafikkulykker, jf. pkt. 7.1.

#### *Førerkortområdet*

Det pågår for tiden prosesser på førerkortområdet knyttet til bl.a. helseattest, førerkortforvaltning og ID-forvaltning. Statens vegvesen må påregne å bruke ressurser på dette i 2022. Departementet vil komme nærmere tilbake til konkret oppfølging.

#### *Kjøreseddelordningen*

Kjøreseddelordningen forvaltes i dag av politiet, med utstedelse, tilbakekall og registrering i det enkelte politidistrikt. For å ivareta sikkerheten på yrkestransportområdet er det behov for å etablere et nasjonalt kjøreseddelregister. Det kan være aktuelt å legge oppgaven med etablering og drift av et slikt register til Statens vegvesen. For å bidra til enhetlig kjøreseddelforvaltning og mer effektiv saksbehandling, kan det også være hensiktsmessig at saksbehandlingen av søknader om kjøresedler overføres fra politiet til Statens vegvesen. Ansvaret for vandelskontroll og tilbakekall av kjøresedler skal fortsatt tilligge politiet. Det tas sikte på relativt raskt å etablere en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen og Politidirektoratet for utredning av tiltaket, herunder økonomiske og administrative konsekvenser for etatene.

#### *Kontrollvirksomhet på trafikant- og kjøretøyområdet*

Statens vegvesens kontrollvirksomhet på trafikant- og kjøretøyområdet skal rettes mot tema og kontrollobjekter som kan utgjøre en risiko for trafikksikkerhet, like konkurransevilkår, gode arbeidsvilkår, miljø og fremkommelighet. Den risikobaserte kontrollinnsatsen skal videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre skal prioriteres. Kontroll med drosjenæringen, herunder at aktørene har nødvendige tillatelser og at kravene for drosjevirkosomhet for øvrig er oppfylt, er en viktig oppgave som skal videreføres, utvikles og inngå i Statens vegvesens ordinære kontrollvirksomhet. Det tverretatlige kontrollsamarbeidet på veitransportområdet skal videreføres og videreutvikles.

Departementet viser til pågående arbeid med gjennomføring av EUs mobilitetspakke 1. Dette regelverket, som stiller krav til løyve for internasjonal varebiltransport over 2,5 tonn, må følges opp bl.a. gjennom utstedelse og håndheving.

Statens vegvesen skal revidere og kvalitetssikre måltall for kontrollvirksomhet som følge av internasjonale forpliktelser.

Statens vegvesens tilsynsvirkosomhet skal forebygge og avdekke ulovlig virksomhet knyttet til kjøretøy og førerrettigheter, ivareta forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår.

Statens vegvesen skal arbeide med oppfølging og videreutvikling av regelverket for små elektriske kjøretøy (herunder elsparkesykler) i 2022. I samarbeid med politiet skal Statens

vegvesen øke antallet kontroller knyttet til bruk av kjøretøyet samt at kjøretøyet oppfyller de tekniske kravene.

### **3.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet**

#### **3.5.1. Prioriteringer**

- Arbeide for økt fremkommelighet på hele veinettet slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem, og at folk får en enkel reisehverdag på sine daglige reiser til og fra jobb og skole
- Videreføre og ferdigstille store veiprojekt under eller lik kostnadsrammen og slik at reisetiden blir forutsigbar og redusert
- Drifte og vedlikeholde veinettet for forutsigbar fremkommelighet, herunder redusere risiko for skred og sårbarhet mot klimaendringer
- Prioritere arbeidet med utbedring av tunneler som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften og sørge for at gjennomføringen av tunnelutbedringsprogrammet har en tilfredsstillende fremdrift. Oppfølging av retningslinjer for tunnelforvaltning må også prioriteres
- Følge opp eksisterende og legge til rette for nye byvekstavtaler for bl.a. å sikre fremkommelighet for gående, syklende, kollektivreisende og næringslivet
- Gi bedre og mer tilgjengelig informasjon om fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- Gjennom kontroll, tilsyn og håndheving av regelverk på vei og i bedrift, bidra til like konkurransevilkår og forutsigbar fremkommelighet på vei.

#### **3.5.2. Styringsinformasjon**

##### Fast oppfølging av NTP-indikatorer

- *Endring i reisetid/reisetidsreduksjon* - Endring som følger av prosjekter åpnet for trafikk år for år totalt
- *Oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet* - Rapportere på tilgjengelige data for oppetidsindikatoren.

##### Tilleggsrapportering/annen styringsinformasjon

Statens vegvesen skal rapportere på endring i faktisk reisetid mellom de største byene i Norge (tidsserie), gjennomsnittlig reisetid over døgnet. Reisetidsindikatoren skal suppleres med informasjon om årsaker til endret reisetid mellom de største byene. Det er viktig å skille på hva som er innenfor det Statens vegvesen kan påvirke (effekt av tiltak) og hva som skyldes andre faktorer.

Statens vegvesen skal rapportere data for tidligere år for oppetid slik at det er mulig å danne seg et bilde av total oppetid og utvikling over tid.



#### *Nullvekstmålet/byvekstavtalene*

Trafikktellinger (byindeksen) er hovedindikator for å følge opp byvekstavtalene. Vi ber Statens vegvesen rapportere på hele indikatorsettet for byvekstavtalene.

#### *Tunnelsikkerhetsforskriften – Rapportering første tertial*

Statens vegvesen skal rapportere på status for utbedring av tunneler etter tunnelsikkerhetsforskriften og arbeidet med retningslinjer for tunnelforvaltning.

#### *Kollektivtransport*

Oversikt over kollektivtransportsektoren i de byområdene som omfattes av byvekst- og belønningsavtaler og bypakker.

### **3.5.3. Oppdrag knyttet til målet**

#### *Videreutvikling av oppetidsindikatoren*

I 2022 skal Statens vegvesen rapportere på status for utvikling av ny oppetidsindikator. Departementet ber Statens vegvesen, sammen med Nye Veier AS, definere og operasjonalisere en felles oppetidsindikator med felles metodeverk som vil benyttes til rapportering for hele riksveinettet.

Statens vegvesen skal videre identifisere flaskehalsen som påvirker oppetiden og forslag til tiltak for å løse opp disse.

#### *Koordinere kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet*

I Hurdalsplattformen blir det signalisert at regjeringen ønsker å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til Statens vegvesen med et oppdrag, herunder omfang, tidshorisont og etatens rolle i et slikt arbeid.

#### *Gjennomføringsplan for ras- og skredsikring på riks- og fylkesvei*

Vi viser til punktet i Hurdalsplattformen om at regjeringen vil ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene lages en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredssikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen invitere til et innledende møte med KS og fylkeskommunene for å diskutere en ev. nasjonal gjennomføringsplan for fylkesveinettet. Departementet legger opp til nærmere dialog med etaten om omfang og etatens rolle i dette arbeidet.

Vi ber også Statens vegvesen komme tilbake til departementet om muligheten for å sammenstille en slik gjennomføringsplan på riksvei basert på Statens vegvesens eksisterende planer.

### *Bompenger*

I 2022 skal Statens vegvesen følge utviklingen i det nye utstedermarkedet og sammen med øvrige aktører ta ut effektene av ny organisering og de nye systemløsningene for bompengeneinnkrevningen.

Statens vegvesen er delegert myndighet for bompenger, bl.a. gjennom ansvaret for å følge opp den overordnede bompengeavtalen staten har inngått med de regionale bompengeselskapene. Vegvesenet skal ha fagkompetanse på bompengeområdet og har ansvar for kvalitetssikringen av bompengeproposisjonene, både på riks- og fylkesveinettet. Videre er Statens vegvesen tilsynsmyndighet og skal føre tilsyn med de ulike aktørene.

### *Transport i by*

Statens vegvesen har et hovedansvar på vegne av staten for å følge opp og administrere byvekstavgiftene og bypakker.

Etaten leder forhandlings-/koordineringsgruppen for byvekstavgiftene i hvert byområde og innehar en svært viktig rolle både i prosessene forut for avtaleinngåelse og i oppfølgingen av avtalene. I 2022 vil det være aktuelt å inngå avtaler med noen av de fem mindre byene. Her innføres en enklere styringsmodell jf. NTP 2022–2033, kap. 8.2.4. Statens vegvesen skal koordinere arbeidet for de statlige etatene som deltar. Videre skal Statens vegvesen ha ansvar for oppfølging av avtalene med hensyn til måloppnåelse og bruk av statlige midler, og skal holde Samferdselsdepartementet løpende orientert om status for arbeidet med byvekstavgiftene og ta opp utfordringer ved behov.

Statens vegvesen skal videre bistå departementet med å følge opp belønningsavgiftene som er inngått med de fem mindre byområdene og inngåelse av ev. nye belønningsavtaler, herunder midler til tilskuddsordningen for reduserte billettpriser på kollektivtransport. Etaten må bistå med å forberede og gjennomføre ev. forhandlingsprosesser om byvekstavgifter for disse byene.

Nye mobilitetsformer vil i økende grad påvirke trafikkbildet. Statens vegvesen må ha kompetanse og kapasitet til å kunne følge opp dette.

### *Kollektivtransport i distriktene*

Det vises til Hurdalsplattformen hvor det står at regjeringen vil "utvikle nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med spredt bosetting" (s. 41). Departementet vil komme tilbake til hvordan dette punktet skal følges opp.

### *Universell utforming som et overordnet mål i transportplanleggingen*

Det vises til Stortingets anmodningsvedtak nr. 1233, 15. juni 2021 om å innarbeide universell utforming som et overordnet mål for transportplanleggingen slik at Norge blir universelt utformet innen 2035, jf. Stortingets behandling av Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet ga i august 2021 Transportøkonomisk institutt i oppdrag å utrede kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet.

Departementet vil vurdere om transportvirksomhetene skal lage en felles plan for oppfølging av målet om et universelt utformet transportsystem innen 2035 og kommer tilbake til dette i en egen bestilling etter at utredningen foreligger.

## **4. Andre føringer og krav**

### **4.1. Norsk formannskap i Nordisk ministerråd**

Norge skal ha formannskapet i Nordisk Ministerråd i 2022. Formannskapslandet har ansvar for å svare ut henvendelser fra Nordisk Råd til Nordisk Ministerråd på vegne av de nordiske regjeringene. Samferdselsdepartementet vil ventelig trenge bistand fra Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen i arbeidet med å svare ut noen av henvendelsene.

### **4.2. Statens vegvesen som fagorgan**

Statens vegvesen er Samferdselsdepartementets fagorgan. Departementet viser til brev datert 5. juli 2021 der departementet har tatt opp behov som gjelder ressurser innenfor deler av Statens vegvesens arbeid som fagorgan i veisektoren, samt Statens vegvesens svar av 15. september 2021. I tillegg vises det til brev av 9. september 2021 knyttet til etatens rolle som fagorgan.

#### *Statens vegvesens rolle overfor fylkeskommunene*

Departementet ber i ulike sammenhenger Statens vegvesen om faglige vurderinger knyttet til fylkesvei. Etaten forvalter også en rekke tilskuddsordninger rettet mot fylkeskommuner (og kommuner) og har koordinerende oppgaver overfor fylkeskommunene. Statens vegvesen skal ha en rådgivende rolle i spørsmål om fylkesvei. Etaten skal ikke på eget initiativ vurdere fylkeskommunale prioriteringer.

Statens vegvesen har etter avviklingen av sams veiadministrasjon redusert tilgang til kunnskap, kompetanse og data knyttet til fylkesveiene enn tidligere. For å kunne følge opp nasjonale mål og ivareta sektoransvaret er det en grunnleggende forutsetning at Statens vegvesen får tilgang til tilstrekkelig informasjon og data når Samferdselsdepartementet ber etaten vurdere spørsmål knyttet til fylkesvei. Dette vil departementet tydeliggjøre overfor fylkeskommunene, i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet

#### *Statens vegvesens rolle overfor fylkeskommunene ifb. byvekstavgiftene*

Etaten forvalter tilskuddsordninger i tilknytning til byvekstavgiftene, og har koordinerende oppgaver overfor fylkeskommuner og kommuner. Etaten har også ansvar for å holde oversikt over, ha selvstendige faglige vurderinger og følge opp fylkeskommunale prosjekter der staten bidrar med betydelig finansiering. Statens vegvesen skal også ha en rådgivende rolle i spørsmål om fylkesvei og kollektivtransport, hvor fylkeskommunen bestemmer prioritering og finansiering.

### **4.3. Statens vegvesens overbygningsavtale med Nye Veier AS**

Departementet mener det er behov for å evaluere dagens overbygningsavtale mellom Statens vegvesen og Nye Veier AS fra 2015. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen i samarbeid med Nye Veier AS om å utarbeide grunnlag for en ny overbygningsavtale mellom de to virksomhetene. Det må også vurderes konsekvensene av at Nye Veier AS har fått en utvidet portefølje, som i stor grad skiller seg fra selskapets oppstartportefølje.

### **4.4. Veinormaler**

Det legges til grunn at veinormalene utvikles i nær kontakt med øvrige veieiere og bransjeaktører. Statens vegvesen skal vurdere konsekvensene for kostnader og måloppnåelse ved endring av veinormaler og regelverk.

### **4.5. Nasjonal transportplan**

I 2022 starter det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2026–2037. Samferdselsdepartementet tar tidlig i 2022 sikte på å sende supplerende tildelingsbrev der Statens vegvesen blir bedt om å bidra i det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan, herunder å utarbeide underlagsmateriale til meldingen.

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

### **5.1. Effektivisering**

Avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2022, ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,5 pst. Grunnlaget for beregningen er saldert budsjett 2021. For Statens vegvesen er reduksjonen i 2022 satt til om lag 69,9 mill. kr på kap. 1320 og 2,6 mill. kr på kap. 4320.

Etaten skal i årsrapporten rapportere på tiltak for å effektivisere virksomheten. Indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet videreføres, og rapporteres på i tertial- og årsrapport. Indikatorene settes opp i en tidsserie på tre år, der sammenligningsgrunnlaget er tilsvarende periode de to foregående årene.

### **5.2. Samfunnssikkerhet og beredskap**

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

Statens vegvesen skal bidra til en enhetlig oppfølging av klimatilpasning og naturfare i veisektoren. Videre skal Staten vegvesen videreføre arbeid knyttet til implementering av

sikkerhetsloven samt eventuelle oppdrag fra departementet i den forbindelse. I tillegg skal Statens vegvesen innenfor samfunnssikkerhetsområdet:

- Infrastrukturen skal tilpasses et fremtidig klima ved bygging av ny vei, og ved forvaltning, drift og vedlikehold av eksisterende vei. Videreutvikle metoder for å analysere samfunnssikkerhet som del av planleggingen av fremtidens transportsystem, herunder ivareta hensynet til totalforsvaret.
- videreutvikle og styrke rollen som myndighetsorgan ved større hendelser på tvers av veieierne og som pådriver for et enhetlig og systematisk arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap innen hele veisektoren.

Departementet vil i 2022 sette i gang et arbeid med å utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren (TransportROS). Statens vegvesen må være forberedt på å bidra i dette arbeidet etter nærmere bestilling fra departementet.

Statens vegvesen skal utarbeide og sette i kraft nødvendige forskriftsendringer (jf. artikkel IX, X og XI), slik at tilleggsavtale om forsvarssamarbeid mellom Norge og USA av 16. april 2021 (SDCA-avtalen) kan gjennomføres i 2022.

### **5.3. EØS-saker**

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Fra norsk side skal vi medvirke i prioriterte EØS-saker og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen. Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Rapporten *Departementenes EØS-arbeid* av juni 2021 understreker viktigheten av riktig gjennomføring av EØS-regelverk. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og det er viktig å følge med på rettsutviklingen i EU. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Et sentralt tiltak i Samferdselsdepartementets EØS-strategi er utarbeidelse av et arbeidsprogram med de til enhver tid viktigste EØS-sakene i departementet.

Det forventes at Statens vegvesen prioriterer bistand til departementet i disse sakene og deltar gjennom hele regelverksprosessen i EU, herunder deltakelse i komiteer, påfølgende gjennomføring i norsk rett og oppfølging av rettsutviklingen i etterkant. 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.

## **5.4. Risikovurderinger og internkontroll**

**5.4.1. Risikovurderinger** Statens vegvesens risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Etatens overordnede risikovurdering skal sendes departementet sammen med første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport, jf. pkt. 6.

Departementet legger til grunn at etatens risikovurderinger også omfatter risiko knyttet Statens vegvesens kapasitet og kompetanse i rollen som fagorgan og myndighetsorgan, herunder kompetanse på EØS-området.

Videre skal det opplyses om vesentlige endringer i risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk. Dette gjelder også prosjekter på fylkeskommunalt ansvarsområde, eksempelvis store kollektivprosjekter, hvor staten bidrar med betydelig finansiering.

### **5.4.2. Internkontroll**

Statens vegvesen skal i årsrapporten gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, herunder om det er avdekket vesentlige svakheter i etatens internkontroll og hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt for å bedre denne. Det skal også rapporteres om internkontrollen har avdekket vesentlige avvik og hvilke forbedringstiltak som eventuelt er iverksatt. I rapporteringen om internkontroll skal det gis en særskilt omtale av om etatens prosesser og rutiner for internkontroll er tilpasset ny organisasjon

## **5.5. Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner**

Statens vegvesen skal fortløpende følge opp de sakene som Riksrevisjonen tar opp som gjelder Statens vegvesen i Dokument 1 og forvaltningsrevisjoner. Etaten skal videre følge opp fortløpende de oppgavene som Samferdselsdepartementet tar opp i korrespondanse med etaten knyttet til Riksrevisjonen. Departementet 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.

I Dokument 1 (2021-2022) har Riksrevisjonen tatt opp en sak som gjelder Statens vegvesen:

*Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet*

Riksrevisjonen skriver i sin vurdering:

*"Riksrevisjonen registrerer at departementet har fulgt opp våre anbefalinger i styringsdialogen med Statens vegvesen. Statens vegvesen har og vil iverksette flere tiltak for å følge opp våre anbefalinger og kontroll- og konstitusjonskomiteens merknader. Det vil ta tid før tiltakene får ønsket effekt. Riksrevisjonen vil følge saken."*

Samferdselsdepartementet vil følge opp Riksrevisjonens anbefalinger i etatsstyringsdialogen med Statens vegvesen. Vi ber om at det rapporteres til departementet i tertialrapportene i 2022 om denne saken.

Departementet viser til arbeidet med kostnadsriktige gebyrer på trafikant- og kjøretøyområdet. Dette er et arbeid som må følges opp videre som del av den ordinære budsjettprosessen.

## **5.6. Tilgjengeliggjøring av offentlige data**

Statens vegvesen skal følge opp Samferdselsdepartementets Strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data og se innsatsen i sammenheng med øvrige satsinger knyttet til teknologi, digitalisering og data jf. punkt 3.2.

## **5.7. Likestilling**

Iht. likestillings- og diskrimineringsloven skal offentlige myndigheter redegjøre for sitt arbeid for likestilling og mot diskriminering. Rapporteringen omfatter virksomhetens aktivitets- og redegjørelsesplikt som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

## **5.8. Fellesføringer**

Det er fastsatt to fellesføringer for 2022 – en om konsulentbruk og en om lærlinger, jf. pkt. 5.5.1 og 5.5.2 under. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil sende ut et rundskriv med utdypende forklaring på hvordan virksomhetene skal forstå de to fellesføringene og hvordan resultatene skal fremstilles i årsrapportene. Dette vil bli ettersendt.

### **5.8.1. Konsulentbruk**

I 2022 skal Statens vegvesen arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes. Statens vegvesen skal rapportere om konsulentbruken i årsrapporten for 2022.

### **5.8.2. Lærlinger**

Statlige virksomheter skal ha lærlinger, der antallet skal stå i et rimelig forhold til størrelsen på virksomheten. Virksomheter med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst én lærling, og større virksomheter bør ha ambisjon om flere enn én lærling.

Statens vegvesen skal også hvert år vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag og om en kan øke antall lærlinger. Alle statlige virksomheter skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor.

I årsrapporten skal Statens vegvesen rapportere følgende:

- antall lærlinger
- om det er vurdert å øke antall lærlinger og eventuelt innenfor hvilket fag, og
- hvilket opplæringskontor etaten er tilknyttet.

Vi ber Statens vegvesen inkludere lærlinger i utbyggingsprosjekter i denne oversikten, jf. forskrift om plikt til å stille krav om bruk av lærlinger i offentlige kontrakter, i tillegg til lærlinger i egen virksomhet.

Hvis Statens vegvesen ikke har oppfylt kravet, skal det i årsrapporten redegjøres for årsakene til dette og hva etaten har gjort for å oppfylle kravet.

## **6. Rapportering**

### **6.1. Årsrapporten**

Statens vegvesen skal sende departementet årsrapporten for 2022 innen 15. mars 2023.

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 veiledning og 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 målene og nøkkeltall for virksomheten i 2022. Vi ber etaten, der det er hensiktsmessig, gi en grafisk fremstilling av utviklingen i nøkkeltall. Videre ber vi Statens vegvesen særlig legge vekt på sammenhengen mellom ressursbruk og resultater.

### **6.2. Tertialrapportene**

#### **6.2.1. Første tertialrapport**

I rapporten for første tertial skal Statens vegvesen, basert på risikovurderinger, gi en overordnet vurdering av mål, prioriteringer og oppdrag i budsjettåret og ev. på lengre sikt. Det skal i tillegg gjøres risikovurderinger av områder spesielt nevnt i dette brevet, jf. pkt. 5.2.1. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreducerende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.



I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet.

Rapporten skal videre inneholde regnskapsstatus per 30. april 2022 og prognose for forbruk for hele 2022 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

### 6.2.2. Andre tertialrapport

I rapporten for andre tertial skal Statens vegvesen gi en oppdatert risikovurdering. Vurderingen skal inkludere ev. forsinkelser i oppdrag som er forutsatt gjennomført, og avvik fra andre forutsetninger og krav i dette tildelingsbrevet.

I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i andre tertial i dette tildelingsbrevet.

Rapporten skal inneholde regnskapsstatus per 31. august 2022 og prognose for forbruk for hele 2022 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

Dersom det rapporteres om avvik på føringer og krav som skal være fulgt opp i løpet av budsjettåret, skal etaten i rapporten forklare om det vil være mulig å følge opp som forutsatt innen utgangen av året, og hvilke tiltak som ev. må iverksettes.

## 7. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 20. desember 2021 statsbudsjettet for 2022, jf. Prop. 1 S (2021 – 2022), Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022).

### 7.1. Bevilgninger

For Statens vegvesen ble disse bevilgningene vedtatt:

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

Post	Benevnelse	kr
01	Driftsutgifter	4 094 550 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	8 320 500 000
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 236 400 000
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 773 400 000
30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	12 732 000 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	150 200 000
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	20 500 000
65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	379 600 000

66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	20 000 000
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	2 693 400 000
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 041 500 000
	<b>Sum kap. 1320</b>	<b>33 462 050 000</b>

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

Post	Benevnelse	kr
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 200 400 000
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	3 024 100 000
	<b>Sum kap. 1332</b>	<b>5 224 500 000</b>

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

Post	Benevnelse	kr
01	Salgsinntekter m.m.	167 300 000
02	Diverse gebyrer	484 800 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	122 100 000
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	770 800 000
	<b>Sum kap. 4320</b>	<b>1 545 000 000</b>

Sammenlignet med forslaget i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021-2022) er kap. 1320 post 01 redusert med 4,8 mill. kr knyttet til kutt i jobbreise og 1,25 mill. kr i kutt i konsulenttjenester til organisasjonsutvikling og kommunikasjonstjenester, jf. budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og SV.

Det er viktig at Statens vegvesen innretter sin virksomhet slik at det ikke pådras forpliktelser som samlet sett krever en økt bevilgning til kap. 1320 fra ett budsjettår til et annet. Statens vegvesen må i 2022 innrette sin investeringsportefølje slik at summen av forpliktelser som forfaller det enkelte år (2023, 2024 og utover), ikke overstiger bevilgningsrammen til investeringspostene i 2022. Det må være handlingsrom for politiske prioriteringer i påfølgende budsjettår.

Sammenlignet med forslaget i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021-2022) er kap. 1320 post 30 økt med 201,5 mill. kr. Det er i Innst. 13 S (2021-2022) lagt til grunn en ekstra bevilgning på 114 mill. kr til den felles planorganisasjonen til Statens vegvesen og Bane NOR. Midlene bevilges på Statens vegvesens kap. 1320 post 30, i tråd med finansieringsavtalen mellom Statens vegvesen og Bane NOR SF for finansiering av fellesprosjektet Vossebanen/E16 Stanghelle–Arna. Det forutsettes at midlene skal sikre at utbyggingen utvikles videre som et fellesprosjekt for både vei og bane, og å holde god fremdrift i prosjektet. Det er videre lagt til grunn en reduksjon på 10 mill. kr og en økning på 97,5 mill. kr knyttet til rv. 13 Lovræidet–Rødsliane og øvrig skredsikring av riksveier med høy og middels skredfaktor.

I tilknytning til finansieringen av fyrtårnprosjektet for å samle inn data fra utvalgte sykehus og kommunale legevakter for registrering, analyse og bruk av data for å fremme oversikt og forebygging av ulykker har Samferdselsdepartementet gitt Helse- og omsorgsdepartementet en fullmakt til å belaste kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, med inntil 7 mill. kr i 2022, jf. kopi av

brev datert 8. november 2021. Statens vegvesen må påse at det er tilstrekkelig midler tilgjengelig på posten for å dekke rammene for belastningsfullmakten.

På kap. 1320, post 72, er det bevilget 2 693,4 mill. kr og på kap. 4320, post 04, 770,8 mill. kr. Budsjettet bygger på en forutsetning om at ferjetakstene for 2022 nominelt skal være 30 pst. lavere enn takstene 1. halvår 2021. Det er bevilget 30 mill. kr til gratis ferje i trafikksvake samband (samband med under 100 000 reisende) i riks- og fylkesvegferjedrift. Midlene er rent teknisk bevilget over rammetilskuddet til fylkeskommunene (kap. 572, post 64). Forslag til fordeling av midlene vil bli lagt fram for Stortinget ved revisjon av statsbudsjettet for 2022 i mai 2022.

På kap. 1320, post 73, er det bevilget 1 041,5 mill. kr. Av disse skal 180 mill. kr gå til å nedbetale gjeld i prosjektet rv. 7/rv. 13 Hardangerbrua og 231,5 mill. kr til å nedbetale gjeld i prosjektet E6 Frya–Sjoa. For E6 Kolomoen–Moelv legges det til grunn 50 mill. kr for å videreføre fritak for innkreving på sidevei til høsten 2022. Samferdselsdepartementet viser til brev av 6. desember 2021 vedrørende bevilgningen til E6 Kolomoen–Moelv. Vi ber Statens vegvesen starte arbeidet med å gjennomføre tiltak for å ivareta trafikksikkerhet på sideveisnett, med sikte på innføring av innkreving i sideveisbom. Arbeidet skal gjøres i samråd med lokale myndigheter. Øvrig bevilgning på posten, om lag 580 mill. kr, benyttes til den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017.

Statens vegvesen har ansvar for å følge opp at midlene til byvekstavtalene over kap. 1332, post 63 og 66, og kap. 1320, post 30 blir brukt i henhold til forutsetningene. Etaten må videre ha god oversikt over bevilgninger og forbruk av midler for prosjekter i avtaler og pakker. Vegvesenet skal ha spesielt fokus på realistisk budsjettering og framtidsplanlegging. Det innebærer bl.a. at etaten skal gjøre selvstendige faglige vurderinger av innspillene som kommer fra lokale myndigheter om behov for midler det enkelte år.

Det må etableres gode systemer for oppfølging av avvik. Vi ber Statens vegvesen i tertialrapportene rapportere på hva etaten har gjort for å sikre god oppfølging av dette.

### **Byområdene**

Statens vegvesen skal bistå departementet i arbeidet med tilskuddet til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler, som skal inngå som et statlig bidrag i bypakkene i de aktuelle byene. Tildeling er søknadsbasert og vil først kunne skje etter at Stortinget har behandlet en bypakke.

### *Kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter*

Gjennom byvekstavtalene bidrar staten med inntil 66 prosent av prosjektkostnadene knyttet til 50/50-prosjektene. Statens vegvesen har ansvar for å følge opp disse fylkeskommunale prosjektene på vegne av staten, på samme måte som statlige prosjekter.

*Kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder*

På kap. 1332, post 66, er det i Prop. 1 S (2021-2022) lagt til grunn 372 mill. kr til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, og 106,3 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Disse midlene (478,3 mill. kr) disponeres av Samferdselsdepartementet. Den resterende bevilgningen på posten, om lag 2 545,8 mill. kr, vil bli stilt til disposisjon for Statens vegvesen i tråd med tabellen under.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkeskommunal vei i byvekstavtalene må ses i sammenheng med midler til samme formål på riksvei, jf. kap. 1320, post 30.

	Mill. kr
Kap. 1332 post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 200,4
Kap. 1332 post 66 Tilskudd til byområder	
Belønningsmidler til byvekstavtaler	1 191,0
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	212,4
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	954,3
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	53,1
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	105,0
Tilskudd til mindre byområder utenfor byvekstavtalene	30,0

*Kap. 1320, post 30 (byvekstavtaler)*

På kap. 1320, post 30 er det i Prop. 1 S (2021–2022) angitt en fordeling av bevilgningsforslaget. Vi ber Statens vegvesen legge til grunn 760 mill. kr til byvekstavtaler. Midlene skal brukes til gang- sykkel og kollektivtiltak langs riksvei i byområder der det er inngått byvekstavtaler.

## **7.2. Fullmakter**

Oversiktene under viser fullmakter som delegeres til Statens vegvesen. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022), jf. Innst. 13 S (2021–2022), fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet og andre fullmakter. I vedlegg 2 er fullmaktene gjengitt i sin helhet.

Følgende fullmakter som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022, delegeres til Statens vegvesen:

- Merinntektsfullmakt knyttet til kap. 1320:
  - o postene 01, 22, 28 og 30, jf. kap. 4320, post 01
  - o post 28, jf. kap. 4320, post 02

- post 22, jf. kap. 4320, post 03
- post 72, jf. kap. 4320, post 04
- Tilsagnsfullmakter knyttet til kap. 1320, postene 64, 65 og 66 på hhv. 20, 13 og 20 mill. kr. For tilsagnsfullmakten på post 66 skal Statens vegvesen legge til grunn en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på inntil 10 mill. kr.
- Starte opp investeringsprosjektet E8 Sørbotn–Laukslett innenfor en kostnadsramme på 2 390 mill. kr
- Gjennomføre det tidligere godkjente investeringsprosjektet E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene innenfor endret kostnadsramme på 877 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår for prosjekter på kap. 1320, post 30, som ikke er omtalt med kostnadsramme innenfor en samlet ramme på 9 460 mill. kr og en årlig ramme på 4 260 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår for planlegging, forberedende arbeider, grunnerverv på kap. 1320, post 30, for prosjekter med kostnadsanslag over 1 mrd. kr, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget innenfor en samlet ramme på 750 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår for drifts- og vedlikeholdsarbeider på kap. 1320, post 22 innenfor en samlet ramme på 14 050 mill. kr og en årlig ramme på 4 250 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår for tilskudd til riksveiferjedriften på kap. 1320, post 72 innenfor en samlet ramme på 20 980 mill. kr og en årlig ramme på 3 000 mill. kr
- Fullmakt til å inngå OPS-kontrakt for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet innenfor en ramme på 23 100 mill. kr.
- Tillatelse til bompengeselskapet til bompengeinnkreving og ta opp lån for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet
- Selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr
- Postere mot mellomværende med statskassen knyttet til forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger

Videre delegeres disse fullmaktene til Statens vegvesen:

- Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret
- Fullmakt til å behandle erstatningskrav mot staten.

#### *Oppfølging av fullmaktene*

Flere av de delegerte fullmaktene gjelder forpliktelser utover budsjettåret. Departementet understreker at Statens vegvesen skal ha systemer som gir god oversikt over hvordan fullmaktene er disponert. Etaten skal til enhver tid styre virksomheten slik at den holder seg innenfor gjeldende fullmakter.

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

I Innst. 13 S (2021-2022) peker et flertall i komiteen på at ventetiden for oppkjøring til førerkort mange steder har vært for lang, og at det må iverksettes ytterligere tiltak for å øke antall sensorer og redusere ventetid til førerprøve.

Departementet er kjent med at Statens vegvesen har iverksatt tiltak for å avhjelpe utfordringer knyttet til sensor kapasitet og -kompetansen. Vi ber om at det arbeides videre med dette i 2022, og at departementet holdes orientert om arbeidet.

#### **7.4. Anmodningsvedtak**

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2021–2022) vedtok Stortinget følgende underpunkt av vedtak 35:

*19. "fra og med statsbudsjettet 2023 rapportere systematisk på kunnskap som foreligger om alle vesentlige virkninger på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane"*

Samferdselsdepartementet viser til nærmere omtale under mål 3 *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*

*21. "Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur bli så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede"*

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Statens vegvesen om videre oppfølging av anmodningsvedtak 35, punkt 21.

*22. "ta initiativ overfor Statens Vegvesen om å gjennomføre tiltak og reguleringer i dialog med Oslo kommune som kan redusere den lokale støy- og forurensningsbelastningen for beboere langs Riksvei 4 mellom Sinsen og Grorud"*

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Statens vegvesen om videre oppfølging av anmodningsvedtak 35, punkt 22.

*23. "frem mot statsbudsjettet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier"*

Samferdselsdepartementet viser nærmere omtale av anmodningsvedtaket under mål 1 *Mer for pengene.*

### **7.5. Tildeling og delegering**

Under henvisning til overnevnte og § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette til disposisjon for Statens vegvesen de bevilgningene som er omtalt i pkt. 7.1 og delegerer fullmaktene som er omtalt i pkt. 7.2 i dette brevet.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Daniel Kleiven Pasten  
rådgiver

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

Vedlegg

## Vedlegg 1 Styringskalender 2022 – Statens vegvesen

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etatsstyringsmøte med statsråden</li> </ul>	31. januar 09.30-11.00
Februar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forklaringer til statsregnskapet 2021</li> <li>Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022 (RNB) til SD</li> </ul>	14. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none"> <li>Årsrapport for 2021 til SD</li> <li>Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2021</li> </ul>	15. mars 30. mars 12-14
April/mai	<ul style="list-style-type: none"> <li>Foreløpige budsjetttrammer 2023 fra SD, v.1</li> <li>Frist for publisering årsrapport</li> <li>Rammefordelingsforslag til SD</li> <li>Foreløpige budsjetttrammer 2023 fra SD, v.2</li> </ul>	Medio april 1. mai Primo mai Månedsskiftet mai/juni
Juni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tertialrapport 1 for 2022 til SD</li> <li>Overordnet risikovurdering til SD</li> <li>Rapport om samfunnssikkerhet</li> <li>Etatsstyringsmøte</li> <li>Kontaktmøte om samfunnssikkerhet</li> <li>Statsbudsjettet 2022 – foreløpig oversikt over bevilgningsendringer høsten 2022</li> </ul>	15. juni 10. juni 10. juni 22. juni 10-14 Medio juni medio juni
September	<ul style="list-style-type: none"> <li>Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2022 til SD</li> </ul>	September/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tertialrapport 2 for 2022 til SD</li> <li>Etatsstyringsmøte</li> <li>Regjeringen fremmer Prop. 1 (2022-2023) for Stortinget</li> </ul>	10. oktober 21. oktober 10-12  Primo oktober
November	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utkast til tildelingsbrev 2023 fra SD</li> <li>Kontaktmøte om samfunnssikkerhet</li> </ul>	Medio november  Medio desember
Desember	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2024 til SD</li> <li>Tildelingsbrev 2023 fra SD</li> </ul>	Primo desember Ultimo desember



## Vedlegg 2 – Statens vegvesen – delegerte fullmakter

### 1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

#### Merinntektsfullmakter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt 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
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 04

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 2022 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	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 mill. kroner
	65	Tilskudd til fylkesveier	13 mill. kroner
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner

"

#### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter*

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

1.

starte opp investeringsprosjekt:	innenfor en kostnadsramme på:
E8 Sørbotn–Laukslett	2 390 mill. kroner

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

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor endret kostnadsramme på:
E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	877 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.

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer	9 460 mill. kroner	4 260 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30	Planlegging, forberedende arbeider og grunnnerv, riksvei	750 mill. kroner

### **Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider**

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 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	14 050 mill. kroner	4 250 mill. kroner

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 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		
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	20 980 mill. kroner	3 000 mill. kroner

### **Fullmakt til å inngå kontrakt**

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan inngå en OPS-kontrakt for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet og gjennomføre arbeid som er knyttet til prosjektet i regi av Statens vegvesen, innenfor en revidert ramme for investeringer og drift av prosjektet på 23,1 mrd. kroner. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å foreta årlige prisjusteringer av rammene."

### **Fullmakt til bompengeneinnkreving**

"Stortinget samtykker til at bompengeselskapet får tillatelse til bompengeneinnkreving og å ta opp lån for delvis finansiering av prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i tråd med den reviderte finansieringsplanen i denne proposisjonen."

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle."

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan gi:

- a. Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen."

## **2. Fullmakter etter bevilgningsreglementet**

### **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 2022. 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 Driftsutgifter, 22 Drift og vedlikehold og 28 Trafikant og kjøretøytilsyn, 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 2022 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.

## **3. 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.

Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2022	T1/T2/ÅR	Politisk foranking	Lagt fram	Tidsperiode	Kommentar
<b>Strategier</b>					
Nasjonal pollinatorstrategi		Innst. 172 S (2015-2016) N' Juni 2018		2018-2028	
Strategi for samarbeid med EU i perioden 2018–2021				2018-2021	
Strategi for samfunnsikkerhet i transportsektoren	T1,T2,ÅR	Meld. St. 5 (2020-2021)	Des. 2020	Ikke angitt	Rapportering på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnsikkerhet 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.
Strategi for rasteplasser langs riksvei	ÅR	Granavolden-plattformen	Des. 2020	Ikke angitt	Rapportering - antall etablerte rasteplasser. SVV skal rapportere på hvor vi står i forhold til målet om at hovedrasteplasser skal gi alle trafikantgrupper på riksveinettet et tilbud om
Jordvernstrategi	ÅR	Prop. 200 S (2020-2021)	Mai 2021	2021-2025	
Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi		Prp. 1 S Samferdselsdepartement	Juni 2021		
Nasjonal plaststrategi		Prp. 1 S Samferdselsdepartement	August 2021		
FoU-strategi		SD		2016-2022	
Strategi for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrollatene		Regjeringen Solberg	2016 (rev. 2021)		
Strategi for arbeidslivskriminalitet		Regjeringen Solberg	Febr 2021	2021-	
Nasjonal strategi for digital sikkerhet		Regjeringen Solberg	Januar 2019		
<b>Handlings- og tiltaksplaner</b>					
Handlingsplan for naturmangfold		Meld St 14 (2015-2016)	Des. 2015	ikke angitt	
Tiltaksplan for ville pollinerende insekter		Prp. 1 S Samferdselsdepartement et	August 2021	2021-2028	
Tiltaksplanplan for bekjempelse av fremmede skadelige arter		Regjeringen Solberg	August 2020	2020-2025	
Handlingsplan "Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge"		Prop. 1 S	August 2021	2021-2025	
Nasjonal plan for døgnhvileplasser	ÅR	SD	2017 (rev. 2021)		Rapportering på antall døgnhvileplasser og andel av total
Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren		SD/NTP 2022-2033	Januar 2021	2021-2030	
Handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon		Regjeringen Solberg	September 2021	2021-2030	
Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025		NTP 2022-2033	Juli 2019	2019-2025	
Tiltaksplan for Oslofjorden		Anmodningsvedtak 575 (2017-2018)	Mars 2021	2021-2026	Regjeringens tiltaksplan for Oslofjorden ble lagt fram 30.mars 2021. Miljødirektoratet har i den forbindelse fått i oppgave å koordinere gjennomføringen av tiltak i planen og skal rapportere til Oslofjordrådet sommeren 2022. Det er laget såkalte tiltakskort der Statens vegvesen skal rapportere framdrift og gjennomføring for hvert av tiltakene dere har ansvar for på et eget Teamsområde hos Miljødirektoratet. Det som står beskrevet i tiltakskortene 10. juni 2022 vil være grunnlag for rapportering til Oslofjordrådet.
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025	ÅR / Egen rapportering	NTP 2022-2033	Mars 2022	2022-2025	
Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029 <i>Sammen om aktive liv</i>		HOD	Juni 2020	2020-2029	
Handlingsplan for forebygging av selvmord 2020-2025 Ingen å miste	ÅR / Egen rapportering	HOD, JD, KD, FD, KUD, SD, BFD, ASD	September 2020	2020-2025	
Nasjonal alkoholstrategi. <i>En helsefremmende og solidarisk alkoholpolitikk</i>		HOD	Februar 2021	2021-2025	
<b>Arbeidsgrupper mv.</b>					
Vi viser til punktet i instruks for Statens vegvesen om å samarbeide med andre offentlige myndigheter, virksomheter og bransje- og brukerorganisasjoner for å ivareta samfunnsoppgavet. Nedenfor følger en ikke-uttømmende liste av samarbeid av særlig interesse for 2022					
Luftsamarbeidet					
Transportmyndighetenes klima- og miljøforum					
Naturfareforum					
Samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen					
Kontaktutvalget for trafikksikkerhet					
Tverrsektoriell prosjektgruppe for bedre håndtering av ikke-forurensende masser					



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-4

16. februar 2022

## Supplerende tildelingsbrev nr. 1 - Fellesføringer om konsulentbruk i staten og lærlinger

Samferdsdeparterementet viser til tildelingsbrevet for 2022 for Statens vegvesen, der det er gitt to fellesføringer. Rundskriv H-1/2022 av 17.01.2022 fra Kommunal- og distriktsdeparterementet orienterer nærmere om fellesføringene og oppfølgingen av disse. Rundskrivet følger vedlagt. Statens vegvesen skal legge til grunn fellesføringene slik de er formulert i tildelingsbrevet, pkt. 5.8.

Departementet vil følge opp fellesføringene i etatsstyringsdialogen i 2022. Vi legger opp til at Statens vegvesen skal redegjøre for konsulentbruken og hvordan etaten vil følge opp fellesføringene på etatsstyringsmøtene. Vi presiserer følgende om oppfølgingen:

### Fellesføring om konsulentbruk

Det fremgår av rundskrivet at det er et mål at virksomhetene innhenter en sammenstilling av alle konsulentkjøp i 2021. Kommunal- og distriktsdeparterementet vil komme tilbake med et mer konkret opplegg for hvordan dette skal gjennomføres. Statens vegvesen behøver ikke starte dette arbeidet før det kommer nærmere konkretiseringer. Det samme gjelder rapporteringen av etatens tiltak for å redusere konsulentbruken i årsrapporten for 2022.

Videre fremgår det at Kommunal- og distriktsdeparterementet har regnet ut konsulentbruk i forhold til lønnsutgifter basert på statsregnskapet for 2020. Samferdsdeparterementet med underliggende etater hadde en konsulentandel som varierte mellom 7,6 pst. og 56,6 pst. For Statens vegvesen var andelen 56,6 pst.

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  
Daniel Kleiven  
Pasten  
22 24 81 64

Basert på regnskapstallene for 2021 vil Samferdselsdepartementet be etaten redegjøre for konsulentbruken og konsulentbruk i forhold til lønnsutgifter på etatsstyringsmøtet om årsrapporten, 30. mars 2022.

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring arbeider nå med retningslinjer for konsulentbruk i staten. Når retningslinjene foreligger, vil departementet vurdere videre oppfølging overfor underliggende etater.

#### Fellesføring om lærlinger

Det fremgår av rundskrivet at departementene skal følge opp hvordan etatene gjennomfører fellesføringen. Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen redegjøre for sin oppfølging i etatsstyringsmøtene i 2022, herunder om det f.eks. er satt mål for antall lærlinger og hvordan etaten informerer om satsingen i sin virksomhet. Departementet vil også be etaten redegjøre for oppfølging i anskaffelser der det stilles krav om lærling. Informasjonen vil brukes som grunnlag for erfaringsutveksling mellom etatene underlagt Samferdselsdepartementet.

For øvrig ligger rapporteringskravene ifb. årsrapporten fast, slik de er formulert i 5.8.2 i tildelingsbrevet.

Vi ber samtidig Statens vegvesen vurdere om det er virksomheter i samme geografiske område eller med et tilsvarende ansvarsområde som det kan være naturlig å samarbeide med (slik at lærlingen kan oppnå kompetansemål i læreplanen) eller etablere nettverk sammen med.

Vi ber for øvrig Statens vegvesen merke seg punktet i rundskrivet om ytterligere informasjon og veiledning.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Daniel Kleiven Pasten  
rådgiver

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

Vedlegg



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-6

15. mars 2022

## Supplerende tildelingsbrev nr. 2 - Koordinering i kartlegging av tilstanden på fylkesvei

Vi viser til omtale av kartlegging av tilstanden på fylkesveiene i Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*, Prop. 1 S (2021-2022) og tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2022. I tildelingsbrevet for 2022 skriver Samferdselsdepartementet:

*«Koordinere kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet  
I Hurdalsplattformen blir det signalisert at regjeringen ønsker å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til Statens vegvesen med et oppdrag, herunder omfang, tidshorisont og etatens rolle i et slikt arbeid.»*

Samferdselsdepartementet ber i første omgang Statens vegvesen starte opp arbeidet med å koordinere en kartlegging av tilstanden på veiene i alle fylkene, i tråd med omtalen i tildelingsbrevet for 2022, og omtalen i *Nasjonal transportplan 2022-2033*:

*«For å få et oppdatert kunnskapsgrunnlag er det behov for en ny kartlegging av tilstanden på veiene i fylkene. Statens vegvesen skal samordne en ny kartlegging og gå i dialog med fylkeskommunene om dette.»*

Departementet legger til grunn at Statens vegvesen må innhente informasjon om tilstanden på fylkesveinettet fra hver enkelt fylkeskommune. Vi ber Statens vegvesen om å gå i dialog med fylkeskommunene for å finne frem til hensiktsmessige felles prinsipper og metode for gjennomføring av kartleggingen.

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  
Daniel Kleiven  
Pasten  
22 24 81 64



Statens vegvesen skal ha en rådgivende og samordnende rolle overfor fylkeskommunene i dette kartleggingsarbeidet. Staten skal ikke på eget initiativ vurdere fylkeskommunale prioriteringer. Statens vegvesen må sikre god kvalitet og konsistens i datainnhenting.

Samferdselsdepartementet ber også om at Statens vegvesen kommer tilbake til departementet med et overslag over budsjettmessige konsekvenser dette koordineringsarbeidet kan forventes å ville kreve. Vi ber også Statens vegvesen vurdere når et slikt arbeid kan starte og hvor lang tid det vil ta å gjennomføre kartleggingen.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Daniel Kleiven Pasten  
rådgiver

*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

21/2146-7

22. mars 2022

## Statsbudsjettet 2022 - Supplerende tildelingsbrev nr. 3 - Oppdrag om vurdering av endringer i veinormaler

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2022 til Statens vegvesen der det varsles at det kan komme oppdrag i tilknytning til vedtak fra Stortinget om vurdering av veiporteføljen i NTP og av veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av 4-felts motorveier. Samferdselsdepartementet vil med dette be om at Statens vegvesen gjør en vurdering av veiporteføljen i NTP og relevante veinormaler.

I tråd med Stortingets vedtak skal vurderingen belyse mulighetene for å oppnå en mer effektiv gjennomføring av veiporteføljen i NTP og oppfølging av klimamålene. Med klimamålene mener vi her følgende mål fra NTP: *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål* samt målene og forpliktelsene som ligger til grunn for dette målet.

Vi ber videre om vurderinger av virkninger på de andre målene for transportsektoren (NTP målene) Vi ber også om at gjennomgangen inkluderer prosjektene som et flertall sto bak i Stortingets behandling av meldingen i tillegg til selve NTP-veiporteføljen.

I lys av Stortingets vedtak vil vi særlig be om at det gjøres vurderinger av konsekvenser av å endre veinormalene slik at det blir en høyere terskel for bygging av 4-felts motorveier. I dag følger det av veinormalene at det skal planlegges for firefeltsvei dersom årsdøgntrafikken (ÅDT) overstiger 12 000 biler i dimensjoneringsåret. Samferdselsdepartementet oppfatter det slik at vi planlegger firefeltsveier for lavere trafikkmengder i Norge sammenliknet med en rekke andre europeiske land.

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

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

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

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Bent E. Skogen  
22 24 82 29

Samferdselsdepartementet har de senere årene åpnet for en mer fleksibel praktisering av veinormalene, i den forstand at det delvis er opp til veiutbygger selv å vurdere hvilken standard og dimensjonering som skal legges til grunn i et veiprojekt. For eksempel er det slik at veiutbygger kan vurdere om det skal legges til grunn 2/3-feltsvei eller smal 4-feltsvei på veier som vil ha ÅDT 6 000–12 000 i dimensjoneringsåret. Veiutbygger kan også selv vurdere om det skal legges til grunn fullstandard 4-feltsvei eller smal 4-feltsvei i veiprojekter med 12 000–20 000 i ÅDT i dimensjoneringsåret. Det er ikke åpnet for en tilsvarende fleksibilitet på veier med ÅDT mindre enn 6 000 og/eller ÅDT mer enn 20 000. Disse skal planlegges som henholdsvis 2-feltsvei og 4-feltsvei.

Departementet ber Statens vegvesen om en vurdering av å heve innslagspunkt for 4-feltsvei for ulike nivåer av ÅDT i intervallet 12 000–20 000. Videre ønsker vi en vurdering av konsekvensene av å åpne opp for en større grad av fleksibilitet ved vurdering av standard i hvert enkelt veiprojekt innenfor ÅDT-segmentet 12 000–20 000. Mulige konsekvenser av at den enkelte utbygger selv kan vurdere om det skal planlegges for firefeltsvei eller to/trefeltsvei, på grunnlag av samfunnsøkonomisk lønnsomhet (inkl. ikke prissatte virkninger), skal også vurderes.

Vi ber også om at Statens vegvesen vurderer behovet for en egen standard som legger til rette for økt gjenbruk av eksisterende vei i større utbyggingsprosjekter. Eksempel på dette kan vært gjenbruk av vei som ikke tilfredsstiller dagens geometriske krav til fartsgrense 110 km/t, men som like fullt kan gi en effektiv vei som ivaretar trafikksikkerheten med fartsgrense 100 km/t. Dette vil bla. kunne unngå negative konsekvenser på naturmangfold, redusere klimagassutslipp knyttet til anlegget og knyttet til klimagassutslipp som følge av arealbruksendringer.

Statens vegvesens vurderinger skal munne ut i en anbefaling om hva som bør være fremtidig innslagspunkt for 4-feltsvei i veinormalene, hvorvidt det bør være fleksibilitet i standardvalg og hvordan/hvorvidt økt gjenbruk av vei bør ivaretas i normalene. Statens vegvesen bes også om å synliggjøre eventuelle ytterligere grep innenfor vegnormalen for Veg- og gateutforming (N100) som kan bidra til oppfylling av NTP-målene.

Vi ber om at dere så langt som mulig gjør samfunnsøkonomiske analyser av de ulike alternativene som blir vurdert og at resultatene går fram av deres tilbakemelding til oss, herunder kvantitative anslag for utslippseffekter. Videre ber vi om at dere viser utslag på måloppnåelse på NTP-målene. Vi ber her om at dere sammenfatter hvordan alternativene som vurderes inkludert grad av fleksibilitet, kan påvirke de samlede konsekvensene av prosjekter for klima og miljømålet fra NTP. Videre skal de trafikksikkerhetsmessige effektene gis en særskilt omtale i lys av nullvisjonen herunder Hurdalsplattformens føring om å intensivere arbeidet for å nå visjonen. Vi ber også om en vurdering av om alternativene som anbefales påvirker muligheten til å nå nullvekstmålet.

Med utgangspunkt i anbefalingene vil vi be Statens vegvesen og Nye Veier gjøre en vurdering av hvordan dette vil slå ut i deres respektive porteføljer av store prosjekter (jf. tabell 12.2 i NTP), altså hvilke prosjekter dette berører og hvordan dette påvirker måloppnåelsen og den samfunnsøkonomiske lønnsomheten (inkl. ikke prissatte virkninger) for prosjektene og porteføljen. Gjennomgangen bør inkludere alle prosjekter der Stortinget ikke har fattet vedtak om kostnadsramme.

Samferdselsdepartementet understreker at det som del av oppdraget også skal gjøres vurderinger av ev. andre forhold som berører veinormalene og som kan bidra til måloppnåelse og effektiv gjennomføring av porteføljen i NTP 2022-2033. Departementet er kjent med at det arbeides kontinuerlig i Statens vegvesen med å utvikle og revidere gjeldende veinormaler. For eksempel pågår det nå et arbeid med å vurdere mer bruk av funksjonskrav innenfor veibyggingen, modifisert tunnelverrsnitt m.m. I tilbakemeldingen til departementet vil vi be om at det gis en sammenstilling av pågående arbeidsprosesser, og ev. nye områder og temaer innenfor dagens veinormaler som kan bidra til økt effektivitet for veibygging.

Departementet ber om at Nye Veier AS involveres i arbeidet.

**Frist for oppdraget settes til 15. juni 2022.**

Samferdselsdepartementet vil i tillegg be om en kartlegging av om det er prosjekter i NTP-porteføljen som vil kunne påvirkes ved en endring av innslagspunkt for firefelts vei. For prosjekter som identifiseres i kartleggingen ber vi om en foreløpig vurdering av konsekvenser for måloppnåelse, kostnader og framdrift for prosjektet dersom veinormalene endres. Frist for dette oppdraget settes til 6. april 2022.

Med hilsen

Siri Hall Arnøy (e.f.)  
underdirektør

Bent E. Skogen  
Seniorrådgiver

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

Kopi  
Nye Veier AS  
Riksrevisjonen  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-9

31. mars 2022

## Supplerende tildelingsbrev nr. 4 - Virkning på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane

Som en del av budsjettforliket mellom AP/SP og SV i 2022 ble det fattet følgende anmodningsvedtak nr. 35, pkt. 19: *fra og med statsbudsjettet 2023 rapportere systematisk på kunnskap som foreligger om alle vesentlige virkninger på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane*, jf. Prop. 1 S (2021–2022), Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 2 S (2021–2022).

Samferdslededepartementet vil følge opp vedtaket i statsbudsjettet for 2023. Departementets presiseringer av oppdraget følger nedenfor.

Det knytter seg betydelige metodiske utfordringer til rapporteringen som etterspørres. For å sikre en konsistent tilnærming og sammenliknbare resultater, ber vi Statens vegvesen om å etablere en arbeidsgruppe der Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Nye veier AS inviteres til å delta. Arbeidsgruppa skal utarbeide de aktuelle opplysningene som en del av virksomhetenes innspill til statsbudsjettet. Virksomhetene kan involvere Miljødirektoratet i oppdraget dersom dette er hensiktsmessig.

### Hvilke «...forslag som fremmes om investeringer...» skal inkluderes?

Anmodningsvedtaket retter seg mot investeringsbeslutninger. Dette oppdraget påvirker dermed ikke annen rapportering eller budsjettinnspill til Samferdselsdepartementet.

For jernbaneprosjekter og veiprosjekter i Statens vegvesens portefølje er det prosjekter over 1 mrd. kr som får midler til anleggsstart og/eller forberedende arbeider i det aktuelle budsjettåret som spesifiseres i Prop. 1 S, mens øvrige prosjekter besluttes av etatene. For Nye Veier AS besluttes ikke prosjekter formelt gjennom Prop. 1 S, men det opplyses likevel

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  
Bane- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Anne Brendemoen  
22 24 81 48

om direkte utslipp fra prosjekter med antatt anleggsstart i det aktuelle budsjettåret. Departementet legger dermed til grunn at det skal opplyses om forventet utslipp i tilknytning til investeringsprosjekter med en kostnadsramme over 1 mrd. kr med antatt anleggsstart og/eller forberedende arbeider i 2023, og tilsvarende for senere budsjettår.

### **Hva er «...alle vesentlige virkninger på klimagassutslipp...»?**

Samferdselsdepartementet mener følgende elementer bør inngå:

- Utslipp som skyldes arealbruksendringer.
- Utslipp gjennom prosjektets forventede levetid knyttet til endringer i framtidig drift og vedlikehold og som kan tilskrives det aktuelle prosjektet.
- Utslipp gjennom prosjektets forventede levetid som skyldes endringer i transportomfang/transportmiddelfordeling og som kan tilskrives det aktuelle prosjektet.
- Utslipp som stammer fra utbyggingen av prosjektet. Det må angis hvor stor del som er avgiftsbelagt, kvotepliktige (EU-ETS) eller underlagt klimagassreguleringer på annen måte. Dette er helt nødvendig for å unngå at samme utslipp vektlegges dobbelt i beslutningsprosessen, siden slike utslipp allerede er inkludert i kostnadene ved prosjektet. Det må også angis hvor stor del av utslippene som teller på det norske klimagassregnskapet, og hvor stor del som teller på andre lands klimagassregnskap. Hvor langt man skal gå i å gjøre konkrete anslag på utslipp utenfor det norske utslippsregnskapet må besluttes ut fra forholdsmessighetsvurderinger i transportvirksomhetene. I tillegg må det angis hvor stor del av utslippene som er henholdsvis direkte og indirekte.
- Der hvor det er mulig, ber departementet om at virkningene på klimagassutslipp spesifiseres over tid og sektor i utslippsregnskapet, slik at de i større grad kan settes i sammenheng med Norges klimamål og -forpliktelser.

### **Hva betyr «....kunnskap som foreligger»?**

Det er store metodiske utfordringer til en del av utslippskomponentene ovenfor. Særlig er det stor usikkerhet knyttet til beregningen av indirekte utslipp, altså utslipp som henger sammen med produksjon og transport av innsatsvarer, og det kan være problematisk å skille utslipp som allerede er inkludert i prosjektkostnadene fra utslipp som ikke er det. Metoden for å beregne utslipp fra arealbruksendringer er også mangelfull, og det pågående arbeidet for å forbedre metoden bør hensyntas. Vi viser til føring i tildelingsbrevene for 2022 til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet om videreutvikling av metode for bl.a. å inkludere utslipp fra arealbeslag i samfunnsøkonomiske analyser.

For at resultatene skal gi god og relevant informasjon skal virksomhetene bruke samme metode, og usikkerheten skal synliggjøres. Dette gjelder alle utslippskategoriene som er nevnt ovenfor. Å sikre konsistente og sammenliknbare utslippstall og beskrivelse av usikkerhet blir en viktig oppgave for arbeidsgruppa.

Utslippsberegninger som er svært mangelfulle, usikre eller inkonsistente mellom virksomhetene er etter departementets vurdering ikke «...kunnskap som foreligger» og bør utgå. Dette bør i så fall omtales.

Vi ber om at svaret på oppdraget oversendes Samferdselsdepartementet innen 4.august 2022.

Med hilsen

Per-Andre Torper (e.f.)  
avdelingsdirektør

Anne Brendemoen  
utredningsleder

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

Kopi  
Bane NOR SF  
Jernbanedirektoratet  
Nye Veier AS



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-13

6. mai 2022

## **Supplerende tildelingsbrev nr. 5 til statsbudsjettet 2022 - evaluering av statens ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd på riksvei**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen (SVV) for 2022 datert 5. januar 2022. I dette supplerende tildelingsbrevet gir departementet etaten i oppdrag å gjennomføre en evaluering av statens ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd på riksvei.

Ordnningen for ferjeavløsningsmidler på fylkesvegnettet har en rekke paralleller til den statlige ordningen. Departementet understreker likevel at den fylkeskommunale ordningen ikke omfattes av evalueringen.

### **1. Bakgrunn**

Statens ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd på riksvei ble etablert i 2003. Premisser for ordningen ble første gang forelagt samlet for Stortinget i NTP 2010-2019 (St.meld. nr. 16 (2008-2009)). Det er i ettertid gjort endringer for ordningen i to omganger, hhv. gjennom Prop. 19 S (2015-2016) og Prop. 1 S (2016-2017).

Intensjonen med statens ferjetilskuddsordning er å legge til rette for at innsparte kostnader for staten ved nedlegging/nedkorting av et riksveiferjesamband kan benyttes til å delfinansiere et fastlandssamband på riksveinettet som avløser/korter inn ferjesambandet. Budsjettmessig skjer dette ved at midler flyttes mellom poster på budsjettet til SVV. Konkret gjøres dette ved at midler blir trukket fra ferjebudsjettet (post 72) og flyttet over til investerings- og drifts-/vedlikeholdsbudsjettet (post 30/post 22). Beregningsperioden for innsparte kostnader for staten er satt til maks 40 år. Innsparte kostnader fremkommer ved differansen mellom statens kostnader til kjøp av ferjetjenester for ferjesambandet fratrukket økte drifts- og vedlikeholdskostnader ved det nye veianlegget. Differansen utgjør det som kan gå til finansiering av prosjektet. Opprinnelig ble det forutsatt at et bompengeselskap

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



og/eller lokale myndigheter skal forskuttere statens fremtidige innsparinger gjennom låneopptak. Antall år for statens utbetaling av tilskudd skal settes lik bompengeperioden. Bidraget brukes kun til å dekke avdrag på lån. Det ble også lagt til grunn at rentekostnader skulle dekkes av lokale tilskudd eller bompenger.

Den statlige ordningen har vært utviklet og lempet på over flere år. Utviklingen har i manglende grad vært samkjørt med endringer på andre områder. De siste årene er flere bærende premisser og rammebetingelser for den statlige ordningen derfor endret. Dette gjelder spesielt på tre områder:

- I NTP 2010-2019 slås det fast at den statlige ferjetilskuddsordningen er et avvik fra prinsippet om at investeringer i riksveier som hovedregel skal prioriteres i de årlige statsbudsjettene i konkurranse med øvrige formål. Det er gjennom NTP 2022-2033 lagt til grunn prioritering av store riksveiprosjekter gjennom porteføljestyring. Dermed er ordningen slik den beskrives i NTP 2010-2019, ikke i samsvar med nye føringer for NTP og porteføljestyring.
- Det er etter bompengereformen strammet inn slik at bompengeselskapene ikke kan ha ansvar for andre lån enn de lånene selskapene selv skal betjene med bompenger. Dette gjør at bompengeselskapene hverken kan ta opp lån til forskuttering av statlige midler eller betale rentekostnader på dette lånet med bompenger i henhold til dagens avtaleverk.
- Ferjetakstene er redusert med 30 pst. det siste året, og det arbeides med videre reduksjon til 50 pst. Dette tilsier økt ferjetilskudd, som vil kunne gjøre flere ferjesamband aktuelle for ordningen.

Samferdselsdepartementet mener det derfor er behov for at det gjennomføres en evaluering av ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd på riksvei.

## **2. Nærmere om rammer for evalueringen**

Evalueringen skal vise på hvilke områder ordningen med statlig ferjeavløsning bør endres/oppdateres, for å kunne benyttes innenfor dagens føringer og regelverk.

Samferdselsdepartementet ser det som viktig at en evaluering må klargjøre hva som skal til for å kunne prioritere slike prosjekter for utbygging i samsvar med nye føringer for NTP og porteføljestyring og hvordan det kan sikres en finansiering som er forsvarlig med tanke på låneopptak, finanskostnader, økonomiregelverk og bindinger for staten m.m. Videre, hvordan ordningen bør tilpasses til nytt regelverk samt nye retningslinjer og avtaleverk på området. Departementet ser det også som viktig at en evaluering vurderer i hvilken grad dagens modell for ordningen i tilstrekkelig grad er hensiktsmessig, herunder om eventuelle andre modeller i større grad vil fungere i tråd med intensjonen for ordningen. I den forbindelse er det ønskelig at evalueringen ser på om det finnes ulike modeller for en oppdatering av ordningen. Evalueringen skal også vurdere hva som er effekten av ordningen og eventuelle ulike modeller for den.

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesens oversendelse til departementet etter gjennomført evaluering omfatter etatens vurdering med konkret tilråding om videre steg i saken.

I første omgang ber Samferdselsdepartementet om å bli forelagt en skisse til arbeids- og fremdriftsplan fra Statens vegvesen for evalueringen, som grunnlag for et møte om saken.

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesens evaluering oversendes departementet innen medio februar 2023.

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

21/2146-16

25. mai 2022

## Supplerende tildelingsbrev nr. 6 - Gjennomføringsplan for ras- og skredsikring på riks- og fylkesvei

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2022, pkt. 3.5.3 om gjennomføringsplan for ras- og skredsikring, samt Dokument 8:91 S (2021-2022) og Innst. 225 S (2021-2022) vedlagt.

### Gjennomføringsplan

#### Fylkesvei

Samferdselsdepartementet ber med dette Statens vegvesen starte opp arbeidet med å koordinere sammenstillingen av en gjennomføringsplan for ras- og skredsikring på fylkesvei i tråd med oppdraget i tildelingsbrevet for 2022 og at dette blir gjort i tråd med følgende anmodningsvedtak truffet ved Stortinget behandling av Dok. 8:91 S (2021-2022), jf. Innst. 225 S (2021-2022):

#### Vedtak nr. 470

*Stortinget ber regjeringa sette fortgang i arbeidet med å få utarbeidd heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar som omfattar alle skredpunkt med høg og middels skredfare, både for riksvegnettet og for fylkesvegnettet. Planane skal vera ferdige før utgangen av 2023.*

#### Vedtak nr. 466

*Stortinget ber regjeringa følgje opp arbeidet som vert utført av Statens vegvesen i samband med skredfaktormodellen, og at alle relevante prosjekt vert vurderte basert på to sikringsnivå med tilhøyrande tiltak og kostnadsanalyser. Vidare ber Stortinget regjeringa syte for at fylkeskommunane vert godt involverte i arbeidet.»*

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  
Daniel Kleiven  
Pasten  
22 24 81 64

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 30. mars 2022 om Statens vegvesens rolle som departementets fagorgan. I tråd med det skal Statens vegvesen i arbeidet med en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring på fylkesveinettet ha en koordinerende rolle overfor fylkeskommunene og en rådgivende rolle overfor departementet.

Departementet legger til grunn at Statens vegvesen, i dialog med fylkeskommunene, kommer frem til en hensiktsmessig fremstilling av fylkeskommunale planer om skredsikring av skredpunkt med middels og høy skredfaktor.

### **Riksvei**

Når det gjelder riksvei, viser Samferdselsdepartementet til at Statens vegvesen allerede har oversikt og planer for gjennomføring av ras- og skredsikringstiltak. Departementet ber Statens vegvesen sammenstille en gjennomføringsplan på riksvei basert på Statens vegvesens eksisterende planer, i tråd med Stortingets vedtak nr. 470 og nr. 466. Vi ber om at det blir levert sammen med de fylkeskommunale planene i en helhetlig plan for gjennomføring av ras- og skredsikring på riks- og fylkesvei. En del skredsikringsprosjekter er av en slik størrelse at de inngår i porteføljen av store prosjekter i planfasen (prosjekter over 1 mrd. kr). Vi ber om at det i skredsikringsplane går fram hvordan denne henger sammen med systemet for porteføljestyling.

### **Øvrige anmodningsvedtak i Innst. 225 S (2021-2022).**

I fb. behandlingen av Dokument 8:91 S (2021-2022) og Innst. 225 S (2021-2022) ble følgende vedtak også gjort:

#### Vedtak nr. 467

*Stortinget ber regjeringa utarbeide eit innovasjonsprogram for skredsikring. Programmet bør støtte alternative løysingar og nivå innan skredsikring, på både fylkes- og riksvegar, og famne om alt frå enkel skredovervaking til tunge infrastrukturtiltak.*

#### Vedtak nr. 468

*Stortinget ber regjeringa vurdere om dagens driftskontraktar for vegvedlikehald er optimale med tanke på tidleg involvering, og opne nok slik at ein kan ta i bruk innovative løysingar. Det bør i denne samanhengen vurderast om det kan vera formålstenleg med auka bruk av insentivordningar som del av driftskontraktane.*

#### Vedtak nr. 469

*Stortinget ber regjeringa opprette en incentivordning for utredning, installering og drift av forebyggende skredkontrollanlegg og varslingssystemer.*

For vedtak nr. 467 og nr. 469 ber Samferdselsdepartementet om en skisse for innretting på et innovasjonsprogram og en incentivordning, herunder kostnader knyttet til opprettelsen og driften av slike ordninger.

For vedtak nr. 468 ber vi Statens vegvesen sende en redegjørelse som følger opp vedtaket tidsnok til at departementet kan informere Stortinget ifb. framlegg av Prop. 1 S (2022-2023).

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Daniel Kleiven Pasten  
rådgiver

*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

21/2146-17

25. mai 2022

## Supplerende tildelingsbrev 7 - responsmiljø for håndtering av digitale hendelser for veisektoren og samarbeidsforum for digital sikkerhet

Vi viser til tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2022 (og Nasjonal strategi for digital sikkerhet samt Statens vegvesens (SVV) brev datert 1. april 2022 om «Regulering av og tilsyn med digital sikkerhet i vegsektoren - Vurdering av behov – tilbakemelding»).

I tilbakemeldingen kommer SVV med forslag om videre utredning av et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser for veisektoren hvor i en oppstartsfasen fylkeskommunene og Nye veier AS, OPS-selskaper mv. kan tilbys å være medlemmer. SVV har kompetanse på området og vil kunne planlegge for oppstart av et utredningsarbeid.

Samferdsdeparterementet (SD) ser behov for å styrke evnen til å håndtere uønskede digitale hendelser i transportsektoren. Behovet knytter seg både til håndtering, koordinering og informasjonsdeling ved hendelser og til styrking av sektorens robusthet og virksomhetenes egenevne til å håndtere digitale angrep. Etablering av sektorvise responsmiljøer i transportsektoren vurderes å bidra til å dekke dette behovet.

Departementet har derfor besluttet at det i løpet av 2023 skal etableres et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i veisektoren. Tilsvarende skal det etableres sektorvise responsmiljøer også i de øvrige transportformene slik at hele transportsektoren blir dekket.

Sektorvise responsmiljøer for håndtering av digitale hendelser skal i henhold til Nasjonal strategi for digital sikkerhet ha departementsforankring. Vi ber SVVs innen 15. november 2022 om å forelegge for departementet anbefalt løsning, med ev. alternativer, for organisering av et responsmiljø for veisektoren med plan for videre etablering.

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  
Siri Hall Arnøy  
22 24 82 04

Utredningen skal ta utgangspunkt i *Nasjonal strategi for digital sikkerhet* og i Nasjonal sikkerhetsmyndighets *Rammeverk for håndtering av IKT-sikkerhetshendelser*. Responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i veisektoren skal innrettes slik at det kan bidra med effektiv bistand i hele krisespennet. Responsmiljøet bør utnytte allerede eksisterende ressurser og kompetanse i SVV og øvrige veimyndigheter og veiselskapet.

SVV bes også om å ta kontakt med Jernbanedirektoratet, som har mottatt tilsvarende oppdrag innenfor jernbane og kollektiv, for erfaringsoverføring og samordning, spesielt overfor fylkeskommunale aktører, som innenfor ulike deler av sin virksomhet kan være aktuelle for begge responsmiljøene.

I brevet av 01.04.22 skisseres et forslag om å ta sikte på å etablere et «sikkerhetsforum» for alle veiere som drifter ulike type veianlegg som er koblet opp mot veitrafikksentralenes systemer for trafikkstyring og -informasjon. Vi legger til grunn at SVV følger opp dette forslaget videre, og ber om at SD orienteres på egnet måte når dette forumet er etablert.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Siri Hall Arnøy  
underdirektør

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

Kopi  
Jernbanedirektoratet  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-18

27. mai 2022

## Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev 8 – Bypakke Bodø fase 2 i Nordland

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2022 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp delegering av fullmakt til Statens vegvesen.

Vi viser til Prop. 61 S (2021-2022) *Bypakke Bodø fase 2 i Nordland - forlenga innkrevjingsperiode og auka gjennomsnittstakst* og Innst. 269 S (2021-2022). Stortinget behandlet saken 10. mai 2022. Vedlagt følger brev fra Stortinget av samme dato som bekrefter at det ble gjort vedtak i samsvar med innstillingen.

Stortinget fattet følgende vedtak om Bypakke Bodø fase 2 i Nordland i samsvar med innstillingen:

«

1. Stortinget gir si tilslutning til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Bodø fase 2 i Nordland.
2. Stortinget samtykker i at Bompengeselskap Nord AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Bodø fase 2 i Nordland fylkeskommune. Vilråra for finansieringa går fram av Prop. 61 S (2021–2022).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med Bompengeselskap Nord AS om delfinansiering av Bypakke Bodø fase 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilråra Prop. 61 S (2021–2022) fastset.»

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  
Nora Matheson  
22 24 81 22



Samferdselsdepartementet delegerer med dette fullmakten i pkt. 3 til Statens vegvesen og ber om at etaten følger opp vedtaket.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Nora Matheson  
rådgiver

*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

21/2146-23

23. juni 2022

## Supplerende tildelingsbrev nr. 9 - Askøypakken i Vestland

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2022 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp delegering av fullmakt til Statens vegvesen.

Vi viser til Prop. 101 S (2021-2022) *Revidert finansieringsopplegg for Askøypakken i Vestland* og Innst. 282 S (2021-2022). Stortinget behandlet saken 19. mai 2022. Vedlagt følger brev fra Stortinget av samme dato som bekrefter at det ble gjort vedtak i samsvar med innstillingen.

Stortinget fattet følgende vedtak i samsvar med innstillingen:

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Vestland.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Askøypakken. Vilråra for finansieringa går fram av Prop. 101 S (2021-2022).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om delfinansiering av Askøypakken. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilråra som er fastsette i Prop. 101 S (2021-2022).

Samferdselsdepartementet delegerer med dette fullmakten i punkt 3 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  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Mari Braaten  
Larsen  
22 24 83 56

og ber om at etaten følger opp vedtaket.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Mari Braaten Larssen  
utredningsleder

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

Kopi  
Riksrevisjonen  
Vestland fylkeskommune



MOTTATT

11 JUN 2022

Mottatt 30/5-22

SD

31/5/22

Kristin Aug

Til

REGJERINGEN

Stortinget har i dag, ved behandlingen av innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Revidert finansieringsopplegg for Askøypakken i Vestland, gjort vedtak i samsvar med vedlagte innstilling (Innst. 282 S (2021-2022)).

Prop. 101 S (2021-2022)

Oslo, den 19. mai 2022

president



STORTINGET

# Innst. 282 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget  
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 101 S (2021–2022)

## Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Revidert finansieringsopplegg for Askøypakken i Vestland

Til Stortinget

### Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om revidert finansieringsopplegg med auke i bompenggebidraget for å fullføre fylkesvegprosjekt og -tiltak i Askøypakken i Askøy kommune.

Stortinget slutta seg til Askøypakken gjennom handsaming av Prop. 197 S (2012–2013) Delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland, jf. Innst. 40 S (2013–2014). Pakken omfattar 10 prosjekt og tiltak i fylkesvegnettet, i tillegg til ei ramme til kollektivtiltak. Bompenggeinnkrevjinga starta opp hausten 2014, og skulle opphavleg halde fram til 2028.

Det lar seg ikkje gjere å finansiere alle tiltaka i porteføljen innanfor den opphavlege økonomiske ramma. Fleire av prosjekta har vist seg å vere meir kostnads-krevjande enn det som først vart lagt til grunn. Samtidig har trafikken blitt lågare enn forventa, og med auka elbildel har òg gjennomsnittstaksten blitt redusert. Dette har gitt lågare bompenggeinntekter.

Finansiering av Askøypakken for perioden 2014–2028 var basert på fylkeskommunale midlar og bompengar innanfor ei økonomisk ramme på totalt 1 330 mill. 2013-kroner. Av dette var bompenggebidraget føresetta å utgjere 1 120 mill. kroner.

Det er til saman nytta 990 mill. 2022-kroner til investeringar ved utgangen av 2021. Fylkeskommunen har bidratt med 338 mill. kroner inkl. kompensasjon for meirverdiavgift (mva.), og bompenggebidraget er til no 652 mill. kroner.

Det står att 1 013 mill. 2022-kroner, der 805 mill. kroner er bompenggebidrag og 208 mill. kroner er fylkeskommunale midlar inkl. mva-kompensasjon. Av desse er 85 mill. kroner reine fylkeskommunale midlar.

I det reviderte finansieringsopplegget for Askøypakken er det lagt til grunn etablering av ein ny bomstasjon frå 2023 og forlenging av den samla bompenggeinnkrevjinga i fem år til 2033. Det er berekna at det vil gi eit bompenggebidrag på 489 mill. kroner. Det er også lagt til grunn ytterlegare om lag 159 mill. kroner i mva-kompensasjon. Saman med midlane som står att frå tidlegare, gir dette ei total ramme til vegprosjekt i perioden 2022–2033 på 1 661 mill. 2022-kroner. Av dette utgjør bompenggebidraget 1 294 mill. kroner.

Askøypakken har bidrege til ein vesentleg betre vegstandard, med betre framkome og trafikktryggleik på Askøy. Samtidig står det att fleire prosjekt som ikkje lar seg finansiere innanfor den opphavlege økonomiske ramma for pakken.

Med det reviderte finansieringsopplegget for Askøypakken ønskjer lokale styresmakter å fullføre dei fem påbegynte og attståande prosjekta. Alle prosjekta har godkjend reguleringsplan.

Det er lokalpolitisk semje om endringar i bompenggeopplegget med etablering av ein femte bomstasjon og forlenging innkrevjing i fem år frå 2028. Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet. Samferdselsdepartementet gir i proposisjonen difor si tilslutnad til føreslått bompenggeopplegg med innkrevjing ut 2033 for å fullføre prosjekta i pakken, og

meiner som lokale styresmakter at nytteprinsippet blir betre vareteke med ein ny bomstasjon.

Samferdselsdepartementet fastsette nye retningslinjer for bompengefinansierte bypakkar i 2019 og 2020, der det mellom anna er lagt til grunn at det ikkje lenger vil vere aktuelt å leggje fram reviderte pakkar for Stortinget utelukkande for å dekkje inn kostnadsauke i enkeltprosjekt eller inntektssvikt som følgje av lågare trafikk. Når departementet no likevel legg fram forslag om revidert finansieringsopplegg for Askøypakken, er det lagt avgjerande vekt på at det blei fatta lokale vedtak om forlenging før dei nye retningslinjene kom, og at desse føringane derfor ikkje skal ha tilbakeverkande kraft.

I retningslinjene er det også stilt krav om 20 pst. eigendel for investeringar i fylkeskommunale og kommunale prosjekt som ikkje har vore lagt fram for Stortinget som ein del av bypakkar tidlegare. Revideringa av Askøypakken er ikkje omfatta av dette kravet sidan prosjektporteføljen er den same som i Prop. 197 S (2012–2013).

## Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, frå Høyre, Trond Helleland, Erlend Larsen og Charlotte Spurkeland, frå Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og leiaren Erling Sande, frå Framstegspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og frå Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til at Stortinget ga tilslutning til Askøypakken gjennom handsaminga av Prop. 197 S (2012–2013), jf. Innst. 40 S (2013–2014). Askøypakken inneheld både prosjekt og tiltak, og ei ramme til kollektivtrafikk. Komiteen viser til at bompengefinansieringa som skal bidra til Askøypakken, og som starta innkrevjing i 2014, opprinneleg skulle avsluttast i 2028. På grunn av ein auke i kostnadane i prosjekta, lågare trafikk enn forventa og høgare elbil andel vil ikkje prosjekta kunne la seg realisere med det finansieringsopplegget som vart vedteke ved oppstart. Komiteen viser til at Askøy kommune og Vestland fylkeskommune med bakgrunn i dette har gått inn for eit revidert opplegg for finansiering som medfører auka inntekter frå bompengeneinnkrevjing. Dei auka inntektene skal kome igjennom etablering av ein ekstra bomstasjon og utviding av perioden for innkrevjing av bompengar fram til 2033.

Komiteen viser til at Samferdsledepartementet sluttar seg til det endra investeringsopplegget for å gjere høve til fullføring av dei prosjekta som ikkje kan realisere ved dagens opplegg. Departementet peikar mellom anna på dei positive verknadane Askøypakken har hatt

for vegstandard, framkomst og trafikktryggleik, og at det endra opplegget har lokalpolitisk støtte. Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet. Departementet viser i proposisjonen til dei nye retningslinjene for bompengefinansierte bypakkar, der det er lagt til grunn at det ikkje lenger vil vere aktuelt å leggje fram reviderte pakkar for Stortinget utelukkande for å dekke kostnadsauke i prosjekta eller svikt i inntektene frå bompengar. Når departementet likevel har valt å gjere det i dette høve, er det fordi vedtaka om utvida bompengeneinnkrevjing vart gjorde av lokale styresmakter før dei nye retningslinjene vart innførte i 2020 og 2021, og at retningslinjene såleis ikkje skal ha tilbakeverkande kraft.

Komiteen viser til at det i retningslinjene også er lagt til grunn ein eigendel på 20 pst. for dei kommunale og fylkeskommunale prosjekta som ikkje har vore lagde fram for Stortinget som ein del av bypakkar tidlegare, men at Askøypakken ikkje er omfatta av dette kravet då prosjektporteføljen er den same som den var då Stortinget handsama saka i Prop. 197 S (2012–2013).

Komiteens flertall, medlemene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det er et sterkt lokalt ønske om å fullføre prosjektene i Askøypakken. På grunn av at flere prosjekt har blitt mer kostnadskravende enn først antatt, og trafikken lavere, lar ikke alle prosjektene seg gjennomføre innenfor den opprinnelige økonomiske rammen. Flertallet vil lytte til de lokale ønskene og bidra til å sikre et revidert finansieringsopplegg for Askøypakken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet er motstandere av bompenger. Bompenger er en ekstrabeskatning av bilister som kommer i tillegg til skatter og avgifter de allerede har betalt inn til stat og kommune. Belastningen fra bompenger er en bekymring for mange, en bekymring disse medlemmer både har forståelse for og deler.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ikke støttet utvidelsen av bompengeneinnkrevningen da den ble behandlet lokalt, og vil følgelig ikke støtte den i Stortinget.

Disse medlemmer mener bygging, utbedring og vedlikehold av offentlige veier er et offentlig ansvar. Derfor burde prosjekter som de i Askøypakken finansieres uten bruk av bompenger. Byrden av utvidelsen av finansieringen i denne pakken er foreslått å i all hovedsak legges på bilistene. Disse medlemmer mener det blir galt å straffe bilistene med en ytterligere bomstasjon og 5 år lengre innkrevningstid fordi mange har fulgt politikernes ønske om å redusere biltrafikken og kjøpt seg elbil.

Disse medlemmer mener Askøypakken og veiprosjektene i den må fullføres uten bruk av bompenger. Staten må bidra med finansiering samtidig som fylkeskommunen må bidra over sine budsjetter uten å skyve regningen over på sine innbyggere som er avhengig av bilen i hverdagen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Vestland fylkeskommune med mål om å komme frem til en avtale hvor bompengandelen i Askøypakken erstattes av statlige og fylkeskommunale midler.»

## Forslag fra mindretal

Forslag fra Framstegspartiet:

*Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Vestland fylkeskommune med mål om å komme frem til en avtale hvor bompengandelen i Askøypakken erstattes av statlige og fylkeskommunale midler.

## Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Vestland.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Askøypakken. Vilråra for finansieringa går fram av Prop. 101 S (2021–2022).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om delfinansiering av Askøypakken. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilråra som er fastsette i Prop. 101 S (2021–2022).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. mai 2022

**Erling Sande**

leiar og ordførar



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref

Vår ref

Dato

21/2146-24  
jf. 19/539

28. juni 2022

**Statsbudsjettet 2022 - Supplerande tildelingsbrev nr. 10 - Finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland, delegering av fullmakt**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 til Statens vegvesen. I dette supplerande tildelingsbrevet tek departementet opp delegering av fullmakt til Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet viser til Prop. 100 S (2021–2022) *Finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland* og Innst. 301 S (2021–2022). Stortinget handsama saka 19. mai 2022.

Stortinget fatta følgjande vedtak om finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland i samsvar med innstillinga:

«

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av Kvinnheradpakken.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Kvinnheradpakken. Vilkårå for finansieringa går fram av Prop. 100 S (2021–2022).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om delfinansiering av Kvinnheradpakken. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilkårå som er fastsette i Prop. 100 S (2021–2022).

»

Samferdselsdepartementet delegerer med dette fullmakta i pkt. 3 til Statens vegvesen.

Med helsing

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Thomas Tørmo  
seniorrådgjevar

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

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  
trafikkikkerhetsavdelinga

Saksbehandlar  
Thomas Tørmo  
22 24 83 12



**Kopi**

Riksrevisjonen

Vestland fylkeskommune



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-25

6. juli 2022

## **Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tildelingsbrev nr. 11 – Forlengelse av overgangsordning for avvikling av sams veiadministrasjon – Salg av tjenester til fylkeskommunene**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 til Statens vegvesen, brev fra KS av 2. mai 2022 til Samferdselsdepartementet (med kopi til Statens vegvesen), samt korrespondanse mellom Statens vegvesen og departementet om Statens vegvesens varslede avslutning av salg av laboratorie- og grunnboringstjenester til fylkeskommunene.

Ordringen med midlertidige overbygningsavtaler kom på plass for å sikre en smidig avvikling av sams veiadministrasjon. Det ble ved avviklingen bestemt at Statens vegvesen og fylkeskommunene skulle samarbeide i en overgangsperiode, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020) og Prop. 79 L (2018–2019).

Statens vegvesen har lagt til grunn en tidsavgrensning for ordningen på tre år i sine vurderinger, dvs. at ordningen avvikles innen 1. januar 2023. Samferdselsdepartementet kan ikke se at dette har blitt fastsatt av Stortinget i proposisjon eller innstilling og har heller ikke kjennskap til at det er lagt til grunn i overbygningsavtalene. Det var likevel klart fra start av at avtalene var midlertidige og ment for en overgangsperiode ved avviklingen av sams veiadministrasjon.

I brevet fra KS til Samferdselsdepartementet beklager fylkeskommunene sterkt at samarbeidsordningen skal avsluttes ved årsskiftet. De er bekymret for at det vil være begrensede muligheter for å etablere alternative løsninger innen utgangen av 2022. Fylkeskommunene ønsker derfor å unngå en avvikling 1. januar 2023 og at en videre dialog i samarbeid med Statens vegvesen. I brevet fra KS skriver de at et alternativt tilbud i egenregi eller som privat tjeneste vil kreve mer tid å etablere enn fram til årsskiftet.

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  
Daniel Kleiven  
Pasten  
22 24 81 64

Statens vegvesens varslede avvikling av salget er begrunnet i juridiske vurderinger knyttet til lov om offentlige anskaffelser og reglene om statsstøtte. Statens vegvesen understreker imidlertid at dette vil kunne variere fra fylke til fylke. I noen regioner vil det være et tilgjengelig privat marked, i andre vil et privat marked kunne etablere seg ved økt etterspørsel og i noen fylker, der det ikke eksisterer eller vil etablere seg private tilbydere, vil man måtte få på plass tilbud i egen regi. Departementet mener derfor at det kan være tilfeller hvor det er mulig å forlenge salget av tjenester uten at dette strider med gjeldende lovverk, og der det kan være nødvendig å bruke mer tid for å få etablert å få et privat marked eller for at fylkeskommunen får egne tjenester på plass.

Samferdselsdepartementet ber derfor Statens vegvesen sammen med den enkelte fylkeskommune, om å vurdere mulighetene og behovet for å forlenge avtalen om salg av laboratorie- og grunnboringstjenester ut 2023, dvs. med et år utover den varslede avviklingen. Det vil være opp til den enkelte fylkeskommune å ta initiativ til avklaringer med Statens vegvesen dersom de ønsker å fortsette å kjøpe tjenestene fra Statens vegvesen. I så fall må Statens vegvesen i dialog med fylkeskommunene vurdere lovligheten av salg av laboratorie- og grunnboringstjenester i den enkelte fylkeskommune. På den måten sikrer vi at det blir gjort en grundig og konkret vurdering av lovligheten av salget, samtidig som vi sikrer at fylkeskommunen har tilgjengelige tjenester dersom det skulle vise seg å ikke eksistere et privat marked.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at salg av laboratorie- og grunnboringstjenester ikke vil bli tilbudt på permanent basis, og at fylkeskommuner snarest må sikre tilgang til disse tjenestene for å dekke sitt behov innen utgangen av 2023, enten gjennom egen produksjon eller fra private tilbydere.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Daniel Kleiven Pasten  
rådgiver

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

Kopi  
Agder fylkeskommune  
Innlandet fylkeskommune  
Møre og Romsdal fylkeskommune  
Nordland fylkeskommune  
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel  
Riksrevisjonen

Rogaland fylkeskommune  
Troms og Finnmark fylkeskommune  
Trøndelag fylkeskommune  
Vestfold og Telemark fylkeskommune  
Vestland fylkeskommune  
Viken fylkeskommune



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-26

6. juli 2022

## Statsbudsjettet 2022 - Supplerende tildelingsbrev nr. 12 - Finansiering av fv. 353 Rugtvedt-Surtebogen

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2022 til Statens vegvesen. Dette brevet gjelder delegering av fullmakt i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 117 S (2021–2022 og Innst. 458 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt–Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker.*

Stortinget behandlet saken 15. og 16 juni d.å. og vedtok:

1. *Stortinget slutter seg til delvis bompengefinansiering av fv. 353 Rugtvedt–Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke.*
2. *Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans fv. 353 Rugtvedt–Surtebogen AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt–Surtebogen i Vestfold og Telemark fylke. Vilklårene for finansieringen framgår av Prop. 117 S (2021–2022).*
3. *Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans fv. 353 Rugtvedt–Surtebogen AS om delfinansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt–Surtebogen. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilklårene som Prop. 117 S (2021–2022) fastsetter.*

Stortingets behandling av saken er tilgjengelig på Stortingets hjemmesider:

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=89498>

Vedtakene 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  
Daniel Kleiven  
Pasten  
22 24 81 64

Samferdselsdepartementet delegerer med dette fullmakten i pkt. 3 til Statens vegvesen.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Daniel Kleiven Pasten  
rådgiver

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

Kopi  
Riksrevisjonen  
Vestfold og Telemark fylkeskommune



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref.

Vår ref.

Dato

21/2146-27

6. juli 2022

**Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tildelingsbrev nr. 13 til Statens vegvesen – Stortingets behandling av Prop. 115 S (2021–2022) og Innst. 450 S (2021–2022)**

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen (SVV) for 2022 datert 5. januar 2022. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp bevilgningsendringer og et anmodningsvedtak som følger av Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett 2022 samt en rettelse av tildelingsbrevet for 2022.

**1. Revidert budsjett 2022**

Stortinget behandlet 17. juni 2022 Innst. 450 S (2021–2022) fra finanskomiteen om *Revidert nasjonalbudsjett 2022*. I innstillingen inngår blant annet behandling av Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022*.

Det ble 14. juni 2022 inngått en budsjettenighet mellom regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti (SV) på Stortinget om revidert nasjonalbudsjett 2022. Enigheten fremgår ikke av innstillingen, men ble tatt inn i form av løse forslag ved stortingsbehandlingen.

Stortingets behandling er tilgjengelig på Stortingets hjemmesider:

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=89361>

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  
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, økes med fra kr 4 094 550 000 til kr 4 096 950 000	2 400 000
	22	Drift og vedlikehold av riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> , reduseres med fra kr 8 320 500 000 til kr 8 271 000 000	49 500 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 2 236 400 000 til kr 2 222 800 000	13 600 000
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> , økes med fra kr 1 773 400 000 til kr 1 828 400 000	55 000 000
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29</i> og kap 1332, post 66, reduseres med fra kr 12 732 000 000 til kr 12 602 000 000	130 000 000
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i> , økes med fra kr 379 600 000 til kr 418 600 000	39 000 000
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 2 693 400 000 til kr 2 639 400 000	54 000 000

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

Kap.	Post	Formål	Kroner
1332		Transport i byområder mv:	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 2 200 400 000 til kr 1 950 400 000	250 000 000

## 1.2 Nærmere om bevilgningsvedtakene

Bevilgningen på kap 1320, post 01 er til sammen økt med 2,4 mill. kroner. Endringene består av:

- Økning med 8 mill. kroner mot tilsvarende reduksjon på kap. 1320, post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, som gjelder omfordeling av forventet gevinst som følge av reduserte reiseutgifter fra endrede jobbreisevaner som følge av pandemien.
- Reduksjon med 5,6 mill. kroner begrunnet med at en større del av virksomhetenes forventede budsjettgevinster fra endrede jobbreisevaner som følge av pandemien hentes ut.

Bevilgningen på kap. 1320, post 22 er redusert med 49,5 mill. kroner. mot tilsvarende økninger på andre budsjettposter under SD. Reduksjonen tas primært fra vedlikehold av riksveiene.

Bevilgningen på kap. 1320, post 28 er til sammen redusert med 13,6 mill. kroner. Endringene består av:



- Reduksjon med 8 mill. kroner mot tilsvarende økning på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, som gjelder omfordeling av forventet gevinst som følge av reduserte reiseutgifter fra endrede jobbreisevaner.
- Reduksjon med 5,6 mill. kroner begrunnet med at en større del av virksomhetenes forventede budsjettgevinster fra endrede jobbreisevaner som følge av pandemien hentes ut.

Bevilgningen på kap. 1320, post 29 er til sammen økt med 55 mill. kroner. Endringene består av:

- Reduksjon med 55 mill. kroner knyttet til forventet mindreforbruk innenfor OPS-kontraktene E18 Grimstad–Kristiansand og rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet
- Økning med 110 mill. kroner som følge av at det er inngått avtale med OPS-selskapet om godtgjørelse for tunneloppgradering på OPS-strekningen E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

Bevilgningen på kap. 1320, post 30 Riksveiiinvesteringer er redusert med 130 mill. kroner. Redusert aktivitet tas der det er mest hensiktsmessig ut fra overordnede mål for bevilgningen.

Bevilgningen på kap. 1320, post 65 er økt med 39 mill. kroner til et øremerket tilskudd til Agder fylkeskommune knyttet til bygging av ny fylkesvei mellom E18 og Eydehavn i Arendal kommune. SD presiserer at dette ikke innebærer bindinger for kommende budsjettår. SD ber SVV betale ut tilskuddet og følge opp bruken av midlene. Det kan legges til grunn tilsvarende forenklet rapporteringsordning som for tilskuddsordningen på posten.

Bevilgningen på kap 1320, post 72 er til sammen redusert med 54 mill. kroner. Endringene består av:

- Reduksjon med 60 mill. kroner knyttet overført mindreforbruk fra tidligere år.
- Økning med 6 mill. kroner til gratis ferje til øyene Røst og Værøy på riksveiferjesambandet Bodø–Røst–Værøy–Moskenes i Nordland og til Skipavik i sambandet Hjelmeland–Skipavik–Nesvik i Rogaland. Det er i brev fra SD til SVV 27. juni 2022 lagt til grunn at det blir innført gratis ferje på de aktuelle strekningene fra 1. juli i år.

Bevilgningen på kap. 1332, post 63 er redusert med til sammen 250 mill. kroner, mot tilsvarende økninger på andre budsjettposter under SD. Endringene på posten består av:

- Det er redusert behov i 2022 for statlig tilskudd til Fornebubanen, i hovedsak på grunn av dårligere fremdrift enn forutsatt.
- I tillegg er fordelingen av midler mellom de øvrige prosjektene som får tilskudd over posten endret. Det er anslått et mindrebehov på 250 mill. kroner grunnet redusert fremdrift for Bussveien på Nord-Jæren og på 100 mill. kroner for Metrobuss i Trondheim. I tillegg er det anslått at behovet for statlige midler til Bybanen i Bergen øker med 350 mill. kroner. Dette skyldes endret periodisering av ventende utgifter i

prosjektet. Samlet behov for tilskudd til Bybanen over posten vil med det være om lag 950 mill. kroner i 2022, noe som innebærer at hele det resterende statlige bidraget til Bybanen blir utbetalt i 2022.

### **1.3 Tildeling**

Samlet sett reduseres bevilgningene til kap. 1320 Statens vegvesen med 150,7 mill. kroner, og bevilgningen til kap. 1332 Transport i byområder mv. reduseres med 250 mill. kroner.

Bevilgningsendringene på kap. 1320 Statens vegvesen og kap. 1332 Transport i byområder mv. post 63 stiller SD til disposisjon for SVV i 2022 i samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten.

Bevilgningsendringene skal disponeres i samsvar med føringene i Prop. 115 S (2021–2022), jf. Innst. 450 S (2021–2022), Stortingets behandling, og dette supplerende tildelingsbrevet.

## **2. Anmodningsvedtak**

Ved behandlingen av Innst. 450 S (2021–2022) gjorde Stortinget følgende anmodningsvedtak som berører SVV:

### *Vedtak 844*

«Stortinget ber regjeringen i den varslede gjennomgangen av samferdselsprosjekter fram mot statsbudsjettet 2023 vurdere og fremme forslag om hvordan store prosjekter kan nedskaleres for å spare natur og matjord, samt spare kostnader og gi rom for en sterkere satsing på vedlikehold og oppgradering av eksisterende samferdselsinfrastruktur. Den varslede gjennomgangen skal gjøres for prosjekter i Statens vegvesen og Nye Veier. Statens vegvesen og Nye Veier skal også få i oppdrag å vurdere nedskalering av prosjekter med pågående planarbeid.»

SD viser til at Statens vegvesen i brev av 15. juni 2022 svarte på supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2022 om vurdering av endringer i veinormaler og vurdering av veiporteføljen i NTP, med vurderinger for prosjektene i Statens vegvesens portefølje. Vi ber nå, som en oppfølging av vedtak 844, om en vurdering per prosjekt av muligheten for nedskaleringer som sparer natur og matjord, der SVV legger til grunn forslaget til endrede veinormaler. Så langt det er mulig bør vurderingen inkludere både hvor mye natur som bygges ned og verdien på naturen som bygges ned, jf. Klima- og miljødepartementets rundskriv T-2/16. Videre bør vurderingen også inkludere hvor karbonrike arealene er. For prosjekter som har lite negative virkninger knyttet til natur og matjord er det tilstrekkelig å vise til dette. Vi ber om tilbakemelding innen 19. august.

## **3. Samferdselsinvesteringer og SVVs planleggingsaktivitet**

Regjeringen har i Meld. St. 2 (2021-2022) *Revidert nasjonalbudsjett 2022* varslet at den frem mot høstens statsbudsjett vil gjennomgå planene for samferdselsinvesteringer. Målet er å

redusere kostnadene til slike prosjekter, få bedre kostnadskontroll og unngå ytterligere press i norsk økonomi. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP) er det lagt til grunn at ressursbruken det enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet. Det heter også at endringer i det budsjettmessige handlingsrommet fremover vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen. Det vil være begrenset rom for vekst i budsjettene til samferdselsprosjekter fremover. Statens vegvesen må søke å innrette sin planleggingsaktivitet ut fra dette, og skal varsle departementet hvis etaten legger opp til vesentlige endringer i fremdriften på enkeltprosjekter. Dersom SVV ser at tidligere oppdrag fra SD, for eksempel knyttet til utredning etter statens prosjektmodell, legger opp til en fremdrift som bør justeres, ber vi om at dette tas opp med departementet på egnet måte.

#### **4. Rettelse i tildelingsbrevet for 2022**

Som tatt opp på etatsstyringsmøtet med Statens vegvesen 22. juni 2022 skal Statens vegvesen rapportere på oppfølging av egen strategi for samfunnssikkerhet i andre tertial, som et selvstendig vedlegg til tertialrapporten.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Thomas Tørmo  
seniorrådgiver

*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

21/2146-28

8. juli 2022

**Statsbudsjettet 2022 - Supplerande tildelingsbrev nr. 14 - Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal fylkeskommune, delegering av fullmakt**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 til Statens vegvesen. I dette supplerande tildelingsbrevet tek departementet opp delegering av fullmakt til Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet viser til Prop. 93 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal fylkeskommune* og Innst. 283 S (2021–2022). Stortinget handsama saka 19. mai 2022.

Stortinget fatta følgjande vedtak om finansiering av fv.659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal fylkeskommune i samsvar med innstillinga:

«1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Vegamot AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen. Vilkåra går fram av Prop. 93 S (2021–2022).

2. Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet kan inngå avtale med bompengeselskapet Vegamot AS om delfinansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilkåra som er fastsette i Prop. 93 S (2021–2022).»

Samferdselsdepartementet delegerer med dette fullmakta i pkt. 2 til Statens vegvesen.

Til orientering vedtok Stortinget dessutan følgjande oppmoding, jf. Stortinget forretningsorden § 14 nr. 8 bokstav b:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en vurdering av om statens bidrag gjennom fergeavløsningsmidlene til Nordøyvegen bør beregnes på nytt basert på dagens fergetakster, og at eventuelt økt bidrag benyttes til å redusere bompengesatsene i

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  
trafiksikkerhetsavdeling

Saksbehandlar  
Bakhtawar Bashir  
Ahmed  
22 24 81 30

prosjektet. Før Stortinget får vurderingen tilbake kan bompengeneinnkrevningen starte i tråd med vedtatt Prop. 93 S (2021-2022).»

I tråd med retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer er det Kommunal- og distriktsdepartementet som fastset størrelsen på ferjeavløysingsmidlar. Samferdselsdepartementet har bedt om at Kommunal- og distriktsdepartementet bereknar ferjeavløysingsmidlane til fv. 659 Norøyvegen på nytt i henhold til vedtaket.

Med helsing

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Bakhtawar Bashir Ahmed  
rådgjevar

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

Kopi  
Møre og Romsdal fylkeskommune  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-30

5. september 2022

## **Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr 15 - mandat for KVV E39 Kryssing av Bømlafjorden**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2022 datert 5. januar 2022.

I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp forslag fra Statens vegvesen til fastsettelse av mandat for KVV E39 Kryssing av Bømlafjorden, jf. etatens brev til departementet av 19. mai 2022. Departementet viser også til møte om saken 2. juni 2022.

### **Samferdselsdepartementets vurdering**

Samferdselsdepartementet har merket seg at utfordringsnotatet har vært på offentlig høring og at mottatte høringsuttalelser gjelder områder som inngår i Statens vegvesens plan for det videre utredningsarbeidet for KVVUen. Videre har departementet notert seg at etaten vil involvere aktuelle offentlige etater og andre interessenter som en del av medvirkningsprosessen i KVVU-arbeidet.

Departementet har også merket seg at utfordringsnotatet omhandler en situasjonsbeskrivelse, som omfatter geografi, bo- og arbeidsmarked, næringsliv og arbeid, samferdsel samt klima og miljø. Videre at utfordringsnotatet går inn på utfordringer og herunder gir forslag til samfunns mål før det kommer inn på avgrensning, organisering og fremdrift for arbeidet med KVVUen.

Statens vegvesen legger i utgangspunktet til grunn at avgrensning for KVVUen vil ligge innenfor kommunene Stord, Sveio og Bømlo i Vestland fylke men at dette likevel vil kunne bli endret i det videre KVVU-arbeidet.

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

Statens vegvesen foreslår følgende samfunns mål for utredningen:

- *E39 Kryssing av Bømlafjorden skal vere ei sikker og effektiv fjordkryssing.*

Statens vegvesen tar sikte på at ferdig KVVU sendes Samferdselsdepartementet med sikte på ekstern kvalitetssikring KS1 innen medio 2023.

Samferdselsdepartementet viser til supplerende tildelingsbrev nr. 13 til Statens vegvesen for statsbudsjettet 2022 av 6. juli 2022, der det er pekt på at det vil være begrenset rom for vekst i budsjettene til samferdselsprosjekter fremover og at Statens vegvesen må søke å innrette sin planleggingsaktivitet ut fra dette, og skal varsle departementet hvis etaten legger opp til vesentlige endringer i fremdriften på enkeltprosjekter. Departementet sier videre i brevet at dersom Statens vegvesen ser at tidligere oppdrag fra departementet, for eksempel knyttet til utredning etter statens prosjektmodell, legger opp til en fremdrift som bør justeres bes det om at dette tas opp med departementet på egnet måte. Denne føringen om at Statens vegvesen selv kan gjøre vurderinger om framdrift i planleggingsaktiviteter og eventuelt ta opp behov for endring med Samferdselsdepartementet, gjelder også for dette oppdraget. Departementet viser videre til at det er varslet at kommende Nasjonal transportplan legges frem i 2024.

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

Departementet har merket seg den omfattende omtalen i utfordringsnotatet av utfordringer relatert til krav som følger av tunnelsikkerhetsforskriften, og legger derfor til grunn at dette vil stå sentralt i etatens videre arbeid med KVVUen. Vi vil i denne sammenheng vise til at oppgaven til ESA er å følge opp Norges forpliktelser i henhold til tunnelsikkerhetsdirektivet. De er endelig instans for behandling av klager mot Norge, men ESA hverken vurderer eller godkjenner individuelle vegprosjekter.

Det endelige vedtaket til ESA i klagesaken vedr. helningsgraden i Oslofjordtunnelen har således hverken virkning som tolkningsmoment eller i form av direkte overføring av konklusjon på lignende tilfeller. Saken om andre løp i Oslofjordtunnelen ble for øvrig lukket fordi tilleggsløpet var planlagt og tilrettelagt for allerede, når utbyggingen av tunnelen startet. I direktivets fortale avsnitt 23 andre setning, heter det at som ny tunnel skal regnes tilfeller hvor et nytt løp utløser nye juridisk bindende planleggingsprosedyrer (new legally binding planning procedures). Dette var sentralt i ESA sitt vedtak, da de kunne vise til at løp nummer to i Oslofjordtunnelen både var planlagt og fysisk tilrettelagt for i den opprinnelige planprosessen på 90-tallet. Dermed var de eneste nye planleggingsprosessene som ble utløst, fornying av reguleringsplaner. Disse løper i spesifikke tidsperioder, og må ikke nødvendigvis fornyes pga. forberedelser med løp nummer to. I tillegg viser ESA til muligheten for at løp nummer to ikke er å forstå som "ny tunnel" hvis annen løsning ikke er geografisk mulig. Departementet vil be ESA om tolkningsuttalelse vedrørende hva som skal forstås som "ny tunnel", uten at dette knytter seg spesifikk opp til eventuell utbygging av løp nummer to i Bømlafjordtunnelen, eller andre lignende tilfeller.

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

Departementet understreker at kostnadsanslagene i KVVU skal være basert på P50. Vi vil understreke at kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVVUen 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.

Departementet vil videre understreke viktigheten av at KVVUen skal gi regjeringen et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag til å ta stilling til valg av konsept for videre utredning og planlegging. Herunder ber departementet derfor om at det utarbeides et reelt 0-alternativ (referansealternativ) som del av KVVUens alternative konsepter.

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.)  
underdirektør

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

21/2146-31

23. september 2022

## Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr 16 - delegering av fullmakt for rv 13 Ryfast

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2022 datert 5. januar 2022. I dette supplerende tildelingsbrevet delegerer departementet fullmakt til Statens vegvesen for prosjektet rv 13 Ryfast, jf. etatens brev til departementet av 25. november 2021.

Stortinget gjorde ved behandling 5. april 2022 av Prop. 59 S (2021-2022) *Auka kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Ryfast og utgreiing for status i tvistesak for prosjektet E39 Eiganestunnelen* følgende vedtak i samsvar med vedlagte innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen (Innst. 222 S (2021-2022)):

- Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan gjennomføre det tidligere godkjente investeringsprosjektet Rv. 13 Ryfast innenfor en endret kostnadsramme på 9 172 mill. kroner.

Vedtaket er i samsvar med Samferdselsdepartements forslag i Prop. 59 S (2021-2022).

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

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus  
seniorrådgiver

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

### Vedlegg

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

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

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

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Jan Reidar  
Onshus  
22 24 83 31

Kopi  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-33

19. oktober 2022

**Statsbudsjettet 2022 – supplerende tildelingsbrev nr. 17. Tilskudd for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i fem byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler**

Vi viser til Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022 der det ble satt av 30 mill. kr til tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler, jf. Prop. 1 S (2021–2022)/Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022). Videre viser vi til tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2022, der det framgår at 30 mill. kroner over kap. 1332 *Transport i byområder mv.* post 66 *Tilskudd til byområder* kan benyttes til denne tilskuddsordningen i 2022.

Videre ble Stortinget i Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* orientert om at Samferdselsdepartementet legger opp til at midlene som er satt av i 2022, blir delt likt mellom Ålesund og Bodø som en engangsutbetaling.

I dette brevet gir departementet føringer for hvordan Statens vegvesen skal forvalte tilskuddet i 2022. Vi legger opp til å komme tilbake til føringer for tilskuddet i 2023 i tildelingsbrevet for 2023, jf. forslaget i Prop. 1 S (2022–2023).

Formålet med tilskuddet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange. Midlene skal bidra til at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange, ofte omtalt som nullvekstmålet.

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  
Mari Braaten  
Larsen  
22 24 83 56

Som omtalt i Prop. 111 S (2021–2022) er midlene for 2022 øremerket de to byområdene Ålesund og Bodø. Midlene skal inngå som statlig bidrag i bypakkene for Bodø og Ålesund, og kan brukes til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak. Midlene kan ikke gå til drift av kollektivtransport. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen utbetaler 15 mill. kr hver til henholdsvis Nordland fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune under forutsetning av at de aksepterer disse vilkårene.

Vi ber om at Statens vegvesen tildeler midlene og utarbeider et opplegg for rapportering, oppfølging og kontroll som sikrer at midlene brukes i tråd med vilkårene og kravene til forvaltning av tilskuddsordninger i økonomireglementet i staten, jf. pkt. 6.3.3, 6.3.5 og 6.3.6. Departementet skal orienteres om innholdet i rapporteringen i tråd med økonomireglementet pkt. 6.3.7. Det skal som minimum rapporteres i årsrapporten for 2022, som grunnlag for departementets rapportering til Stortinget i Prop. 1 S som legges fram i oktober 2023.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Mari Braaten Larssen  
fagdirektør

*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

21/2146-34

28. oktober 2022

## **Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr. 18 til Statens vegvesen - oppfølging av tiltak knyttet til helseattest for eldre bilførere**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 5. januar 2022 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet ber vi Statens vegvesen følge opp tiltak knyttet til helseattest for eldre bilførere.

Vi viser til Stortingets anmodningsvedtak nr. 596 av 9. februar 2021:

«*Stortinget ber regjeringen fjerne kravet om obligatorisk, aldersbestemt helseattest for eldre som grunnlag for førerkort*».

Videre viser vi til rapport av 1. oktober 2021 utarbeidet av Statens vegvesen i samråd med Helsedirektoratet med utredning av potensielle konsekvenser ved å fjerne kravet til helseattest for eldre bilførere, og mulige alternative tiltak for å avbøte disse.

Samferdselsdepartementet redegjorde for departementets oppfølging av anmodningsvedtak nr. 596 i Prop. 117 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker*. Som omtalt der vil regjeringen av hensyn til trafiksikkerheten opprettholde krav om helseattest for eldre bilførere, men vil følge opp anmodningsvedtaket når det gjelder bruk av kognitive tester og bruk av kjørevurdering. I tillegg vil det bli utredet bruk av kjøresimulator. Flertallet i Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 458 S (2021–2022) ikke merknader til departementets redegjørelse. Departementet har også orientert Stortinget om oppfølgingen av vedtaket i Prop. 1 S (2022-2023) punkt 2.3.

Saken har så langt vært fulgt opp av samferdsels- og helsemyndighetene i fellesskap og dette legges til grunn også for den videre oppfølgingen av saken.

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  
Grete Mathisrud  
22 24 82 59

Samferdselsdepartementet, i samråd med Helse- og omsorgsdepartementet, ber derfor Statens vegvesen sammen med Helsedirektoratet om å igangsette arbeid med å videreutvikle ordningen med kjørevurdering, blant annet for å gi legene større mulighet til å henvise til kjørevurdering. Kjørevurdering benyttes allerede i dag der legen er i tvil om helsekravene er oppfylt, men terskelen er relativt høy. Vi ber derfor om at det utredes hvordan det kan gjøres enklere for fastlegen å henvise eldre førerkortinnehavere til kjørevurdering. Utredningen må omfatte økonomiske og administrative konsekvenser, herunder betydning for sensorkapasitet i Statens vegvesen. Vi ber om at utredningen også omfatter vurdering av muligheten for bruk av kjøresimulator, særlig knyttet til kjørevurdering for å avdekke kognitiv svikt. Se også omtale i Prop. 1 S (2022-2023) under kap. 1320 post 28 Trafikant – og kjøretøytilsyn om oppfølgingen i 2023.

Vi ber Statens vegvesen ta initiativ til samarbeid overfor Helsedirektoratet. Oppdrag til Helsedirektoratet vil gå fra Helse- og omsorgsdepartementet.

Vi ber om at utredning med tilråding oversendes Samferdselsdepartementet innen 1. august 2023.

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

21/2651-1

31. oktober 2022

## Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tildelingsbrev nr. 19

### Nye modeller for kollektivtilbud i områder med spredt bosetting – kartlegging

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2022 av 05.01.2022 til Statens vegvesen (SVV).

Bakgrunnen for dette supplerende tildelingsbrevet er det varslede oppdraget i tildelingsbrevet om oppfølging av regjeringens politiske plattform som sier at regjeringen vil "utvikle nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med spredt bosetting"<sup>1</sup> og «legge til rette for at ekspressbusser skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet». Departementet viser i denne sammenheng også til at det i omtalen av drosje i Hurdalsplattformen bl.a. er vist til at Regjeringen vil gjennomgå, sammen med drosjenæringen, hvilken rolle drosjenæringen skal ha som en del av det nasjonale kollektivtilbudet.<sup>2</sup> Det vises videre til oppdrag gitt Jernbanedirektoratet i brev av 19 nov 2021 «Vurdering av nasjonal togbillett og feriekollektivbillett, samt nytt oppdrag om ungdomsbillett» om å utrede et nasjonalt ungdomskort for kollektivtrafikk, jf Hurdalsplattformen<sup>3</sup>.

Videre viser vi til møte i Samferdselsdepartementet 17. august 2022 med Statens vegvesen (SVV) og Jernbanedirektoratet (Jdir) om kollektivtilbud i områder med spredt bosetting.

Fylkeskommunene har ansvar for det lokale kollektivtransporttilbudet. Fylkeskommunene har også ansvar for TT- ordningen (tilrettelagt transport), skoleskyss, drosje og annen

---

<sup>1</sup> Hurdalsplattformen s. 41.

<sup>2</sup> Hurdalsplattformen s.44

<sup>3</sup> Hurdalsplattformen s.40

bestillingstranport, og er løyvemyndighet for kommersielle bussruter. Fylkeskommunene har med andre ord ansvaret for – og sitter med nøkkelen til – et godt kollektivtilbud i distriktene.

Samferdselsdepartementet vil med dette oppdraget be SVV starte et arbeid som ser på status og de aktuelle behovene knyttet til kollektivtilbudet i områder med spredt bosetting. Etter en slik kartlegging vil vi være bedre i stand til å foreslå eventuelle tiltak fra statens side.

SVV har et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport. Departementet ber derfor SVV

- 1) om å ha dialog med fylkeskommunene for å kartlegge
  - prosjekter fylkeskommunene arbeider med nå som bedrer kollektivtilbudet i områder med spredt bosetting
  - prosjekter fylkeskommunene ønsker å prøve ut for å bedre kollektivtilbudet i områder med spredt bosetting
  - om staten på noen områder hindrer fylkeskommunenes arbeid med bedre kollektivtilbud i områder med spredt bosetting
  - hvordan staten kan bidra eller være pådriver for at fylkeskommunene skal kunne gjøre en god jobb på området ut over økte økonomiske rammer
  - fylkeskommunenes bruk av ny teknologi og nye løsninger i kollektivtilbudet i distriktene
  
- 2) om en innledende vurdering av
  - ev. egne prosjekter i SVV som vil bedre kollektivtilbudet i områder med spredt bosetting
  - ev. prosjekter/tiltak som staten burde gjennomføre for å bedre kollektivtilbudet i områder med spredt bosetting
  - fylkeskommunenes innspill og ev. videre arbeid

Kartleggingen skal dekke alle fylkeskommunene og Oslo som har fylkeskommunale oppgaver selv om Oslo ikke vil være i målgruppen for det videre arbeidet. I tråd med Hurdalerklæringen omfatter oppdraget også ekspressbussenes rolle i kollektivtilbudet. Det er også naturlig å vurdere drosjenes rolle som del av transporttilbudet i distriktene. Det gjøres oppmerksom på det pågående arbeidet i det regjeringsoppnevnte utvalget som skal gjøre en helhetlig vurdering av drosjenæringen. Det vil kunne være aktuelt for SVV å etablere dialog med utvalget i kartleggingsarbeidet.

SVV må involvere Jdir, som blant annet har ansvaret for kjøp av persontransporttjenester med tog opp mot annen kollektivtrafikk. Det kan også være naturlig at SVV i samråd med Jernbanedirektoratet vurderer involvering av Kollektivtrafikkforeningen (hvor alle fylkeskommunene og/eller deres kollektivselskap er medlemmer).



Det må legges til grunn i vurderingen av prosjekter/tiltak at arbeidsfordelingen mellom forvaltningsnivåene ligger fast. Det ligger ikke til grunn for oppdraget at staten skal overta oppgaver fra fylkeskommunene knyttet til kollektivtransport. Formålet er å undersøke om staten kan legge til rette for bedre kollektivtransport i områder med spredt bosetting.

Vi ber om at oppdraget besvares innen 20. desember 2022.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Marianne Dalgard  
seniorrådgiver

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

Kopi  
Jernbanedirektoratet



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-

5. november 2022

## **Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr. 20 - oppfølging av handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2022 til Statens vegvesen, der det fremgår at regjeringen vil forsterke arbeidet mot sosial dumping i transportsektoren, blant annet ved å ta initiativ til at det utarbeides en handlingsplan. Handlingsplanen ble lagt frem i slutten av oktober 2022. Svært mange av tiltakene berører Statens vegvesens ansvarsområder. I dette supplerende tildelingsbrevet gir departementet nye oppdrag til Statens vegvesen knyttet til oppfølgingen av handlingsplanen, som skal startes opp i 2022. Departementet ber i brevet også om et foreløpig forslag til plan for oppfølging av oppdragene.

Statens vegvesen har tidligere skissert at oppfølgingen av handlingsplanen vil kreve ressurser, blant annet knyttet til juridisk utredningsarbeid, systemutvikling, godkjenning og kontroll av løyver for varebiler og økt tilsyns- og kontrollaktivitet. I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2023 er det satt av 40 millioner kr. til oppfølging av planen, herunder blant annet økt tilsyns- og kontrollvirksomhet. Departementet kommer tilbake til dette i tildelingsbrevet for 2023.

Flere av tiltakene i handlingsplanen er gjennomført. Dette gjelder for eksempel tiltak knyttet til mobilitetspakken. Her er regelverksarbeidet i stor grad ferdigstilt, og departementet legger til grunn at Statens vegvesen følger opp de nye reglene. Mye av arbeidet med gjennomføringen av planen for øvrig er startet opp, mens annet må igangsettes nå og fortsette i tiden fremover. Enkelte tiltak skal følges opp i samarbeid med Arbeidstilsynet, som vil få et eget oppdrag om dette fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet. Dette brevet gjelder i all hovedsak nye oppdrag, som må ses i sammenheng med annet påbegynt arbeid

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  
Irene Norsted  
22 24 82 79

knyttet til tiltakene i handlingsplanen. Vedlagt følger en oversikt over tiltakene i planen og status.

Vi ber om at Statens vegvesen innen fredag 20. januar 2023 utarbeider et foreløpig forslag til plan for oppfølging av oppdragene i dette brevet, sett i sammenheng med øvrig arbeid som vegvesenet allerede har startet opp, som knytter seg til tiltakene i handlingsplanen. Forslag til fremdriftsplan for de oppdragene som skal gjøres i samarbeid med Arbeidstilsynet, må utarbeides i samråd med dem. Vi legger opp til at forslaget følges opp med et møte mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen, hvor prioriteringene og videre oppfølging, herunder frister for de enkelte oppdragene, diskuteres nærmere.

Vi ser at mange av oppdragene vil kreve nærmere dialog mellom departementet og vegvesenet, blant annet når det gjelder konkretisering av innholdet i de ulike oppdragene. Vi ber Statens vegvesen ta kontakt med departementet ved behov for avklaringer knyttet til de enkelte oppdragene.

### **Oppdrag til Statens vegvesen – samarbeid med Arbeidstilsynet**

#### Revidering av forskrift om arbeidstid for sjåførere

Vi viser til tiltak nr. 7 og 8 i handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren, som gjelder revidering av forskrift om arbeidstid for sjåførere.

I tråd med disse tiltakene må Statens vegvesen og Arbeidstilsynet fortsette arbeidet med revidering av forskrift om arbeidstid for sjåførere, jf. Samferdselsdepartementets brev av 3. mai 2022. Innføring av kontrollregler i tråd med direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 2, klargjøring av bestilleransvaret, videre arbeid med de endringsbehovene etatene påpekte i sine innspill til handlingsplanen fra juni i år samt eventuelle andre endringsbehov, skal inngå i arbeidet. Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Samferdselsdepartementet legger til grunn at Statens vegvesen leder dette arbeidet.

Ettersom direktiv 2020/1057 allerede er tatt inn i EØS-avtalen, er det behov for å få bestemmelser og tiltak som gjennomfører direktivets artikkel 2 på plass så raskt som mulig. Vi ber derfor om at arbeidet med denne forskriften prioriteres. Om nødvendig må arbeidet med gjennomføring av direktivet prioriteres og utføres uavhengig av revideringen for øvrig.

Vi ber om at utkast til høringsnotat om gjennomføring av direktiv (EU) 2020/1057, eventuelt som en del av den større revideringen av forskrift om arbeidstid for sjåførere, sendes departementet innen mandag 20. februar 2023.

#### Myndighet for Statens vegvesen til å reagere mot kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak

Tiltak nr. 14 følger blant annet opp anmodningsvedtak nr. 627/ 2020, hvor Stortinget ba regjeringen legge frem et forslag om at Statens vegvesen gis håndhevsingsrett til å stanse kjøretøy etter vedtak fra Arbeidstilsynet.

Vi ber Statens vegvesen, i samarbeid med Arbeidstilsynet, utrede og utarbeide forslag til høringsnotat med nødvendige regelverksendringer for å innføre en hjemmel for Statens vegvesen til å hindre videre kjøring i strid med Arbeidstilsynets stansingsvedtak. I utredningen bør det skisseres mulige løsninger til hvordan en slik ordning kan gjennomføres i praksis, på en måte som ivaretar transportforetakenes rettsikkerhet og uten at ordningen blir unødvendig ressurskrevende.

#### Tverretattlig operativ ressursgruppe

I henhold til tiltak nr. 25 vil regjeringen utrede en ordning med en tverretattlig operativ ressursgruppe som skal jobbe mot sosial dumping arbeidslivskriminalitet og annen kriminalitet innenfor transportnæringen.

Vi ber Statens vegvesen, i samarbeid med Arbeidstilsynet, utrede om og hvordan en slik ressursgruppe kan komme på plass, herunder hvilke kontrollmyndigheter som eventuelt bør involveres. Det bør videre skisseres hvordan denne gruppen skal jobbe sammen, og hvordan dette vil få betydning for arbeidet mot sosial dumping, arbeidslivskriminalitet og annen kriminalitet innenfor transportnæringen, herunder i hvilken merverdi den vil ha i tillegg til allerede etablerte samarbeidsformer.

#### **Oppdrag til Statens vegvesen**

#### Løyvekrav og regler om kjøre- og hviletid for nasjonal godstransport med varebiler over 2,5 t

Det følger av tiltak nr. 2 i handlingsplanen at regjeringen skal starte et regelverksarbeid med sikte på å innføre løyvekrav og regler om kjøre- og hviletid også i nasjonal godstransporttransport med kjøretøy mellom 2,5 og 3,5 tonn. Tilsvarende krav ble innført for slike kjøretøy i internasjonal transport ved gjennomføringen av mobilitetspakken.

Vi ber Statens vegvesen starte et slikt regelverksarbeid og utarbeide et utkast til høringsnotat. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen bør ha et oppstartsmøte tidlig i arbeidsprosessen for å diskutere rammene og detaljene i arbeidet nærmere. Vi ber Statens vegvesen ta kontakt for å avtale et slikt møte.

#### Drosje

Det følger av handlingsplanens tiltak nr. 18 og 38 at regjeringen vil innføre krav om fagkompetanse for drosjeløyvehavere. Forslag til endringer i drosjeregulverket, blant annet om krav til fagkompetanse for drosjeløyvehavere, har vært på høring. Det tas sikte på fremme en proposisjon til Stortinget om saken på nyåret 2023.

Vi ber Statens vegvesen forberede seg på, og legge til rette for, at kravet skal kunne tre i kraft fra den dato Stortinget vedtar. I utgangspunktet legger vi opp til ikrafttredelse 1. juli 2023, men ber likevel vegvesenet forberede mulig iverksettelse fra 1. april 2023. Statens vegvesen må herunder utarbeide læreplan og forberede seg på å gjennomføre eksamen. Statens vegvesen må gjøre læreplanen kjent i god tid før kravene trer i kraft.

### Tilsyn, kontroll- og håndheving

Handlingsplanens tiltak nr. 20 gjelder digitalisering i kontrollvirksomheten.

Vi ber Statens vegvesen fortsette arbeidet med å legge til rette for og ta i bruk nye kontrollverktøy, og legge til rette for at fartsskriveren skal kunne tas i bruk for nye kontrollformål i tråd med nye regler i mobilitetspakken.

Det følger av tiltakene nr. 22 og 23 at regjeringen vil videreføre og styrke samarbeidet mellom tilsyns- og kontrolletatene, bl.a. Statens vegvesens samarbeid med a-krimsentrene. Det foregår allerede mye godt samarbeid på tvers av etatene, både i forbindelse med a-krimsentrene, og annet samarbeid som samarbeidskontroller, kurs, ulike samarbeidsfora og informasjonsdeling.

Vi ber Statens vegvesen videreføre dette arbeidet og fortsette med å gjennomføre nye samarbeidstiltak, blant annet den planlagte tverretatlige piloten med Arbeidstilsynet som vegvesenet har informert om i brev av 29. juni 2022. Vi ber Statens vegvesen rapportere på dette arbeidet i årsrapporten for 2022.

### Samarbeid mellom myndighetene og veitransportnæringen og informasjonstiltak

Tiltak nr. 27 gjelder samarbeid mellom Statens vegvesen og partene i arbeidslivet, herunder trepartssamarbeidene. Tiltakene nr. 28 og nr. 29 gjelder informasjonsformidling. Statens vegvesen har i brev av 29. juni 2022 informert om arbeidet med å gjøre relevant informasjon mer tilgjengelig både for norske og utenlandske aktører. Det følger av handlingsplanen at dette arbeidet skal fortsette og at informasjonen også skal gjøres tilgjengelig på flere språk.

Vi ber Statens vegvesen fortsette dette samarbeidet med partene i arbeidslivet og arbeidet med informasjonsformidling, og rapportere til Samferdselsdepartementet om pågående og nye tiltak.

### Internasjonalt samarbeid

Tiltak nr. 30 gjelder den faktiske gjennomføringen av mobilitetspakkens krav til samordnede kabotasje- og kjøre- og hviletidskontroller. Vi legger til grunn at Statens vegvesen gjennomfører disse kontrollene i tråd med reglene i mobilitetspakken. Vi ber Statens vegvesen rapportere om dette i årsrapporten for 2022.

Nr. 31, 33 og 34 gjelder deltakelse i internasjonale fora, både i og utenfor EU-systemet. Vi viser i den forbindelse til Samferdselsdepartementets EØS-strategi og tildelingsbrevet for 2022 punkt 5.3 om samarbeid og informasjonsutveksling mellom departementet og etaten, hvor det blant annet fremgår at departementet skal informeres der er utvikling i saker med en politisk dimensjon. Vi ber i denne sammenhengen om at Statens vegvesen også rapporterer om deltakelse i internasjonalt arbeid som gjelder sosiale forhold i vegtransportsektoren i årsrapporten for 2022.

### Utdanning av yrkessjåførere

Tiltak nr. 35 gjelder videreføring av pågående arbeid med å sikre at det er nok tungbillærer, herunder vurdere behov for endringer i gjeldende studiemodell for trafikklærere.

Statens vegvesen har bidratt i dette arbeidet, og vi ber Statens vegvesen fortsatt bidra i det pågående arbeidet som ledes av Kunnskapsdepartementet, i samråd med berørte utdanningsinstitusjoner og andre aktører.

Med hilsen

Lasse Lager (e.f.)  
avdelingsdirektør

Irene Norsted  
seniorrådgiver

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

Vedlegg

Kopi:  
Riksrevisjonen  
Arbeids- og inkluderingsdepartementet  
Arbeidstilsynet



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-37

12. desember 2022

## **Statsbudsjettet for 2022- supplerende tildelingsbrev nr. 21 – oppfølging av Nasjonal ladestrategi**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2022 til Statens vegvesen, som bl.a. tar opp arbeidet med nasjonal ladestrategi. I dette supplerende tildelingsbrevet ber vi Statens vegvesen om bidrag til oppfølgingen av regjeringens nasjonale ladestrategi.

Den nasjonale ladestrategien ble lagt fram 8. desember 2022. Formålet med strategien er blant annet å bidra til at tilbudet av hurtiglading til lette biler fortsetter å vokse i rimelig takt med utviklingen av bilparken, og en oppstart av et ladetilbud til tunge kjøretøy. Strategien presenterer flere tiltak der Statens vegvesen har en rolle. Vi ber derfor Statens vegvesen om å

- videreføre arbeidet med å kartlegge behov og muligheter for etablering av ladeinfrastruktur langs riksveinettet, for både lette og tunge kjøretøy, jf. brev fra departementet av 14. juni 2022
- bidra til å redusere barrierer for utbygging av ladeinfrastruktur både for tunge og lette biler ved å kommunisere en tydelig utleiestrategi og vilkår ved etablering på etatens egne arealer, inkludert døgnhvileplasser og rasteplasser
- i dialog med Nye Veier AS og Enova utarbeide en plan for ladestasjoner for tunge kjøretøyer langs riksveinettet som viser hvor og når det er behov for etablering. Planen skal være ferdig innen 1. juli 2023 og oppdateres med jevne mellomrom, i tråd med utviklingen i markedet
- samarbeide med Enova og Nye Veier AS om etableringen av de første offentlig tilgjengelige ladestasjonene for tunge kjøretøy på døgnhvileplasser og rasteplasser, eventuelt andre arealer langs riksveinettet
- initiere utviklingen av en brukervennlig felles app for navigasjon, booking og eventuell betalingsløsning for tunge kjøretøyer, i samarbeid med markedsaktørene

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  
Avdeling for styring,  
administrasjon og  
samfunnssikkerhet

Saksbehandler  
Anne Camilla  
Brendemoen  
22 24 81 48

Samferdselsdepartementet legger opp til å orientere om oppfølgingen av tiltakene i ladestrategien i de årlige budsjettframleggene og i Nasjonal transportplan. Departementet vil derfor be om en samlet rapportering på status i gjennomføringen av strategien innen 15. august.

Ladestrategien presenterer også tiltak for å gjøre ladetilbudet enkelt å bruke. Et av tiltakene som kan bedre brukervennligheten er at det etableres kortbetaling og/eller kontaktløs betaling (NFC) ved alle nye ladepunkter over 50 kW fra 2023, og at dette ettermonteres ved eksisterende ladepunkter. Før et slikt forslag sendes på høring, ønsker Samferdselsdepartementet en nærmere vurdering av kostnadene knyttet til kravene. Vi ber derfor Statens vegvesen om å framskaffe anslag for kostnadene for relevante aktører ved et krav om kortbetaling og kontaktløs betaling ved nye ladepunkter over 50 kW. Arbeidet må være ferdig og formidlet departementet innen 1. februar 2023.

Vi ber videre Statens vegvesen framskaffe anslag for kostnadene ved et krav om ettermontering på eksisterende ladepunkter. Kostnader knyttet til en modell der én betalingsløsning kan betjene flere ladepunkter bør også belyses. Denne delen av arbeidet må være ferdig og dokumentert innen 1. juli 2023. Samferdselsdepartementet vil invitere til et møte om lag midtveis i arbeidet med det siste kostnadsanslaget for å bli orientert om status og framdrift.

Med hilsen

Per-Andre Torper (e.f.)  
avdelingsdirektør

Anne Camilla Brendemoen  
utredningsleder

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

Kopi  
Barne- og familiedepartementet  
Enova SF  
Klima- og miljødepartementet  
Nye Veier AS  
Riksrevisjonen  
Nye Veier AS





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2146-38

16. desember 2022

## Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr. 22 - fastsettelse av hovedlinjer for utvikling av veiforbindelser øst for Oslo

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2022 datert 5. januar 2022. I dette supplerende tildelingsbrevet fastsetter departementet hovedlinjer for utvikling av veiforbindelser øst for Oslo på bakgrunn av etatens konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring KS1.

Statens vegvesen (SVV) har utformet KVU *Vegforbindelser øst for Oslo* (rapport desember 2019). KVUen har vært underlagt KS1 (rapport oktober 2020). SVV har hatt KVUen på lokal høring. Etaten har ikke funnet grunnlag for å endre tilråding i KVUen på bakgrunn av høringen.

KVUen omhandler korridorene rv. 22 og fv. 120, som er forbindelser mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike. Utredningsområdet ligger mellom E6 syd i Østfold og E6 nord for Oslo opp mot Kløfta, med tilkobling til rv. 4 via fv. 22 fra Hvam til Gjelleråsen. Tilknytning til ev. fremtidig etablering av ring 4 utenfor Oslo inngår også i arbeidet. 29 kommuner inngår i utredningsområdet. E6 er først og fremst motorveier med regional og nasjonal betydning. Rv. 22 og fv. 120 har regional og lokal funksjon. Trafikken på rv. 22 er størst mot byene Lillestrøm og Sarpsborg, der det kan oppstå køer og forsinkelser i rushtiden. Rv. 22 og fv. 120 har dårlig standard med mange kurver, avkjørsler og nedsatt hastighet. Befolkningen i området er spredt langs korridorene. Veiene går gjennom jordbruksområder, der press på dyrket mark er stort. Utgangspunktet for KVUen er at det mangler en overordnet omkjøringsmulighet av Oslo i området som er åpen for alle grupper av trafikanter, inkl. modulvogntog. Veisystemet er derfor sårbart, særlig i syd, i fall det skjer hendelser på E6 inn mot Oslo som medfører stans eller større forsinkelser i trafikken.

Samfunns mål for KVUen: «*En bedre vegforbindelse mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike som sikrer nødvendig trafikkberedskap ved hendelser på vegnettet og avlaster E6 gjennom*

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  
Lars Krogset  
22 24 83 26

Oslo.» Med trafikkberedskap menes alternativ veiforbindelse øst for Oslo ved planlagte og ikke-planlagte hendelser på E6 mellom Østfold og Romerike. Med avlastning menes at større andel gjennomgangstrafikk velger en alternativ rute i normal trafikksituasjon, slik at trafikkmengden reduseres på E6 gjennom Oslo.

KVUen har seks alternative konsepter, der to har varianter:

- 0-alt (referansealternativet): dagens transporttilbud samt prosjekter som er påbegynt eller har fått bevilgning av Stortinget.
- K1: Motorvei øst for Øyeren.
- K2: Motorvei vest for Øyeren (variantene K2a og K2c, der forskjellen gjelder Strømmen–E6, hvor K2a går i dagen og K2c går i tunnel).
- K3: Motorvei vest-øst, med bro over Øyeren (variantene K3d og K3e, K3d har ny motorvei fra Elvestad til Enebakkneset med bru over Øyern, mens K3e følger E18 fra Elvestad til Mysen og ny motorvei fra Mysen til Enebakkneset).
- K4: Kombinasjonskonsept; utvikling av rv. 22 i dagens korridor med delvis utbedring og delvis nybygging.
- K5: Minimum, mindre tiltak på rv. 22 og fv. 120/fv. 151. Kan åpnes for modulvogntog.

### **Samferdselsdepartementets vurdering og fastsettelse av hovedlinjer for videre planlegging**

Samferdselsdepartementet har notert seg at de samfunnsøkonomiske analysene viser at ingen av konseptene har positiv netto nytte (for de store tiltakene er kostnadene knyttet til investeringer og naturinngrep vesentlig større enn fordelene). Samtidig mener departementet det bør tilrettelegges for oppgraderinger av enkelte delstrekninger, slik Statens vegvesen anbefaler.

Samferdselsdepartementet fastlegger derfor følgende hovedlinjer for videre planlegging og utredning: Det arbeides ut fra en trinnvis utvikling, ved å prioritere utbedring av de delstrekningene som har størst utfordringer først. Det er i første rekke rv. 22 som har behov for oppgradering. I tråd med Statens vegvesens vurdering bør første trinn i en slik utvikling være å gjennomføre mindre tiltak på rv. 22 i tråd med K5 innenfor de til enhver tid gjeldende budsjetttrammer. Prosjektet Rv. 22 Kryssing av Glomma ved Fetsund (del av K4) er prioritert i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) og inngår i Statens vegvesens portefølje av store investeringer. Porteføljen vil bli vurdert nærmere som en del av arbeidet med NTP 2025-2036. Konseptene K1/K2/K3 og K4 legges bort.

Med hilsen

Siri Hall Arnøy (e.f.)  
underdirektør

Lars Krogset  
underdirektør

*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

21/2146-40

22. desember 2022

## Statsbudsjettet 2022 - Supplerende tildelingsbrev nr. 23 til Statens vegvesen - Nysalderingen

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev til Statens vegvesen (SVV) for 2022 datert 5. januar 2022. Dette brevet gjelder bevilgningsendringer i statsbudsjettet 2022 og delegering av fullmakter.

Stortinget behandlet den 19. desember 2022 Prop. 28 S (2022–2023) *Endringer i statsbudsjettet 2022 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 131 S (2022–2023).

### 1. Bevilgningsendringer

For de kapitler og poster som Statens vegvesen har ansvaret for vedtok Stortinget følgende bevilgningsendringer på kap. 1320, 1332, 4320 og 4322:

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

### Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen:</b>	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30, økes med fra kr 8 271 000 000 til kr 8 451 000 000</i>	180 000 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 2 222 800 000 til kr 2 192 800 000	30 000 000
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, økes med fra kr 1 828 400 000 til kr 1 847 400 000</i>	19 000 000
	30	Riksveinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 36 og kap. 1332, post 66, reduseres med fra kr 12 602 000 000 til kr 12 433 000 000</i>	169 000 000
(NY)	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> , bevilges med	13 000 000
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 20 500 000 til kr 10 500 000	10 000 000
<b>1332</b>		<b>Transport i byområder mv.:</b>	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 3 024 100 000 til kr 2 514 100 000	510 000 000

### Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
<b>4320</b>		<b>Statens vegvesen:</b>	
	01	Salgsinntekter m.m., økes med fra kr 167 300 000 til kr 197 300 000	30 000 000
	02	Diverse gebyrer, reduseres med fra kr 484 800 000 til kr 469 800 000	15 000 000
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper, reduseres med fra kr 122 100 000 til kr 110 100 000	12 000 000
<b>4322</b>		<b>Svinesundsforbindelsen AS:</b>	
	91	Aksjekapital, reduseres med fra kr 135 000 til kr 0	135 000
(NY)	96	Tilbakebetaling aksjekapital, bevilges med	135 000

Departementet viser til nærmere omtaler av endringene i Prop. 28 S (2022–2023), jf. endelig behandling av Innst. 131 S (2022–2023). I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet de endrede bevilgningene på kap. 1320, 1332, 4320 og 4322 til disposisjon for Statens vegvesen.

### *Om Svinesundsforbindelsen AS – Postering*

Stortinget vedtok endringer i kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS, post 91 *Aksjekapital* og post 96 *Tilbakebetaling av aksjekapital*. Departementet ber om at SVV sørger for at den tilbakebetalte aksjekapitalen blir ført på kap. 4322, post 96 i regnskapet til SVV for 2022 i tråd med Stortingets vedtak og tidligere korrespondanse med departementet om postering av disse midlene.

## **2. Fullmakter**

### **2.1 Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger**

Stortinget gjorde følgende vedtak om Samferdselsdepartementets fullmakt til å overskride gitte bevilgninger:

*«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan overskride løyvinga under kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, med inntil 400 mill. kr for å dekkje utgifter ved ev. rettskraftig dom i 2022 om erstatning for prosjektet E39 Eiganestunnelen.»*

Samferdselsdepartementet delegerer med dette denne fullmakten til Statens vegvesen.

### **2.2 Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter**

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

*«Stortinget samtykker i at Samferdsledepartementet i 2022 kan:*

<i>gjennomføre dei tidlegare godkjende investeringsprosjekta:</i>	<i>innanfor ei endra kostnadsramme på:</i>
<i>E39 Kristianborg–Bergen sentrum</i>	<i>1 275 mill. kr</i>
<i>E39 Svegatjørn–Rådal</i>	<i>10 502 mill. kr</i>
<i>E16 Øye–Eidsbru</i>	<i>945 mill. kr</i>

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

Samferdselsdepartementet delegerer med dette disse fullmaktene til Statens vegvesen.

### **2.3 Fullmakt til å selge fast eiendom**

Stortinget gjorde følgende vedtak vedrørende Samferdselsdepartementets fullmakter til å selge fast eiendom:

*«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan selje fast eigedom i samband med prosjektet E16 Sandvika–Wøyen, inntil ein verdi på 650 mill. kr i kvart einskild tilfelle.»*

Samferdselsdepartementet delegerer med dette denne fullmakten til 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