



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

14/1510-

19.12.2014

Statsbudsjettet 2015 - Tildelingsbrev til Statens vegvesen

1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2014-2015) og Innst. 13 S (2014-2015). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og de vilkår og krav som departementet stiller til Statens vegvesen i 2015.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, herunder delmål/resultatmål, samt prioriteringer og krav i 2015. Instruksen for etaten og de arbeidsoppgavene som etaten har i henhold til denne, skal til enhver tid følges opp.

2. OVERORDNEDE MÅL, PRIORITERINGER OG UTFORDRINGER

Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Det skal vektlegges kostnadseffektive løsninger, slik at ressursene rekker til å forbedre infrastrukturen og redusere samlet ulykkesrisiko på flest mulig strekninger. Fjerning av lokale flaskehalser i trafikken er viktig. Det skal rettes økt oppmerksomhet på hvordan ITS-løsninger kan implementeres for bedre trafikkavvikling.

Deler av riksvegnettet har fremdeles for lav standard, og Statens vegvesen skal prioritere å forbedre standarden. Det skal åpnes en rekke vegprosjekter i 2015, og det skal utbedres skredfarlige strekninger. På de mest trafikkerte strekningene er det behov for utbygging av

to-, tre- eller firefelts veg med fysisk skille mellom kjøreretningene.

For vinterdriften er det i de kontraktene som gjelder fra 2013, innført krav om høyere standard. Endringen i standard ventes å gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for trafikantene. Arbeidet med å vurdere saltbruken og alternative løsninger er viktig.

Med bevilgningen for 2015 vil vedlikeholdet gjennomføres på et nivå som gjør at vedlikeholdsetterslepet stanser og reduseres i 2015 for første gang på flere tiår. Det er likevel fortsatt store utfordringer med det høye vedlikeholdsetterslepet på vegnettet. For mange av tunnelene er det behov for å gjennomføre omfattende tiltak. Kostnadene er beregnet å utgjøre 17-27 mrd. kr. I årene fram mot 2019 skal Statens vegvesen gjennomføre betydelige tiltak i de om lag 200 riksveg tunnelene som er lengre enn 500 m og som har mangler etter tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

Ekstremvær, flom og skred gjør stor skade i områder som tidligere har blitt vurdert som forholdsvis sikre. Klimaendringene krever økt forebyggende innsats. For å sikre liv, helse og samfunnsinvesteringer skal Statens vegvesen bidra til å bygge opp et felles grunnlag for tilpasning i samarbeid med alle offentlige institusjoner og andre samfunnsaktører i arealforvaltningen.

Det vil bli en utfordring i tiden fremover å tilpasse tilbudet til den økte riksvegferjetrafikken. Ved vurdering av forbedret service skal Statens vegvesen prioritere økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene. Det skal legges vekt på næringslivets behov. I arbeidet må det vurderes om endret organisering av offentlig ferjekjøp kan redusere samfunnets totale ferjekostnader.

Nesten 40 pst. av alle ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet og den dominerende ulykkestypen er møteulykker. Innenfor trafiksikkerhet må det arbeides både med tiltak som kan påvirke trafikantenes atferd, fysiske tiltak på vegnettet og kjøretøyrettede tiltak. Av fysiske tiltak skal Statens vegvesen prioritere tiltak for å hindre møteulykker med vekt på bygging av midtrekkverk. Ved vedlikehold skal forsterket midtoppmerking i større grad brukes der midtrekkverk ikke eksisterer.

Både økt trafikk og vegutbygging øker miljøskadelige utslipp og presset på naturen, bl.a. gjennom reduksjon av naturmangfold. Statens vegvesen skal vektlegge disse utfordringene i planlegging, utbygging og drift av vegene, og sikre god dialog med fagmyndigheter om gode løsninger. Det er et mål å begrense inngrep i dyrket mark.

I tillegg til miljøutfordringer har mange av de største byene store utfordringer knyttet til framkommelighet. God framkommelighet er viktig for folks hverdag og næringslivets konkurransevne. Det er en målsetning at mer av persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og at et slikt skifte skjer ved å gjøre disse løsningene mer attraktive. Dette innebærer at kollektivtilbudet må utvikles slik at det får høy kvalitet og kapasitet, og at det oppleves konkurransedyktig sammenlignet med bilkjøring av pendlerne. Sykkelreiser må tilrettelegges ved bedre sykkelveinett, med spesiell satsing der potensialet for

flere syklende er størst. Det er viktig å involvere lokale myndigheter og entreprenører i arbeidet med utforming av sykkelvegløsninger.

Regelverkforenklinger og –forbedringer er viktig, herunder skal endringer i skiltforskrift og i krav til kjøretøy gjennomføres på smidigst mulig måte.

3. MÅL, STYRINGSPARAMETER OG OPPDRAG FOR 2015

Vi viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, kap. 5, og omtalen av kap. 1320 i Prop. 1 S (2014-2015). Samferdselsdepartementet legger til grunn at prioriteringene som Statens vegvesen gjør i 2015, bygger opp om hovedmålene og følger opp de føringer som ligger i budsjettframlegget, Nasjonal transportplan 2014-2023, Stortingets behandling av disse, og i dette tildelingsbrevet.

I det følgende omtales hovedmålene for Statens vegvesen og prioriteringer i 2015.

Hovedmål 1: Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende indikatorer som skal fungere som styringsparametre for Statens vegvesen:

- Reisetider i og mellom landsdeler skal reduseres
 - Indikator: Reisetider på utvalgte strekninger på riksvegnettet
- Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres
 - Indikator: Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte strekninger på riksvegnettet
- Påliteligheten i transportsystemet skal bedres
 - Indikator: Antall timer de viktigste vegrutene for godstransporten er stengt
- Rushtidsforsinkelser for kollektivtransporten i de fire største byområdene skal reduseres
 - Indikator 1: Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden
 - Indikator 2: Antall km kollektivfelt på riksvegnettet
- Gående og syklende
 - Indikator 1: Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder
 - Indikator 2: Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt

Statens vegvesen skal videreutvikle de viktigste hovedtransportårene gjennom landet. Drift og vedlikehold er sentralt i denne forbindelse, og det er viktig at lengre

strekninger ses i sammenheng. Innenfor vedlikehold bør opprusting og asfaltlegging gjennomføres samtidig over lengre strekninger.

Prioriteringer i 2015 knyttet til hovedmål 1

Veginvesteringer

Innenfor veginvesteringer skal rasjonell anleggsdrift prioriteres. Strekninger med mange og alvorlige ulykker skal følges særskilt opp. Satsinger på investeringer i store prosjekter og programområdene skal bidra til dette.

For å utvikle et moderne og fremtidsrettet transportsystem som fremmer samfunnsøkonomisk lønnsomhet, er det spesielle utfordringer som må løses knyttet til transportutviklingen i de største byene.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2015 er høyt. I tillegg skal det i 2015 startes opp en rekke nye prosjekter, jf. Prop. 1 S (2014-2015), side 62. Dette skal bidra til å øke både sikkerheten og regulariteten for person- og varetransport.

Drift og vedlikehold

Arbeidet med å styrke framkommeligheten på vegnettet videreføres gjennom innsatsen til drift og vedlikehold.

Samlede midler til drift og vedlikehold øker betydelig i 2015 sammenlignet med saldert budsjett for 2014. Økningen skal bl.a. dekke gjennomføring av større kostnadskrevenne tiltak i tunneler og oppgraderinger som er nødvendige for å oppfylle krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriften.

Departementet viser til det store behovet for teknisk utstyr, særskilt i tunneler, og vedlikehold av bruer. Det er viktig å gjennomføre systematiske inspeksjoner av tunneler, bruer og ferjekaier for å kartlegge hvor mye vedlikeholdsmidler som er nødvendig for å opprettholde standarden.

For å få til en bedre ressursutnytting over lengre strekninger ber departementet Statens vegvesen vurdere en kombinasjon av vedlikeholds- og investeringsmidler.

Basert på en vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det for vinterdriften innført krav om høyere standard i kontrakter som gjelder fra 2013. I 2015 vil den nye standarden omfatte om lag 40 pst. av driftskontraktene.

Innen drift og vedlikehold skal tiltak rettet mot trafiksikkerhet prioriteres. Dette gjelder særlig for vinterdriften der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker skal følges opp særskilt. Videre må driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten prioriteres, spesielt forutsigbarhet for tungtransporten. Det er også viktig å bedre forholdene for de som velger kollektivtransport, sykkel og gange og å gjøre reisekjeden tilgjengelig hele året.

Miljøhensyn skal legges til grunn for driften og vedlikeholdet. Dette gjelder særlig hensyn til naturmangfold, støy, luftkvalitet, vannkvalitet og miljøgifter.

Byggherreoppfølging for bedre å kunne kontrollere riktig kvalitet på drifts- og vedlikeholdsarbeid skal videreføres i 2015. Departementet understreker i denne sammenheng det kontrollansvaret som Statens vegvesen har med oppfølgingen av driftskontraktene.

Planlegging av vegprosjekter

Aktivitetsnivået i vegsektoren er høyt som følge av målsettinger i Nasjonal transportplan 2014-2023 og årlige budsjetter. Økning i bevilgninger til investeringer krever økt planlegging. For å kunne starte bygging i rett tid er det viktig at det planlegges kontinuerlig. Planlegging må derfor være en prioritert aktivitet i Statens vegvesen.

Transport i by - bymiljøavtaler

Statens vegvesen er en viktig aktør i oppfølgingen av nasjonal transportpolitikk i byområdene. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt fram et rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler. Dette er nærmere spesifisert i brev til Vegdirektoratet av 2. juni 2014 og 4. juli 2014. Avtalene skal omfatte alle aktuelle transportpolitiske virkemidler i byområdene, også arealbruk. For å bedre miljøet og øke framkommeligheten er det et mål at en større andel av persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Slike løsninger må gjøres mer attraktive slik at flere velger disse for sine daglige transportbehov.

Løsningene som velges i bymiljøavtalene, må bidra til at byene utvikler løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Ordningen omfatter de ni største byområdene som inngår i Framtidens byer. Det vil bli utarbeidet et mandat for hver byregion som det skal forhandles med. Statens vegvesen vil representere staten i forhandlingene om bymiljøavtaler. Staten vil derfor være sentral i det videre arbeidet med implementeringen av ordningen.

Forhandlinger med Oslo og Akershus kan komme i gang allerede vinteren 2015. Også for Trondheim er det aktuelt med forhandlinger tidlig i 2015. Det vil raskt bli aktuelt med forhandlinger også i Bergen og Stavanger. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen følger opp pågående prosesser i de andre aktuelle byene slik at forhandlinger kan starte opp raskest mulig. I tillegg til arbeid med helhetlige bymiljøavtaler må Statens vegvesen, der det er aktuelt, bistå byene med å utvikle bypakker når slike skal legges fram for Stortinget. Dette gjelder også mindre byområder som ikke omfattes av ordningen med helhetlige bymiljøavtaler.

Kollektivtransport

Statens vegvesen skal være pådriver for bedre kollektivtransport gjennom å utvikle og formidle kompetanse. Kollektivtrafikken skal styrkes gjennom tiltak i og utenfor by, koordinert med bruk av privatbil, sykkel og gange, bl.a. gjennom bygging av flere

kollektivfelt/-traséer, og utvikling av knutepunkter og innfartsparkeringsplasser. Tiltakene skal bidra til å styrke kollektivtrafikken vesentlig i de større byområdene, bl.a. ved å bedre framkommeligheten for kollektivtransporten.

Handlingsplanen for kollektivtransport ble lagt fram i september 2014, og viser hvilke handlinger bl.a. Statens vegvesen skal iverksette i forhold til de enkelte års budsjett. Oppfølgingen i 2015 inngår i den ordinære etatsstyringen. Departementet vil komme tilbake til dette i eget brev.

Elektronisk billettering og nasjonal reiseplanlegging

Statens vegvesen skal videreføre arbeidet med elektronisk billettering og nasjonal rutedatabase i 2015, og sørge for nødvendig fremdrift i arbeidet. Det er bevilget 31,2 mill. kr til formålet i 2015 på kap. 1330 post 60. Departementet er i ferd med å gjennomgå vegvesenets anbefaling om organisering, og vil komme tilbake med presiserende mandat for det videre arbeidet. Samferdselsdepartementet vil dekke Statens vegvesen sine utgifter innenfor budsjett på grunnlag av spesifisert faktura.

Medvirkning i belønningsordningen for kollektivtransport mv.

Samferdselsdepartementet kan inngå fireårige avtaler om tildeling av midler til de ni byområdene som inngår i ordningen. Vegdirektoratet skal bistå departementet i arbeidet med å følge opp årlig rapportering fra inngåtte avtaler, og bistå departementet i arbeidet med å inngå nye avtaler i 2015, samt bistå i overgangen fra belønningsavtaler til bymiljøavtaler. Regionkontorene skal også bistå byområdene med å utforme virkemiddelpakker og å dokumentere resultater, bl.a. ved oppfølging av byområdenes årlige rapportering.

Sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikken og tilrettelegging for gående

Statens vegvesen har en særlig pådriverrolle for å gjennomføre gang- og sykkelpolitikken. Statens vegvesen skal legge til rette for sykkel og gange og medvirke til at det blir ferdigstilt tilstrekkelig med planer som muliggjør byggestart av prosjekter. Utbyggingen av sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder, skoleveger langs trafikkfarlige gjennomgangsveger og strekninger der det ferdes mange mindreårige, skal prioriteres i videre planlegging av gang- og sykkelveger. I 2015 skal det legges til rette om lag 37 km med gang- og sykkelveger/-felt. Det er viktig at man søker løsninger for å få mer effektiv ressursutnyttelse ved utbygginger.

Arbeidet med å styrke framkommelighet for gående på riksvegnettet ved en systematisk gjennomgang og oppgradering av gangfelt og ganglenker til holdeplasser og terminaler, skal videreføres i 2015. Det rapporteres om framdriften i arbeidet i årsrapporten. Vi viser også til etatens oppfølging av den nyetablerte belønningsordningen for gang- og sykkelveger, jf. post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger.

Riksvegerferjer

Hvert ferjesamband vil bli vurdert individuelt ved ny anbudsutsetting. Økt kapasitet vektlegges der trafikkutviklingen tilsier behov for det, og ellers økt frekvens på de mest

trafikkerte strekningene. Kostnadeffektivitet og potensialet for systemendringer er viktig i denne sammenheng.

Tilpasning til klimaendringer

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med klimatilpasning i 2015, og øke evnen til å opprettholde vegkommunikasjonene til tross for økte klimapåkjenninger. Flom og skred påvirker framkommeligheten og det ventes at risikoen for flom og skred vil vedvare eller øke framover. Statens vegvesen må ta høyde for dette i sine langsiktige prioriteringer. Bevilgningene i 2015 til post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., skal dekke et "normalt" nivå av hendelser som også gjelder skred og flom. Området klimatilpasning må prioriteres og reflekteres i styringssystemet til Statens vegvesen.

Statens vegvesen skal delta sammen med Jernbaneverket og NVE i programmet NIFS (naturfare, infrastruktur, flom, skred) som etter planen skal avsluttes i 2015. Programmet skal danne grunnlag for utarbeidelsen av en nasjonal strategi.

Fartsgrense 110 km/t

Vegdirektoratet skal videreføre arbeidene med å etablere ytterligere strekninger med fartsgrense 110 km/t i tråd med oppdrag fra departementet. På de aktuelle strekninger må Statens vegvesen gjennomføre tiltak og inspeksjoner som er nødvendige for å øke fartsgrensen.

Hovedmål 2: En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende indikator som skal fungere som styringsparametre for Statens vegvesen:

- Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024.
 - Indikator: Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker

Prioriteringer i 2015 knyttet til hovedmål 2

Med nullvisjonen som utgangspunkt skal trafikksikkerhetsarbeidet være rettet mot de alvorligste ulykkestypene, særskilt ulykkesutsatte trafikantgrupper og trafikantatferd som fører til flest alvorlige ulykker. Tiltak rettet mot møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende skal derfor prioriteres.

Departementet legger stor vekt på tiltak som gir økt trafikksikkerhet. Bygging av midtrekkverk er prioritert i 2015. Andre tiltak innenfor programområdene er bl.a. forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, rekkverk og tiltak for gående og syklende.

I 2015 skal det åpnes 7 km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaneer. I tillegg skal det etableres midtrekkverk på 26 km riksveg med to eller tre felt samt satses på trafikant- og kjøretøyrettede tiltak.

Nye anlegg som blir åpnet for trafikk i 2015, er beregnet til å gi fire færre drepte og hardt skadde. I tillegg kommer bidrag fra tiltak innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, investeringer og drift og vedlikehold.

Departementet legger til grunn å videreføre ressursinnsatsen for trafikant- og kjøretøytilsyn i 2015, i tråd med gjeldende målkrav og føringer i Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015).

Hovedprioritet ved kontroll av tunge kjøretøy skal være vinterutrustning og bremses, samt kabotasje Aktiviteten knyttet til tungbilkontroller skal prioriteres ved grenseoverganger med stor trafikk, anløp av utenlandsferjer og på vanskelige strekninger. Bilbeltekontrollene skal rettes særlig mot grupper der andelen som bruker bilbelte er relativt lav. For øvrig skal Statens vegvesen målrette kontroll- og tilsynsvirksomheten generelt for å avdekke flest mulig kritiske feil, brudd og mangler.

Statens vegvesen plikter å ha og bruke effektive styringssystemer som ivaretar sikkerheten i arbeidet med planlegging, bygging, drift, vedlikehold, beredskap og annen forvaltning av veginfrastrukturen. Vegtilsynet har myndighet til å føre tilsyn med denne plikten. Departementet forutsetter at Statens vegvesen følger opp Vegtilsynets tilrådninger i tilsynssakene.

Hovedmål 3: Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende indikatorer som skal fungere som styringsparametre for Statens vegvesen:

- Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål
 - Indikator 1: Klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter
 - Indikator 2: Gjennomsnittlig gram CO₂-ekvivalenter/personkilometer
 - Indikator 3: Gjennomsnittlig gram CO₂-ekvivalenter/tonnkilometer
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
 - Indikator 1: Timemiddelkonsentrasjoner av NO₂ over nasjonalt mål
 - Indikator 2: Døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM10) over nasjonalt mål
 - Indikator 3: NO_x-utslipp fra transportsektoren
 - Indikator 4: Antall personer utsatt for et innendørs støy nivå over 38 dB
- Bidra til å redusere tapet av naturmangfold

- Indikator 1: Antall prosjekt med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø
- Indikator 2: Antall utbedrede registrerte konflikter mellom transportnettet og naturmangfold
- Begrense inngrep i dyrket jord
 - Indikator: Antall daa dyrket jord til transportformål.

Departementet vil arbeide videre med utviklingen av indikatorene for klimagassutslipp, og vil også følge opp indikatoren for NOx-utslipp. I tillegg er vannkvalitet og miljøgifter en utfordring.

Prioriteringer i 2014 knyttet til hovedmål 3

Statens vegvesen må opprettholde høy kompetanse på miljøområdet, særlig på områder som miljøvennlig transport, herunder lav- og nullutslippsteknologier, naturmangfold, vann- og luftforurensning og støy. Klimahensyn skal ligge til grunn for virksomheten og den overordnede planleggingen av vegtransportsystemet. Praksisen med å utforme optimale driftskontrakter ut fra miljøhensyn skal fortsette i 2015.

Klimagassutslipp

Statens vegvesen må opprettholde høy kompetanse om klimagassutslipp slik at de mest kostnadseffektive tiltakene kan prioriteres innen vegsektoren, jf. sektoransvaret. Bidraget til klimagassutslippene av ulike tiltak i vegsektoren må beregnes og vurderes ut fra målet om å bidra til reduserte klimagassutslipp.

Naturmangfold

Statens vegvesen skal arbeide for å stanse tapet av naturmangfold gjennom alle planfaser, byggefasen og ved drift og vedlikehold av vegnettet. Dette innebærer å sette i verk kostnadseffektive tiltak for å forebygge, begrense og motvirke spredning av fremmede arter og sikre at truede arter og naturtyper blir tatt hensyn til ved planleggingen av veger. Inngrep som forringer verneverdiene i verneområder eller i verdifulle naturområder, skal unngås så langt som mulig. Konsekvenser for naturmangfold skal inngå i før- og etterundersøkelser av store anlegg der det er aktuelt. Naturmangfoldloven og tilhørende forskrifter krever også varsomhet fra Statens vegvesens side, både ved planlegging av nye tiltak og ved drift av eksisterende anlegg.

Fysisk kompensasjon kan være et kostnadseffektivt virkemiddel under samferdselsutbygginger for å erstatte naturområder eller dyrket mark som ellers ville gått tapt. Dette kan for eksempel gjøres ved at andre naturområder restaureres, nydannes eller sikres. En bredt sammensatt arbeidsgruppe ledet av Samferdselsdepartementet la i august 2013 fram en rapport som tilrår at det blir startet pilotprosjekt med fysisk kompensasjon av natur- og/eller jordbruksområder knyttet til store samferdselsutbygginger. Vi ber om at det velges et tilstrekkelig antall

utbyggingsprosjekter hvor fysisk kompensasjon for naturområder kan være aktuelt og hvor utfordringene er så forskjellige at bredden av problemstillinger kan belyses.

Der det er hensiktsmessig med samarbeid med Jernbaneverket og Avinor bes Statens vegvesen ta kontakt med disse. En viktig hensikt med fysisk kompensasjon er å bidra til en mer effektiv planprosess, og at kostnadene ikke øker til tross for at noe større areal involveres. Vi ber om tilbakemelding dersom det viser seg at det motsatte blir tilfellet. Erfaringene fra de utvalgte prosjektene skal øke kunnskapen om hvordan slike ordninger, juridisk og praktisk, best kan tilpasses det norske planregimet, men også øke kunnskapen om kostnader og nytte av fysisk kompensasjon i forbindelse med planleggingen av vegtraséene.

Miljøgifter

Statens vegvesen skal videreføre og videreutvikle sin håndtering av forurenset masse. Bruken av sprøytemidler bør fortsatt holdes på et minimum.

Lokal luftforurensning og støy

I 2013 var det overskridelser av grenseverdiene for luftkvalitet i flere byer, spesielt i Oslo, men også i andre større byer. Statens vegvesen skal videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning gjennom samarbeid med kommunene, vedlikeholdstiltak og tekniske krav til kjøretøy. For å sikre at de mest effektive tiltakene settes inn bør Statens vegvesen bidra i utviklingen av nytt beregningsverktøy for luftkvalitet sammen med Miljødirektoratet og Folkehelseinstituttet.

Innsatsen mot støy skal videreføres gjennom oppfølging av forurensningsforskriften, med videre utvikling av støysvake vegdekker og gjennom internasjonalt arbeid.

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

Vannforurensning

Arbeidet med å redusere miljøvirkningen av salt skal videreføres. Tilsvarende skal arbeidet med å redusere avrenning fra tunnelvask m.m. som inneholder miljøgifter videreføres.

Vannforskriften vil også i 2015 kreve innsats fra Statens vegvesen. Særlig vil det bli arbeid med vannforvaltningsplanene som skal vedtas ved kongelig resolusjon i 2015. Det forventes at Statens vegvesen i nødvendig grad deltar i den videre utviklingen av arbeidet, bl.a. gjennom deltakelse i det løpende arbeidet regionalt, i direktoratgruppen og med innspill til departementet.

Hovedmål 4: Et transportsystem som er universelt utformet.

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende indikatorer som skal fungere som styringsparametre for Statens vegvesen:

- Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet.
 - Indikator 1: Antall holdeplasser på riksvegnettet som er universelt utformet
 - Indikator 2: Antall viktige kollektivknutepunkt som er universelt utformet

Prioriteringer knyttet til hovedmål 4

Universell utforming skal være en integrert del av alle planer for oppgradering og bygging av infrastruktur i regi av Statens vegvesen. Statens vegvesen har et sektoransvar for både universell utforming og kollektivtransport. Det innebærer at etaten tar initiativ til samarbeidsprosjekter på tvers av forvaltningsnivåene, for eksempel mot lokale myndigheter og andre statlige etater.

Departementet understreker at strategi og tiltak fra Nasjonal transportplan 2014-2023 på området universell utforming må prioriteres og reflekteres i styringssystemet til Statens vegvesen, og være i tråd med gjeldende lovverk.

Statens vegvesen skal koordinere det statlige arbeidet med et dør-til-dør-perspektiv på hele reisekjeden. Transportetatene og Avinor AS har selvstendig ansvar for å videreføre samarbeidet med fylkeskommunale og kommunale myndigheter.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at strategi for gående og strategi for universell utforming blir sett i sammenheng med bl.a. nasjonal sykkelstrategi og utviklet i samarbeid med viktige aktører som kommuner, fylkeskommuner, kollektivtransportnæringen, brukerorganisasjoner og ev. andre.

For å bidra til å nå målet om sammenhengende reisekjeder med universell utforming skal Statens vegvesen i 2015 sette i gang et arbeid med å se nærmere på kaianleggene for riksvegferjene.

Arbeidet med å innarbeide krav som sikrer universell utforming i sentrale håndbøker, rettleiding og retningslinjer, samt arbeidet med å registrere tilgjengelighetsdata om holdeplasser og knutepunkt og innarbeidingen av disse i eksisterende databaser, skal videreføres.

Det er lagt opp til å oppgradere 45 holdeplasser og tre knutepunkt langs riksveg i 2015. Departementet ber om at Statens vegvesen gir arbeidet med gjennomføring av planlagte tiltak i 2015 prioritet, og forsetter arbeidet med gjennomføring av planlagte tiltak i 2014 der dette er aktuelt.

4. VILKÅR OG KRAV SOM GÅR PÅ TVERS AV MÅLENE

4.1 Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet og beredskap skal inngå som en integrert del av Statens vegvesen sin virksomhet.

Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren er å forebygge uønskede hendelser, og å begrense konsekvensene av dem dersom de likevel skulle oppstå, for på den måten å sikre samfunnets behov for transport og kommunikasjon.

For å understøtte det overordnede målet skal Statens vegvesen i sin virksomhet ta hensyn til de strategiske utgangspunktene, tiltakene, virkemidlene og fokusområdene i "Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren".

Statens vegvesen skal gjennomføre nødvendige risiko- og sårbarhetsanalyser innen eget ansvarsområde, og systematisk følge opp sårbarheter som avdekkes. Særskilt ber vi Statens vegvesen følge opp handlings- og tiltaksplanen som er utarbeidet i forbindelse med prosjektet "Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser" (SOROS). Videre skal Statens vegvesen fortsette arbeidet med å styrke robustheten i de kritiske objektene innenfor eget ansvarsområde som er identifisert i SAMROS II-prosjektet.

Statens vegvesen skal arbeide for å styrke IKT-sikkerheten i egen sektor. Virksomheten skal ha interne systemer for informasjonssikkerhet som sikrer konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet på informasjon. Videre ber vi Statens vegvesen om å integrere IKT-sikkerhet i virksomhetens øvrige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid, herunder sikre at IKT-systemer som understøtter samfunnsviktige tjenester og funksjoner på eget ansvarsområde, er beskyttet mot både tilsiktede og utilsiktede hendelser.

4.2 Risikovurdering

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Vilkåret for en god mål- og resultatstyring er at ledelsen kjenner og aktivt håndterer de utfordringene og uvisshetene som kan påvirke måloppnåelsen på en negativ måte. Ledelsen i Statens vegvesen skal påse at det finnes en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten i Statens vegvesen, og at denne fungerer på en tilfredsstillende måte. Risikostyring er en del av etatsstyringen. Risikovurderinger skal derfor inngå i rapporteringen både i tertialrapportene og årsrapporten.

Statens vegvesen har de siste årene arbeidet med risikovurderinger. Dette arbeidet må fortsette i 2015. I forbindelse med etatsstyringsmøtene skal Statens vegvesen redegjøre for de viktigste risikoelementene for egen virksomhet knyttet til enkeltsaker hvor det er aktuelt, hvordan disse påvirker mål- og resultatoppnåelsen i 2015 og ev. senere år, samt hvordan de håndteres og hvilke tiltak som kan gjøres for å redusere risiko.

Konkrete hendelser i forbindelse med risikovurdering er flom og skred som rammer vegnettet hvert år i større eller mindre grad. Det har de siste årene vært ekstraordinære skader på vegnettet (både riks- og fylkesvegnettet) i forbindelse med ekstremvær med særs mye nedbør. Departementet forutsetter at Statens vegvesen har slike hendelser med i risikovurderingene sine innenfor drift, vedlikehold og investeringer på vegnettet.

Når det gjelder risikostyring og intern kontroll, så viser vi til Riksrevisjonens undersøkelse av internkontroll på anskaffelsesområdet i Statens vegvesen som vil bli lagt fra for Stortinget i nærmeste framtid.

4.3 Effektivisering

I den politiske plattformen for regjeringen er det varslet flere tiltak for fornying og modernisering. Dette er nødvendig for å effektivisere offentlig sektor og sikre gode konkurransevilkår for norsk næringsliv.

I transportsektoren vil regjeringen ta nye organisatoriske løsninger i bruk for å få høyere tempo på utbyggingene og mer ut av ressursene. I tillegg til å øke bevilgningene vil regjeringen gjennomføre en større reform av transportsektoren. Arbeidet er omtalt i Prop. 1 S for 2015.

For å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer er det fra og med statsbudsjettet 2015 innført en reform for mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene. Deler av gevinstene fra dette vil i de årlige budsjettene blir overført til fellesskapet. Denne innhenting er satt til 0,6 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Grunlaget for beregningen i 2015 er saldert budsjett 2014. For Statens vegvesen er produktivetsgevinsten i 2015 satt til 57,7 mill. kr på kap. 1320, post 23 og 1,6 mill. kr på kap. 4320, post 02.

I tertial- og årsrapport skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette. Det er lagt opp til å ta ut en produktivetsgevinst i de årlige budsjettene framover. Statens vegvesen bør derfor utvikle et system for rapportering av tiltak.

Regjeringen er opptatt av at antall ansatte i Statens vegvesen ikke skal øke i samme tempo som det har gjort i de senere årene. I rapporteringen i tertial- og årsrapport skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Arbeidet med effektiviseringsprogrammet i tråd med Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, videreføres i 2015.

Flere av punktene i oppdraget fra Samferdselsdepartementet i brev av 17. oktober 2014 til Statens vegvesen og Jernbaneverket om kostnadsreduksjoner i utbyggingsprosjekter inngår i effektiviseringsprogrammet. Det vises til Vegdirektoratets svar i tre brev av 21. november 2014. Problemstillinger som ikke inngår i effektiviseringsprogrammet vil bli fulgt opp i eget brev fra departementet.

Statens vegvesen skal rapportere om det pågående arbeidet med effektiviseringsprogrammet i tertialrapportene. I årsrapporten skal det rapporteres på gjennomførte tiltak og oppnådde effektiviseringsgevinster i 2015. Statens vegvesen skal i årsrapporten også rapportere på samarbeidet med Jernbaneverket for å koordinere tiltak, drøfte grensesnitt og utvikle samarbeidstiltak. Det kan legges opp til en samlet omtale av effektiviseringsprogram, tiltak for å følge opp regjeringens arbeid med reformen for mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene (innhenting av produktivitetsgevinst) og arbeidet med tidstyver, jf. pkt. 5.3.

4.4 Oppfølging av EU/EØS-saker

Regjeringen vil føre en aktiv europapolitikk. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom departement og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Statens vegvesen deltar i økende grad i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Statens vegvesen om å følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i Utenriksdepartementets nye retningslinjer for forvaltningen av Norges deltakelse i EØS-samarbeidet og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Statens vegvesen bes om å rapportere på dette i de samarbeidsfora som finnes mellom departement og Statens vegvesen på EU/EØS-området. Der hvor Statens vegvesen deltar i EUs regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon. Det er viktig å identifisere saker som er viktige for Norge så tidlig som mulig, slik at vi fra norsk side kan medvirke til regelverksutformingen.

5. VILKÅR OG KRAV SOM GJELDER ADMINISTRATIVE FORHOLD

5.1 Bompenger

Regjeringen har varslet en omorganisering av bompengesektoren fra dagens organisering med et stort antall bompengeselskap til at det blir et fåtall selskap i framtiden. Det er også varslet at utstederfunksjonen skal skilles ut rent organisatorisk fra bompengeselskapene, og at det skal innføres en ordning med rentekompensasjon. Det er ikke konkludert med hensyn til innretningen på den framtidige utstederfunksjonen. Vi ber om at Vegdirektoratet fortsetter å bistå departementet i arbeidet med å forberede en omorganisering av bompengesektoren og følge opp at innbetalte bompenger i størst mulig grad går til formålet og ikke til finansiering og drift.

Som nærmere omtalt i Prop. 119 S (2013-2014) legger regjeringen til grunn en overgangsordning for nye prosjekt til en rentekompensasjonsordning for bompengelån blir etablert. Vi ber om at Vegdirektoratet følger opp denne overgangsordningen overfor lokale myndigheter, jf. brev av 3. juli 2014. Videre ber vi om at Vegdirektoratet gir tilbakemelding til departementet om hvordan dette er blitt fulgt opp **innen 1. mars 2015.**

Departementet viser til arbeidet med å innføre obligatorisk bompengebrikke for tunge kjøretøy og forskriften som ble fastsatt 10. oktober 2014 med ikrafttredelse 1. januar 2015. I møte mellom departementet og Vegdirektoratet i oktober 2014 ble det konkludert med at Vegdirektoratet framover skal arbeide med å utrede sikre betalingsløsninger i AutoPASS-systemet med mål om at bompengeinntektene kan sikres i størst mulig grad. Samferdselsdepartementet ber om at arbeidet prioriteres slik at eventuelle nye og sikrere betalingsløsninger kan være på plass samtidig med etableringen av nytt sentralsystem og utskillelsen av utstederfunksjonen. Departementet ber om å bli forelagt utredningen av alternativer for sikrere betalingsløsninger og direktoratets anbefalinger **innen første tertial 2015**.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å nedsette en ekspertgruppe om fremtidig teknologi i bompengesektoren, jf. kontakt og møte i saken. Det tas sikte på at arbeidet igangsettes i 2015. Departementet ser det som ønskelig og naturlig at Vegdirektoratet deltar i arbeidet. Vi vil komme nærmere tilbake til organisering av arbeidet.

For nye bompengeprojekter (alle prosjekter der innkreving ikke har startet) ber Samferdselsdepartementet om at Vegdirektoratet er særlig oppmerksom på følgende:

- Områder der lokalbefolkningen må passere bomstasjon for å nå sitt lokale handelssenter/skole etc.
- Prosjekter der etablering av nye bomsnitt vil øke takstene ut over prisstigning (jf. E6 Fellesprosjektet).

Samferdselsdepartementet ber om at Vegdirektoratet varsler om ovennevnte forhold så tidlig som mulig.

5.2 Organisatoriske endringer

Utbyggingsselskap for veg

I Prop. 1 S (2014-2015), jf. kap 7.4.1, uttales det at departementet tar sikte på å etablere et eget utbyggingsselskap for veg i løpet av 2015, som er operativt med planlegging og utbygging av konkrete riksvegprosjekter snarest mulig etter etableringen. Det skal etableres et interimsselskap tidligst mulig i 2015. Det vil være behov for at Statens vegvesen i 2015 bistår i arbeidet med etablering av selskapet. Etablering av utbyggingsselskapet vil dessuten etter hvert kreve tilpasninger av virksomheten i Statens vegvesen. Statens vegvesen vil på egnet tidspunkt bli invitert til drøftinger av disse sakene.

5.3 Fellesføringer

Statlige virksomheter har i 2014 rapportert inn aktiviteter, tiltak, prosedyrer, regelverk m.m. gitt av andre som oppleves som "tidstyver" i det daglige arbeidet. Regjeringen følger nå opp disse innspillene. I årsrapporten for 2014 skal den enkelte virksomhet rapportere om sitt arbeid med å fjerne "tidstyver". Det vil si effektivisering av egen drift, forenkling av

regelverk og andre gjennomførte forenklingstiltak overfor innbyggere, næringslive og offentlige virksomheter. Dette skal følges opp som et ledd i et kontinuerlig forbedringsarbeid.

I 2015 skal Statens vegvesen prioritere tiltak som gir konkrete effekter for brukerne. Statens vegvesen skal også vurdere - og eventuelt ta initiativ til - tiltak som vil forenkle brukernes kontakt med det offentlige på tvers av flere statlige virksomheter.

Innen 1. juni 2015 skal Statens vegvesen melde inn i Difis rapporteringsløsning, eller til Samferdselsdepartementet, om "tidstyver" i egen virksomhet som gjelder brukerne av virksomhetens tjenester. Virksomhetene skal så i dialog med Samferdselsdepartementet velge ut hvilke tidstyver de selv kan gjøre noe med og sette i gang tiltak for å redusere eller fjerne disse.

I årsrapporten for 2015 skal det rapporteres om arbeidet med å avvikle "tidstyver" i egen virksomhet som gjelder brukerne, og hvordan det skal arbeides videre med disse, på følgende mal:

- Hvilke "tidstyver" som Statens vegvesen selv har prioritert å fjerne
- Tiltak for å fjerne utvalgte "tidstyver" (planlagte, under arbeid og gjennomførte)
- Resultater av arbeidet. Dersom det kan sies noe om effektene for brukerne av gjennomførte tiltak, vil det være av spesiell interesse

Videre skal det i årsrapporten for 2015 rapporteres om arbeidet som ble satt i gang i 2014. Dette bes gjort med utgangspunkt i malen ovenfor.

Arbeidet med "tidstyver" vil være et tema på etatsstyringsmøtene i 2015.

6. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER M.M.

Stortinget vedtok 4. desember 2014 statsbudsjettet for 2015, jf. Prop. 1 S og Innst. 13 S (2014-2015).

6.1 Bevilgninger til Statens vegvesen for 2015

Disse bevilgningene ble vedtatt:

Kap. 1320 Statens vegvesen og kap. 4320 Statens vegvesen

Kap./post		i 1000 kr
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	10 484 517
26	Vegtilsyn	16 429
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	445 903
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	11 862 671

31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	929 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	333 000
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	66 885
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	445 936
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	416 745
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	221 500
62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	580 356
63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	85 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	694 481
Sum kap. 1320 Statens vegvesen		26 582 423
01	Salgsinntekter m.m.	178 089
02	Diverse gebyrer	350 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskap	100 000
Sum kap. 4320 Statens vegvesen		628 089

Ved behandlingen i Stortinget, jf. Innst. 13 S (2014-2015), er kap. 1320 redusert med 264,638 mill. kr sammenlignet med Prop. 1 S (2014-2015). Post 23 og post 26 er redusert med henholdsvis 9,622 mill. kr og 0,016 mill. kr pga. at produktivitetsgevinsten er økt med 0,1 pst. Post 30 ble redusert med til sammen 275,0 mill. kr fordelt med 245,0 mill. kr under Fornyng og 30,0 mill. kr under Nasjonale turistveger. For Nasjonale turistveger innebærer det at prosjektet ved Vøringsfossen ikke starter opp i 2015. Post 36 ble redusert med 55,0 mill. kr som innebærer at prosjektet E16 Øye – Eidsbru i Oppland ikke får anleggsstart i 2015. Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger ble økt med 75,0 mill. kr.

Bevilgningene til vegformål skal benyttes på en effektiv måte og skal disponeres fullt ut. Det er i denne sammenhengen viktig at framdriften i planarbeidet med alle vegprosjekt og tiltak er i samsvar med nivået på bevilgningene slik at en unngår større mindreforbruk. Det er også viktig at Statens vegvesen til enhver tid har styringssystemer som gir god kontroll over kostnadene til prosjektene i selve anleggsperioden. Større kostnadsøkninger må rapporteres til departementet så raskt som mulig.

Som for budsjettåret 2014 vil Samferdselsdepartementet sende eget tildelingsbrev til Vegtilsynet som gjelder bevilgningen på kap. 1320, post 26.

Departementet viser til omtalen av Autosys-prosjektet i Prop. 1 S (2014-2015), samt det pågående kvalitetssikrings- og revisjonsarbeidet i prosjektet. Samferdselsdepartementet forutsetter at Vegdirektoratet prioriterer dette arbeidet i 2015 og at avtalt statusrapportering videreføres. Det samme gjelder prosjektet Grindgut.

Vi viser til Riksrevisjonens Dokument 1 (2014-2015) hvor flere saker under vegformål blir tatt opp, herunder kostnadsstyring av prosjekter. Vi viser også til Riksrevisjonens Dokument 3:4 (2014-2015) Riksrevisjonens undersøkelse av internkontroll på anskaffelsesområdet i Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er

viktig at Statens vegvesen har gode rutiner knyttet til de sakene som Riksrevisjonen tar opp i disse dokumentene. Departementet vil komme tilbake til dette i egne brev.

Prisen "Årets trafikksikkerhetskommune" videreføres i 2015, jf. omtale i Prop. 1 S (2014-2015). Samferdselsdepartementet ber, i likhet med tidligere år, Statens vegvesen å administrere arbeidet med å sammenstille søknadene. Nærmere føringer gis i eget brev.

Klimaendringer har økt behovet for detaljerte høydedata for flom- og skredanalyser i sideterenget langs en rekke strekninger. Kartverket og Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil i 2015, i samarbeid med fagetatene på de ulike områdene og berørte departementer, gjennomføre en pilot som grunnlag for å vurdere etablering av en nasjonal digital høydemodell. Vi viser til tidligere kontakt om denne saken hvor Vegdirektoratet har sagt seg villig til å støtte prosjektet med 3,0 mill. kr i 2015.

Statens vegvesen administrerer ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunalt og fylkeskommunalt ansvarsområde (kap. 1330, post 60), for Samferdselsdepartementet. Ordningen avvikles fra 2015. Prosjekter som har fått tilsagn om midler og som ikke blir ferdige i 2014, slutføres i 2015 innenfor ev. overførte midler fra 2014. Vi ber Statens vegvesen rapportere om bruken av midlene i årsrapporten.

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

6.2 Fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015)

Stortinget vedtok 4. desember 2014 bl.a. disse fullmaktene:

"Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan overskride bevilgningen på kap. 1320 postene 23, 30 og 72 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4320 postene 01, 02 og 03.

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

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell, og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 4 950 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 700 mill. kroner.

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 5 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 500 mill. kroner.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 7 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 850 mill. kroner.

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.”

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Statens vegvesen.

Videre er følgende fullmakter vedtatt:

”Regnskapsføring av utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan utgiftsføre uten bevilgning tilskudd til driftsutgifter for interimsselskapet for utbyggingsselskap på veg under kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 70 Tilskudd til drift, mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i statsbudsjettet 2015 under kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2015 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 800 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2014-2015).”

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

Fullmakten til å inngå avtaler om forskuttering omfatter bl.a. at bompengeselskap i en del tilfeller forskutterer statlige midler.

Departementet må komme tilbake til den praktiske håndteringen av fullmakten om interimsselskapet for utbyggingsselskap på veg.

6.3 Fullmakter etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 25. november 2013 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Statens vegvesen er én fullmakt relevant.

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2015. 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 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, 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 2015 må Statens vegvesen vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

6.4 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomitéen

Ved behandlingen av Samferdselsdepartementets budsjett i Stortinget 4. desember ble det bl.a. gjort følgende vedtak:

”Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei, og komme til Stortinget med den på egnet måte.”

”Stortinget ber regjeringen legge inn 20-minuttersavganger på E39 Anda – Lote, senest ved oppstarten av neste anbudsperiode 1. januar 2017.”

Når det gjelder en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei, må vi komme tilbake til saken.

7. RAPPORTERING OG RESULTATOPPFØLGING

7.1 Generelt

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

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

7.2 Årsrapport

Statens vegvesen skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter standarden som ble fastsatt fra regnskapsåret 2014.

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

Årsrapport med regnskap skal sendes overordnet departement senest 15. mars året etter budsjettåret. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og virksomheten.

7.3 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest to uker før etatsstyringsmøtet skal Statens vegvesen sende tertialrapport til departementet. Rapporten skal inneholde:

- kort oppsummering av utfordringer og risikoer i budsjettåret
- oppfølging av fastsatte mål og andre krav som er satt i pkt. 3 (gjelder spesielt hvis det er vesentlige avvik fra målene)
- regnskap hittil i budsjettåret
- prognose for bruken av bevilgningene for budsjettåret
- redegjørelse om vesentlige endringer i framdrift for investeringsprosjekter og iverksettelsestidspunkt for nye tiltak
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2014-2015) og som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- arbeidet med effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen, jf. pkt. 4.3
- rapporteringskrav for å følge opp tiltak på beredskapsområdet, jf. pkt. 4.1
- rapporteringskrav for å følge opp tiltak i handlingsplan for kollektivtransport, jf. pkt. 3.

8. PLAN FOR ETATSSTYRINGSMØTENE

Det blir lagt opp til å holde fire etatsstyringsmøter i 2015. **Datoene for møtene er 26. januar kl. 14.30-16.00, 16. april kl. 10.30-12.30, 22. juni kl. 10.00-12.00 og 20. oktober kl. 10.00-12.00.** Møtet i januar blir ledet av statsråden og møtet i april gjelder primært årsrapporten for 2014.

9. AVSLUTNING

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1320 Statens vegvesen, og kap. 4320 Statens vegvesen, til disposisjon for Statens vegvesen i 2015. Kap. 1320, post 26, disponeres av Vegtilsynet.

Bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2014-2015 og Innst. 13 S (2014-2015), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2015, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev, og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen



Anders Buttedahl

Kopi til:
Riksrevisjonen