



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

15/3472-

19.01.2016

**Statsbudsjettet 2016 - Tildelingsbrev til Statens vegvesen**

**1. INNLEDNING**

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og de vilkår og krav som departementet stiller til Statens vegvesen i 2016. Videre vises det til Stortingets behandling av Innst. 2 S (2015–2016) med budsjettendringer og anmodningsvedtak gjeldende for Samferdselsdepartementet.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, herunder delmål/resultatmål, samt prioriteringer og krav i 2016. Instruksen for etaten og de arbeidsoppgavene som etaten har i henhold til denne, skal til enhver tid følges opp.

**2. OVERORDNET MÅL OG KRAV**

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 flaskehals i trafikken er viktig.

Deler av riksvegnettet har fremdeles for lav standard, og Statens vegvesen skal prioritere å forbedre standarden. Det skal åpnes en rekke vegprosjekter i 2016, 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 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 ble vedlikeholdsetterslepet på riksveg redusert for første gang på flere tiår. I 2016 vil vedlikeholdet og tiltak under fornying gjennomføres på et nivå som gjør at vedlikeholdsetterslepet blir ytterligere redusert. Det er likevel fortsatt store utfordringer med det høye vedlikeholdsetterslepet på vegnettet. For mange av tunnelene er det behov for å gjennomføre omfattende tiltak. I årene fram mot 2019 skal Statens vegvesen gjennomføre betydelige tiltak i en rekke av riksveg tunnelene som er lengre enn 500 meter 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 på investeringssiden og for drift og vedlikehold. Videre er det nødvendig med samarbeid med andre sektorer for bl.a. å hindre at tiltak i disse sektorene ikke medfører økt risiko for vegnettet.

Det vil bli en utfordring i tiden fremover å tilpasse tilbudet i riksvegferjetrafikken, både til økt trafikk og til krav til miljøvennlig drift. Ved vurdering av forbedret service skal Statens vegvesen prioritere økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene. Det skal legges vekt på næringslivets behov.

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.

I tillegg til miljøutfordringer har mange av de største byene store utfordringer knyttet til framkommelighet. Det er en målsetting at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Et slikt skifte skal skje ved å gjøre disse løsningene mer attraktive. Dette innebærer at det må tilrettelegges for at kollektivtilbudet kan styrkes, slik at pendlere opplever det som et konkurransedyktig alternativ til bilkjøring. Det må tilrettelegges for sykkelreiser ved bedre sykkelvegnett, med særlig satsing der potensialet for å få flere til å sykle er størst. Det må også gjøres enkelt og sikkert for fotgjengere å ferdes i bykjernene. Det er viktig at Statens vegvesen involverer lokale myndigheter og entreprenører i arbeidet med utforming av gang- og sykkelvegløsninger.

### **3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG OPPDRAG FOR 2016**

Samferdselsdepartementet 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 (2015–2016). Samferdselsdepartementet legger til grunn at prioriteringene som Statens vegvesen gjør i 2016, bygger opp om hovedmålene og følger opp de føringer som ligger i budsjettframlegget inkl. tillegg 1 og 2 til Prop. 1 S (2015–2016), Nasjonal transportplan 2014–2023, Stortingets behandling av disse, og i dette tildelingsbrevet.

I det følgende omtales hovedmålene for Statens vegvesen og prioriteringer i 2016.

## 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 styringsparametere 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 asfaltering gjennomføres samtidig over lengre strekninger.

### Prioriteringer i 2016 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 økonomisk vekst, er det spesielle utfordringer som må løses knyttet til transportutviklingen i de største byene.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2016 er høyt. I tillegg er det i anleggsstart eller start av forberedende arbeider på flere prosjekter, jf. Prop. 1 S (2015-2016) side 64. 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.

Departementet viser til det store behovet for utskifting av 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 og stordriftsfordeler gjennom samtidig gjennomføring av flere mindre tiltak, ber departementet Statens vegvesen om å videreutvikle kombinasjon av vedlikeholds- og investeringsmidler.

Innen drift skal tiltak rettet mot trafikksikkerhet 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.

Byggherreoppfølging for å kunne kontrollere riktig kvalitet på drifts- og vedlikeholdsarbeid skal videreføres i 2016. 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.

Bymiljøavtalene skal bidra til at byene utvikler løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange vil være styrende.

Ordningen med bymiljøavtaler omfatter de ni største byområdene, jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Samferdselsdepartementet fastsetter mandat for hvert byområde som det skal forhandles om en bymiljøavtale med. Statens vegvesen representerer staten i forhandlingene. Etaten er derfor sentral i det videre arbeidet med implementeringen av ordningen.

Forhandlinger om bymiljøavtaler med Oslo og Akershus samt Trondheim og Sør-Trøndelag startet opp i 2015, og det tas sikte på å inngå avtaler i 2016. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen følger opp pågående prosesser i Bergen og på Nord-Jæren samt 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. For disse mindre byområdene vil det kunne være naturlig å ha fokus på mål om framkommelighet for personer og gods.

Samferdselsdepartementet har tidligere bedt transportetatene om å gjennomføre egne byutredninger (analysegrunnlag) der kapasitetsbehovet og framtidige transportstrømmer kobles til det overordnede målet for storbyområdene. Vi ber Statens vegvesen i samråd med de øvrige etatene vurdere for hvert byområde om dette arbeidet skal settes i gang i 2016.

### *Kollektivtransport*

Statens vegvesen skal være pådriver for bedre kollektivtransport gjennom å utvikle og formidle kompetanse. Etaten skal jobbe kontinuerlig med å bedre framkommeligheten for kollektivtransport på riksvegnettet.

Handlingsplanen for kollektivtransport som ble lagt fram i september 2014, viser hvilke handlinger bl.a. Statens vegvesen skal iverksette. Vi viser spesielt til pkt. 6.1 *Prioritere bygging av kollektivfelt og holdeplasser*, der det fremgår at Statens vegvesen i 2015 skal gå i dialog med ekspressbussnæringen, og 7.1 *Utarbeide rammeverk for knutepunktsutvikling*, der det fremgår at Statens vegvesen, i samarbeid med fylkeskommunene og Jernbaneverket, skal utarbeide et rammeverk for knutepunktsutvikling. Statens vegvesen skal følge opp disse punktene i 2016. Oppfølgingen av handlingsplanen inngår i den ordinære etatsstyringen. Dette innebærer at det skal rapporteres på fremdrift og gjennomføring i Statens vegvesens ordinære rapporter til departementet.

### *Elektronisk billettering og nasjonal reiseplanlegging*

Statens vegvesen skal arbeide med elektronisk billettering og nasjonal rutedatabase i 2016, og sørge for nødvendig fremdrift. Statens vegvesen skal i tertialrapportene redegjøre for påløpte utgifter og for status, fremdrift og avvik i forhold til budsjett. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til mandatet for det videre arbeidet på området i eget brev.

### *Medvirkning i belønningsordningen for kollektivtransport mv.*

Samferdselsdepartementet kan inngå fireårige avtaler om tildeling av midler til de ni byområdene som inngår i ordningen. Alle ni har slik avtale i 2016 Statens vegvesen skal bistå departementet i arbeidet med å følge opp årlig rapportering fra inngåtte avtaler, og bistå i overgangen fra belønningsavtaler til bymiljøavtaler. Statens vegvesen skal også bistå i arbeidet med fordeling av eventuelle ubundne midler. 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 2016 skal det legges til rette om lag 50 km med gang- og sykkelveger/-felt, av dette er om lag 2 km i byer og tettsteder. Det er viktig at man søker løsninger for å få mer effektiv ressursutnyttelse ved utbygginger. Dette gjelder bl.a. mer fokus på riktig valg av type anlegg, f. eks. bedre utnyttelse av eksisterende vegnett i utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

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 2016. Det rapporteres om framdriften i arbeidet i årsrapporten. Vi viser også til etatens oppfølging av tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger, jf. post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger.

### *Riksvegferjer*

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. Kostnadene til statens kjøp av riksvegferjetjenester har økt de siste årene, og kostnadsanslag for framtidige utlysninger tyder på fortsatt kostnadsvekst. Statens vegvesen må ha fokus på tiltak som kan bidra til å dempe denne veksten. Dette er særlig viktig i lys av anmodningsvedtaket i Innst. 2 S (2105-2016), jf. punkt 6.4, samt Stortingets vedtak knyttet til Dokument 8:126 S (2014–2015), jf. punkt 6.6.

### *Tilpasning til klimaendringer*

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med klimatilpasning i 2016, slik at vegkommunikasjonene opprettholdes 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 2016 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 har deltatt sammen med Jernbaneverket og NVE i programmet NIFS (naturfare, infrastruktur, flom, skred). Som oppfølging av NIFS skal Statens vegvesen videreutvikle samarbeidet med de andre involverte etatene, og invitere inn andre aktuelle aktører til relevante samarbeidsarenaer. Statens vegvesen skal synliggjøre hvordan resultater tas i bruk.

## **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 styringsparametere for Statens vegvesen:

- **Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024.**

Indikator: Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker

### Prioriteringer i 2016 knyttet til hovedmål 2

Nesten 40 pst. av alle ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet og den dominerende ulykkestypen er møteulykker. 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. Det må arbeides både med tiltak som kan påvirke trafikantenes atferd, fysiske tiltak på vegnettet og kjøretøyrettede tiltak.

Departementet legger stor vekt på tiltak som gir økt trafikksikkerhet. Bygging av midtrekkverk er prioritert i 2016. Andre tiltak innenfor programområdene er bl.a. forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, rekkverk og tiltak for gående og syklende.

I 2016 skal det åpnes 16 km firefelts veg med fysisk adskilte kjørebaner. Det skal etableres midtrekkverk på 32 km riksveg med to eller tre felt og forsterket midtoppmerking på om lag 250 km riksveg. I tillegg skal det satses på trafikant- og kjøretøyrettede tiltak.

Nye anlegg som blir åpnet for trafikk i 2016, er beregnet til å gi fem færre drepte og hardt skadde. I tillegg kommer bidrag fra tiltak innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, investeringer og drift og vedlikehold.

Departementet legger til grunn at målkrav og føringer for trafikant- og kjøretøytilsyn, jf. Prop. 1 S/Innst. 13 S (2015–2016) følges opp i 2016. Den styrkede utekontrollinnsatsen som ble iverksatt i 2015, skal videreføres i 2016. Hovedprioritet ved kontroll av tunge kjøretøy skal være vinterutrustning og bremses, samt kabotasje. Samarbeidet med andre kontrollmyndigheter nasjonalt og internasjonalt skal styrkes. Statens vegvesen skal målrette kontroll- og tilsynsvirksomheten generelt for å avdekke flest mulig kritiske feil, brudd og mangler. Bilbeltekontrollene skal rettes særlig mot grupper der andelen som bruker bilbelte er relativt lav. 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. Tilsvarende forutsetter departementet at Statens vegvesen følger opp tilrådingene fra Statens havarikommisjon iht. fastsatt prosedyre.

Som en oppfølging av anmodningsvedtak nr. 96 fra Stortinget i sesjonen 2014-2015 har Samferdselsdepartementet startet arbeidet med en stortingsmelding om trafikksikkerhet på veg med fokus på samordning på overordnet nivå. Vegdirektoratet leder en arbeidsgruppe som skal levere grunnlagsmateriale til meldingen iht. avtalt fremdriftsplan.

### **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 styringsparametere for Statens vegvesen:

- **Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål**

Indikator 1: Klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter

Indikator 2: Gjennomsnittlig gram CO<sub>2</sub>-ekvivalenter/personkilometer

Indikator 3: Gjennomsnittlig gram CO<sub>2</sub>-ekvivalenter/tonnkilometer

- **Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy**

Indikator 1: Timemiddelkonsentrasjoner av NO<sub>2</sub> over nasjonalt mål

Indikator 2: Døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM10) over nasjonalt mål

Indikator 3: NO<sub>x</sub>-utslipp fra transportsektoren

Indikator 4: Antall personer utsatt for et innendørs støynivå 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 transportnett 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 NO<sub>x</sub>-utslipp. I tillegg er vannkvalitet og miljøgifter en utfordring.

### Prioriteringer i 2016 knyttet til hovedmål 3

Statens vegvesen må opprettholde høy kompetanse på miljøområdet, særlig på områdene klima, naturmangfold, vann- og luftforurensning og støy.

### *Omstilling til lavutslippssamfunnet*

I tråd med Nasjonal transportplan skal transportsektoren bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn. Klimahensyn skal derfor ligge til grunn for virksomheten og den overordnede planleggingen av vegtransportsystemet. Praksisen med å utforme optimale driftskontrakter ut fra miljøhensyn skal fortsette i 2016. Lav- og nullutslippsteknologi er viktige bidrag til klimagassreduksjoner, og Vegdirektoratet må derfor ha kompetanse på miljøvennlige transportløsninger, herunder lav- og nullutslippsteknologier for vegtransport- og ferjer.

I 2016 vil departementet følge opp forpliktelser som følger av direktiv for infrastruktur for alternative energibærere i transport (Direktiv 2014/94/EU). Vegdirektoratet forventes å være en viktig kunnskapsleverandør og bidragsyter i dette arbeidet.



Departementet understreker at det er viktig med dialog og samarbeid mellom Vegdirektoratet, Kystverket, Miljødirektoratet og Enova i arbeidet med transportsektorens bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet.

### *Klimagassutslipp*

Statens vegvesen må opprettholde høy kompetanse om klimagassutslipp slik at de mest kostnadseffektive tiltakene kan prioriteres innen vegsektoren, jf. sektoransvaret.

Klimagassutslippene fra 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. 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. Vi ber Vegdirektoratet fortsette pågående arbeid med de utvalgte prosjektene for fysisk kompensasjon. 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 2015 har både Riksrevisjonen og EFTA-domstolen vurdert Norges arbeid mot lokal luftforurensning. Statens vegvesen skal videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning gjennom samarbeid med kommunene, vedlikeholdstiltak og tekniske krav til kjøretøy. Det er viktig at Vegdirektoratet har god kompetanse om virkemidlers kostnader og effekter på lokal luftforurensning. Videre er det viktig at Vegdirektoratets arbeid med virkemidler for lokal luftforurensning ses i sammenheng. 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.

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

### *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 2016 kreve innsats fra Statens vegvesen. Særlig vil det bli arbeid med vannforvaltningsplanene som ble vedtatt 2015. Det forventes at Statens vegvesen i nødvendig grad deltar i det videre arbeidet, bl.a. ved å delta 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 styringsparametere 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 i 2016 knyttet til hovedmål 4

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. Sammen med de andre transportetatene og Avinor AS har Statens vegvesen et selvstendig ansvar for å videreføre samarbeidet med fylkeskommunale og kommunale myndigheter.

Det er lagt opp til å oppgradere 32 holdeplasser og fire knutepunkt langs riksveg i 2016.

## **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 unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell og minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå, samt sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett både i normalsituasjoner og under påkjenninger.

De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen er fastlagt i "Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren" fra 2015. Som nærmere redegjort for i strategien skal Statens vegvesen særskilt prioritere følgende tre områder:

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

Statens vegvesen skal i 2016 utarbeide en strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet innen sitt ansvarsområde som konkretiserer hvordan føringene i den overordnede strategien skal følges opp. Denne strategien skal kombineres med en handlingsplan som beskriver hvilke aktiviteter og tiltak som skal gjennomføres for å nå mål og krav i strategien. Statens vegvesen skal rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi i forbindelse med de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet. Det skal i tertialrapportene gis en kort sammenfatning av arbeidet.

Det forventes videre at Statens vegvesen følger opp tiltaksplanen som er utarbeidet i forbindelse med prosjektet "Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser for virksomheter i samferdselssektoren" (SOROS). Statens vegvesen bes også fortsette arbeidet med å styrke robustheten i de kritiske objektene innenfor eget ansvarsområde som er identifisert i SAMROS II-prosjektet.

I tillegg ber vi Statens vegvesen ha høy oppmerksomhet på det forebyggende sikkerhetsarbeidet gjennom oppfølging av bestemmelsene i sikkerhetsloven med forskrifter. Statens vegvesen skal i løpet av 2016 avgi en rapport om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid, etter nærmere bestilling fra departementet.

## **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 2016. I forbindelse med etatsstyringsmøtene skal Statens vegvesen redegjøre for de viktigste risikoelementene for egen virksomhet, også knyttet til enkeltsaker der det er aktuelt, og hvordan disse påvirker mål- og resultatoppnåelsen i 2016 og ev. senere år, samt hvordan de håndteres og hvilke tiltak som kan gjøres for å redusere risiko.

Flom og skred 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, jf. Dokument 3:4 (2014-2015). Departementet forutsetter at Statens vegvesen følger opp rapportens anbefalinger.

### 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 (2015–2016).

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 avbyråkratisering- og effektivisering. Deler av gevinstene fra mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene blir i de årlige budsjettene overført til fellesskapet. Denne innhenting er i utgangspunktet satt til 0,5 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Ved behandlingen av Innst. 13 S (2015–2016) ble denne prosentandelen satt til 0,7 pst. Grunnlaget for beregningen i 2016 er saldert budsjett 2015. For Statens vegvesen er produktivitetsgevinsten i 2016 satt til 73,393 mill. kr på kap. 1320, post 23, 114 000 kr på kap. 1320, post 26 og 2,448 mill. kr på kap. 4320, post 02.

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 2016. Gjennom effektiviseringsprogrammet ventes oppnådd effektivitet og produktivitet, i tillegg til at det blir frigjort ressurser til å utvikle veg- og jernbanenettet.

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 2016. 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).

#### **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 å følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i Utenriksdepartementets retningslinjer for forvaltningen av Norges deltakelse i EØS-samarbeidet og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Etaten bes om å rapportere på dette i de samarbeidsfora som fins mellom departement og Statens vegvesen på EU/EØS-området. Der hvor etaten deltar i EUs regleverksutforming 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.

#### **4.5 Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet**

Det uavhengige utvalget som vurderte hvordan Statens vegvesen har praktisert offentlighet og deling av informasjon fra ulykkesrapportene kom med sin rapport i juni 2015. Utvalget ga i rapporten en rekke anbefalinger til forbedringer av Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid. Departementet er orientert om at Statens vegvesen er godt i gang med oppfølgingen av rapporten, og at det er startet opp et eget prosjekt for deler av oppfølgingen. Vi legger til grunn at Vegdirektoratet følger opp anbefalingene i 2016, og det forutsettes at departementet holdes løpende orientert om status og framdrift i tråd med de føringer som fremkommer i brev av 18. juni og 18. september 2015.

### **5. VILKÅR OG KRAV SOM GJELDER ADMINISTRATIVE FORHOLD**

#### **5.1 Bompenger**

Det pågår et omfattende arbeid med de ulike elementene i bompengereformen. I løpet av 2015 er flere viktige elementer kommet på plass, hovedsakelig knyttet til å redusere antall bompengeselskap, ny takst- og rabattstruktur samt klargjøring av rammebetingelser for de nye regionale bompengeselskapene og utskilling av utstederfunksjonen. I den sammenheng vises det til Meld. St. 25 (2014–2015), Prop. 1 S (2015–2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). I 2016 må det arbeides videre med både å utforme en løsning for en utskilt utstederfunksjon, skissere framtidig ansvarsdeling tilpasset den nye organiseringen av bompengesektoren og en ordning som vil redusere finansieringskostnadene og virke som et incentiv for å legge eksisterende prosjekt til ny organisering. I tillegg må det påregnes mye arbeid i forbindelse med gjennomføringen av reformen.

Statens vegvesen er sentrale både når det gjelder utformingen av fremtidige løsninger og i selve gjennomføringen. I begge disse løpene vil kontakten med lokale og regionale myndigheter være viktig, særlig i forbindelse med overgang til ny takst- og rabattstruktur for nye og eksisterende prosjekter. Det er også viktig at Statens vegvesen legger til rette for

gjennomføring av reformen rent teknisk for å ivareta at bompengeneinnkrevningen er operativ både i en overgangsfase og mer permanent i ny organisering.

#### *Nytt takst- og rabattsystem i bompengeprosjekter*

For nye bompengeprosjekter ber departementet Vegdirektoratet følge opp føringene om nytt takst- og rabattsystem som framgår av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Nye prosjekter er definert som prosjekter som legges fram for Stortinget etter 06.11.2015. Departementet ber videre om at Vegdirektoratet starter et arbeid med sikte på å få på plass omlegging av rabattsystemet også i eksisterende prosjekter.

## **5.2 Trafikant og kjøretøy**

Det er høy aktivitet i arbeidet med forenklinger på det kjøretøytekniske området og en rekke endringer er allerede på plass eller i prosess. Departementet ber om at dette arbeidet fortsatt prioriteres og at direktoratet selv aktivt søker og initierer forslag til ytterligere forenklinger og oppdateringer på dette området.

En helhetlig gjennomgang av fartsgrensesystemet er ikke gjort siden 1960-tallet. I samråd med departementet igangsatte Vegdirektoratet i 2015 et arbeid med gjennomgang av fartsgrensesystemet og fartsgrensekriteriene. Departementet legger til grunn at dette arbeidet gis den nødvendige prioritet for å kunne ferdigstilles i 2016, i henhold til plan. Departementet ber om å bli holdt løpende orientert om status og fremdrift i arbeidet.

## **5.3 Organisatoriske endringer**

#### *Utbyggingsselskap for veg*

Ved behandlingen av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2015–2016) har Stortinget gitt Samferdselsdepartementet fullmakt til å opprette det permanente utbyggingsselskapet for veg. Selskapet skal være operativt med planlegging og utbygging av konkrete riksvegprosjekter snarest mulig etter etableringen. Det vil være behov for at Statens vegvesen som i 2015 bistår i arbeidet med etablering av selskapet. Videre er det behov for et fortsatt tett samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, Nye Veier AS og Statens vegvesen. Etablering av utbyggingsselskapet vil dessuten etter hvert kreve tilpasninger av virksomheten i Statens vegvesen.

Etter nærmere avtale kan det være aktuelt at Statens vegvesen bistår selskapet med enkelte oppgaver, slik som gjennomføring av planleggingsoppgaver.

## **5.4 Fellesføringer**

Regjeringen er opptatt av en enklere hverdag for folk flest, og at det må kartlegges at dette faktisk oppnås. Slik kartlegging kan skje f.eks. gjennom brukerundersøkelser.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Statens vegvesen gjennomfører brukerundersøkelser. For å styrke kontakten mellom brukerne og forvaltningen har regjeringen fastsatt denne fellesføringen for 2016:

"Som et ledd i arbeidet med en enklere hverdag for folk flest ønsker regjeringen å styrke kontakten mellom brukerne og forvaltningen.

I 2016 skal Statens vegvesen kartlegge hvordan brukerne opplever etaten. Statens vegvesen står fritt til å velge metode for kartleggingen. Hvis Statens vegvesen allerede har etablert gode systemer for brukerundersøkelser og brukerdiallog, skal behovet for å forbedre eksisterende initiativer eller å iverksette nye vurderes.

På bakgrunn av kartleggingen skal Statens vegvesen vurdere og eventuelt ta initiativ til tiltak som kan forbedre tjenestene.

I årsrapporten for 2016 skal Statens vegvesen omtale resultatet av kartleggingen og eventuelt beskrive hvilke tiltak som planlegges eller allerede er iverksatt."

Det vises til Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-14/2015 av 30. november 2015 som fins på [www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no).

## 6. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Innst. 2 S (2015–2016) ble behandlet 3. desember 2015. Stortinget vedtok 15. desember 2015 statsbudsjettet for 2016, jf. Prop. 1 S (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016).

### 6.1 Bevilgninger til Statens vegvesen for 2016

Disse bevilgningene ble vedtatt:

#### Kap. 1320 Statens vegvesen og kap. 4320 Statens vegvesen

Kap./ post	Benevnelse	Kroner
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>	10 502 030 000
26	Vegtilsyn	16 768 000
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	458 100 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 514 000 000
31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	662 700 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	339 900 000
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	25 700 000
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	540 000 000
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	357 600 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	192 500 000
62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	671 000 000
63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	162 500 000

Kap./ post	Benevnelse	Kroner
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	984 300 000
<b>Sum kap. 1320 Statens vegvesen</b>		<b>29 427 098 000</b>
01	Salgsinntekter m.m.	183 300 000
02	Diverse gebyrer	357 300 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskap	102 800 000
<b>Sum kap. 4320 Statens vegvesen</b>		<b>643 400 000</b>

Bevilgningene til vegformål skal benyttes på en effektiv måte og skal disponeres fullt ut. Som det går fram av omtalen under hovedmål 1 skal bevilgningen på post 23 også dekke et "normalt" nivå av hendelser som også gjelder skred og flom. Vegdirektoratet må påse at etaten holder seg innenfor tildelte bevilgninger, jf. at det i de senere år har vært et merforbruk på flere av postene. 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.

Etter at Prop. 1 S (2015–2016) ble lagt fram er det gjort endringer i budsjettet gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) og i budsjettforliket mellom samarbeidspartiene, jf. Innst. 2 S (2015–2016). Samferdselsdepartementet forutsetter at andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard vil være på minst samme nivå som i 2015.

Som for tidligere budsjettår 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 (2015–2016). Revidert KS2 for gjenstående deler av prosjektet er nå gjennomført. Samferdselsdepartementet forutsetter at anbefalt tiltak i KS2-rapporten følges opp og at det videre arbeidet med prosjektet gis den nødvendige prioritet. Statusrapportering til departementet forutsettes videreført i henhold til fastsatt plan.

Klimaendringer har økt behovet for detaljerte høydedata for flom- og skredanalyser i sideterrenget langs en rekke strekninger. Et økt omfang av ras og flom etter ekstremvær har bidratt til redusert driftsstabilitet og medført betydelige merkostnader til opprydding og gjenoppbygging av infrastrukturen de seneste årene. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen prioriterer tiltak for å gjøre infrastrukturen mer robust mot driftsavbrudd og reduserer negative ringvirkninger av driftsavbruddene. I denne sammenheng er det viktig at Statens vegvesen bl.a. deltar i Naturfareprosjektet i regi av Norges vassdrags- og energidirektorat og i prosjektet om nasjonal høydemodell i regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Kartverket. Vi viser til tidligere kontakt om denne saken og ber om at Statens vegvesen støtter sistnevnte prosjekt med 3,0 mill. kr i 2016. Vi ber om at Statens vegvesen orienterer om resultatene fra dette samarbeidet 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 (långiver) og Svinesundsforbindelsen AS (låntaker). Statens



vegvesen forvalter statens eierinteresse i Svinesundsforbindelsen AS. Vi viser til brev av 6. februar 2007 fra departementet til Statens vegvesen om rapportering, budsjettering mv.

Prisen "Årets trafikksikkerhetskommune" videreføres i 2016, jf. omtale i Prop. 1 S (2015–2016). Samferdselsdepartementet ber, i likhet med tidligere år, Statens vegvesen å administrere arbeidet med å sammenstille søknadene. Nærmere føringer gis i eget brev.

## **6.2 Fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S, Prop. 1 S Tillegg 2 og Innst. 13 S (2015–2016)**

Stortinget vedtok 15. desember 2015 bl.a. disse fullmaktene:

### ***"Merinntektsfullmakt***

*Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 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 2016 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:*

*Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, 31, 36 og 37 – Investeringer, riksveg – Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser: 3 500 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 2016 kan:*

*1. starte opp disse investeringsprosjektene innenfor en kostnadsramme på:*

*Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand: 639 mill. kr*

*E16 Øye – Eidsbru: 772 mill. kr*

*Rv 77 Tjernfjellet: 555 mill. kr*

*E6 Tana bru: 636 mill. kr*

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

*2. Gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene innenfor en endret kostnadsramme på:*

*E105 Elvenes – Hesseng – 724 mill. kroner*

*E18 Riksgrensen – Ørje – 884 mill. kroner*

*Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør – 2783 mill. kr*

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

- 3. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.*
- 4. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:  
Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, 31, 34, 36 og 37 – Investeringer, riksveg – Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser: 4 800 mill. kroner.*

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

*Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:*

*Kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 og 34*

- Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser: 5 900 mill. kroner.*
- Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år: 2 500 mill. kroner.*

#### ***Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften***

*Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 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 12 650 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 700 mill. kroner.*

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

*Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.*

#### ***Investeringsramme transporttiltak i fylkene***

*Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 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.*

#### ***Oslopakke 3***

*Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2016 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 400 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2015–2016).*

### ***Innkrevning av bompenger***

- 1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet kan kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet i Hordaland i tråd med vilkårene i denne proposisjonen [Prop. 1 S (2015–2016)]*
- 2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet for Bergensprogrammet og fastsette nærmere regler for innkrevningen.*

### ***Takster og rabatter for bompengeprojekt***

*Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprojekter som er behandlet i Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for rentekompensasjonsordningen, samt nye retningslinjer for takst og rabatt som fastlegges gjennom behandlingen av denne proposisjonen [Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016)].”*

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Statens vegvesen.

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.

Fullmaktene om tidsdifferensierte bompengetakster i Bergensprogrammet er delegert gjennom eget brev til Vegdirektoratet.

Flere av fullmaktene som Statens vegvesen får delegert gjelder forpliktelser ut over budsjettåret. Statens vegvesen kan ikke inngå forpliktelser som går ut over de beløpsbegrensningene som går fram av fullmaktene. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er svært viktig at Statens vegvesen har gode systemer som gjør at etaten har oversikt over inngåtte forpliktelser og forpliktelser som planlegges inngått i løpet av året. Er det behov for endringer av fullmaktene i løpet av budsjettåret må dette tas opp med departementet i den ordinære budsjettprosessen.

### **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 2016. 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. Staten 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.

#### **6.4 Anmodningsvedtak**

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2015–2016) i Stortinget 3. desember 2015 ble det bl.a. gjort følgende vedtak:

"

VI

Stortinget ber regjeringen omdanne rentekompensasjonsordningen for bompengeselskaper for 2016 til en rentetilskuddsordning til de prosjektene som har vært gjennom lokalpolitisk behandling og/eller stortingsbehandling etter Prop. 119 S (2013–2014) om bl.a. overgangsordning for rentekompensasjonsordningen. Regjeringen bes snarest mulig og senest i statsbudsjettet for 2017 vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprojekter inngår i vurderingen. Rentetilskuddsordningen vil for 2016 dermed gjelde for prosjekter som er fremlagt for Stortinget fra Prop. 119 S (2013–2014) til 21. november 2015. Nye bompengeproposisjoner må baseres på vurdering ovenfor."

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til konkrete oppdrag til Vegdirektoratet for å følge opp anmodningsvedtaket. Det vises for øvrig til punkt 5.1 i dette brevet.

"

XV

Stortinget ber regjeringen utarbeide krav om eller iverksette tiltak som gjør at alle nye offentlige kjøretøy og alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette. Krav og tiltak skal være på plass innen 1. januar 2017. Regjeringen orienterer Stortinget om fremdrift i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2016. Det lages en egen strategi for Nordlandsbanen."

Departementet vil komme tilbake til oppfølgingen av vedtaket. Vi viser også til pkt. 6.6 når det gjelder vedtakene knyttet til dokument 8:126 S (2014–2015).

Ved behandlingen av Innst. 13 S (2015-2016) ble det vedtatt følgende anmodningsvedtak:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en samordning av arbeidet med tungbilkontroll etter modell av andre europeiske land for en styrket innsats mot transportkriminalitet.»

Begrunnelsen for vedtaket går fram av Innst. 13 S (2015-2016), side35. Departementet vil komme tilbake til videre prosess for dette anmodningsvedtaket.

## 6.5 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomitéen

Transport- og kommunikasjonskomitéen hadde blant annet følgende merknader i Innst. 13 S (2015–2016):

### Strekning ATK

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017. Her fremgår det at 30 pst. av den planlagte reduksjonen av drepte/hardt skadde skal tas med fysiske tiltak, mens 70 pst. skal tas med trafikant- og kjøretøytiltak. Tiltak mot fart skal alene stå for ca. 25 pst. av reduksjonen. Streknings-ATK er et lokalt tiltak mot fart.

Flertallet viser til Dokument 8:113 S (2014–2015) der følgende ble vedtatt:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det etableres streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger og i lengre tunneler, i tråd med faglige anbefalinger og etablerte retningslinjer»

Flertallet forventer framdrift i arbeidet med etablering av streknings-ATK for ytterligere å redusere trafikkulykker."

Departementet viser til pågående prosess for punktet om streknings-ATK og legger til grunn at det videre arbeidet med etablering av streknings-ATK gjennomføres i tråd med det som fremkommer over.

### Alkolås

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti Senterpartiet og Venstre, viser til vedtak i Dokument 8:87 S (2014–2015) der en enstemmig komité gjorde et vedtak vedrørende alkolås. I Innst. 13 S (2015-2016), side 35 siteres vedtaket uten at komiteen har noen ytterligere merknader. Departementet viser til pågående prosess for å følge opp dette anmodningsvedtaket.

"Flertallet [medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre] viser Innst. 13 S (2014–2015) der et flertall bestående av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre understreket betydningen av sammenhengende og effektiv utbygging av rv. 9. Flertallet viser til at det i gjeldende NTP er lagt opp til å videreføre utbedringen av rv. 9 i Setesdal. Flertallet peker på at forutsetningen om lokale tilskudd til videre utbygging av rv. 9 må være til stede. Flertallet viser til behovet for oppstartmidler til Skomedal i 2016 og at parsellen Bjørnarå–Optestøyl kan eventuelt fremskyndes blant annet som et ekstraordinært tiltak for økt sysselsetting. Oppstart kan skje under forutsetning av at det finnes ledige statlige midler ved mindreforbruk på prosjekter innenfor rv. 9, Setesdal, og lokal finansering (konsesjonskraftmidler)."

Departementet ber Vegdirektoratet vurdere flertallets merknad, og gi tilbakemelding på hvordan den kan følges opp.

### Tiltak mot personbiltransport for å bedre luftkvalitet

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, registrerer at det gjennom vedtak om innføring av tidsdifferensierte bompenger i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, er demonstrert tydelig lokalpolitisk vilje til

å gjennomføre restriktive tiltak mot personbiltransporten for å bedre luftkvaliteten i Bergen. Flertallet merker seg at de lokale prosessene har vist utålmodighet etter å få tilgang på ytterligere virkemidler som trekker i samme retning, som for eksempel hjemmel til å innføre miljødifferensierte bompenger og lavutslippssoner. Flertallet vil peke på Innst. 159 S (2014–2015), og ber videre regjeringen så raskt som mulig følge opp vedtakene i Innst. 159 S (2014–2015)."

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

#### E39 Sandane - Byrkjelo

"Komiteen har merket seg behovet for utbedring av strekningen Sandane–Byrkjelo på E39. Komiteen ber regjeringen arbeide for at planarbeidet ferdigstilles slik at utbedringen av flaskehalsen kan igangsettes. Komiteen ber regjeringen vurdere å prioritere midler til planlegging av prosjektet."

Departementet ber Vegdirektoratet vurdere komiteens merknad, og gi tilbakemelding på hvordan den kan følges opp.

### **6.6 Dokument 8:126 S (2014–2015)**

Stortinget behandlet 1. desember 2015 Dokument 8:126 S (2014–2015), jf. Innst. 78 S (2015–2016) om bruk av nullutslippsteknologi i fergetransporten og bruk av ny teknologi i nærskipfarten. Følgende vedtak med relevans for ferjedriften ble fattet:

#### **"Vedtak 52**

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan utviklingen av ny teknologi for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp i fergesektoren kan akselereres, og ber regjeringen rapportere om dette arbeidet i revidert nasjonalbudsjett.

#### **Vedtak 53**

Stortinget ber regjeringen vurdere om det vil være behov for å standardisere fergekontrakter, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.

#### **Vedtak 54**

Stortinget ber regjeringen vurdere om det er nødvendig å innføre egne tilskuddsordninger rettet mot fylkeskommunene eller ytterligere styrke eksisterende ordninger for bruk av ny teknologi i offentlige anbud, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.

#### **Vedtak 55**

Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles strenge krav til støy og NOX- og partikkelutslipp i anbudsprosessene.

#### **Vedtak 58**

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at nye fergeanbud utlyses så tidlig som mulig, uten å avslutte tidligere inngåtte kontrakter, for å sikre god tid til nybygging og utbedring av ferger og rutebåter.

## Vedtak 59

Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egen regi."

Samferdselsdepartementet ber Vegdirektoratet merke seg Stortingets forventning om fremdrift og rapportering i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2016. Departementet vil komme tilbake til oppfølging av 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 utfylle og forklare de skriftlige rapportene snarere enn å gjengi innholdet i disse.

### 7.2 Årsrapport

Statens vegvesen skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter ny standard fastsatt med virkning 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, samt oppsettet i vedlegget.

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 Statens vegvesen.

### 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 (2015–2016) 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

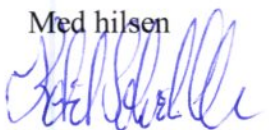
Det blir lagt opp til å holde fire etatsstyringsmøter i 2016. **Datoene for møtene er 25. januar kl. 14.30-16.00, 15. april kl. 10.00-12.00, 17. juni kl. 11.30-13.30 og 20. oktober kl. 10.00-12.00.** Møtet i januar blir ledet av statsråden og møtet i april gjelder primært årsrapporten for 2015.

## 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 2016. Kap. 1320, post 26, disponeres av Vegtilsynet.

Bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2015–2016), med Prop. 1 S Tillegg 1 (2015-2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016), og Innst. 13 S (2015–2016), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2016, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev, og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen  
statsråd



Anders Buttedahl  
ekspedisjonssjef

Kopi til:  
Riksrevisjonen

Vedlegg: 1



## Krav til årsrapport og årsregnskap – vedlegg til tildelingsbrevet for 2016

Årsrapporten skal inneholde seks deler, med følgende benevnelse og rekkefølge:

- I. Leders beretning
- II. Introduksjon til virksomheten og hovedtall
- III. Årets aktiviteter og hovedtall
- IV. Styring og kontroll i virksomheten
- V. Vurdering av framtidutsikter
- VI. Årsregnskap

Årsregnskapet består av:

- Ledelseskommmentarer
- Oppstilling av bevilgningsrapportering
- Oppstilling av artskontorrapportering

Årsrapport med årsregnskap sendes Samferdselsdepartementet senest 15. mars 2017.

### *Årsrapporten*

- *Leders beretning*  
Beretningen skal på et overordnet nivå være en introduksjon til årsrapportens mer detaljerte redegjørelse, men ikke et rent sammendrag. Den bør inneholde:
  - en vurdering av etatens samlede resultater for året (gode og dårlige).
  - en vurdering av de samlede resultatene opp mot ressursbruken (ses opp mot årsregnskapet og ledelseskommentarene der)
  - overordnet framstilling av de viktigste prioriteringene og sentrale forhold som har hatt betydelig innvirkning på oppnådde resultater.

Leders beretning skal signeres av direktøren. Den bør ikke overstige en til to sider.

- *Introduksjon til virksomheten og hovedtall*  
Denne bør inneholde:
  - kort omtale av myndighet, ansvarsområde og overordnede mål for Statens vegvesen
  - en presentasjon av etaten hvor tilknytningsform og organisasjonsstruktur omtales.

Nøkkeltall

- antall ansatte pr. 31.12.16

Utvikling over de tre siste årene

- årsverk
- samlet tildeling
- utnyttelsesgrad av bevilgningen
- driftsutgifter
- lønnsandel av driftsutgifter
- konsulentandel driftsutgifter

Noen volumtall som viser hva slags tjenester som etaten produserer og omfanget av disse. Presentasjonen bør ikke overskride to-tre sider.

- *Årets aktiviteter og resultater*  
Redegjørelsen i denne delen er et viktig grunnlag for departementets rapportering til

Stortinget og bør inneholde:

- analyse og vurdering av resultater og/eller oppnådde effekter basert på informasjon i forrige punkt. Dette kan gjøres ved å sammenlikne mellom år og ved å bruke utdrag av relevante regnskapsdata eller beregnede nøkkeltall
- redegjørelse for oppnådde resultater ut fra mål og resultatkrav satt i tildelingsbrevet, - vesentlige forhold som etaten vil framheve
- redegjøre for gjennomføring av oppdrag som Samferdselsdepartementet har gitt og som etaten mener belyser resultater og måloppnåelse
- hovedfunn i gjennomførte evalueringer
- gjennomførte brukerundersøkelser
- redegjørelse for ressursbruk og vurdering av denne
- tiltak og effektiviseringsgevinster i 2016 i effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen
- forklaringer og kommentarer til vesentlige mer- og mindreutgifter/inntekter i bevilgningsoppstillingen i årsregnskapet
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2015-2016) samt av Samferdselsdepartementet. Dette må ses i sammenheng med note B til regnskapet.

- *Styring og kontroll i virksomheten*

- informasjonen under dette punktet skal gi Samferdselsdepartementet grunnlag for å vurdere om etaten har god styring og tilfredsstillende kontroll, samt belyse om systemene som etaten har, bidrar til å oppnå mål og resultater og om måloppnåelsen er effektiv. Det er ikke behov for en fullstendig redegjørelse hvert år om støtte- og styringssystemer. Vi ber om en kort vurdering av følgende vesentlige forhold som kan ha betydning for departementets styring og kontroll:
  - etatens risikovurdering og ev. tiltak for å redusere risiko
  - om det er avdekt vesentlige svakheter, feil, mangler i opplegget for intern kontroll, samt ev. utbedringstiltak som er satt i verk
  - om internkontrollen har avdekt vesentlige svakheter, feil og mangler i kritiske prosesser og aktiviteter, samt om det er iverksatt tiltak for å bøte på disse
  - rapportering av vesentlige forhold knyttet til personalmessige forhold, likestilling (rapportering av tallene følger mal i Prop. 1 S), HMS/arbeidsmiljø, diskriminering og ytre miljø

Dersom det er aktuelt, bes etaten rapportere om følgende:

- prosjekter og igangsatte tiltak knyttet til systemer for styring
- forvaltningen av egne eiendeler (materielle verdier)
- bemannings-, kapasitets- og kompetansesituasjonen i virksomheten
- systemer for å samle inn, måle, rapportere og evaluere resultater
- utførte endringer som følge av tilsynssaker eller andre oppfølgingssaker som er av betydning for departementets styring.

Etaten må vurdere om det er andre forhold av betydning for departementets styring som etaten bør rapportere om.

- *Vurdering av framtidssikter*

Statens vegvesen bes relatere framtidssikter til oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014-2023.

Etaten bes redegjøre for:

- utviklingstrekk i samfunnet eller ev. andre vesentlige endringer som etaten har vurdert, og som den mener vil kunne påvirke evnen til å nå resultater og mål på lengre sikt
- forhold som har blitt aktuelle i løpet av året og som vil ha betydning for årene som kommer (konkrete forhold i og utenfor etaten som vil virke inn på framtidig evne til å løse samfunnsoppdraget, gitt oppnådde resultater, planlagte tiltak og prioriteringer).

Denne delen bør ikke være på mer enn en til to sider.

- *Vedlegg*

Det kan benyttes egne vedlegg for å rapportere om særskilte forhold.

Kystverket bes utarbeide et vedlegg som viser større investeringsprosjekter

### *Årsregnskapet*

- *Ledelsekommentarer*

Denne skal inneholde direktørens vurderinger av vesentlige forhold ved årsregnskapet. Kommentarene skal være knyttet til innholdet i alle oppstillinger som inngår i årsregnskapet. Det må opplyses om revisjonsordningen for etaten.

Direktøren skal bekrefte at årsregnskapet gir et dekkende bilde av etatens disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld og avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten og rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet i instruksene og økonomistyring og i tildelingsbrev.

Årsregnskapet avlegges ved direktørens signatur på ledelsekommentarene.

- *Bevilgningsrapporteringen med noter*

Det vises til krav som er fastsatt i Finansdepartementets rundskriv R-115. Notene må være fullstendige og korrekte.

- *Artskontorrapporteringen med noter*

Det vises til Finansdepartementets rundskriv R-115.