



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-1

23. desember 2020

Tildelingsbrev Statens vegvesen 2021

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

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

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

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Daniel Kleiven
Pasten
22 24 81 64

1. Overordnet mål og hovedprioriteringer

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

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

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

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

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

Det skal benyttes kostnadseffektive løsninger slik at tildelte ressurser forbedrer infrastrukturen og reduserer samlet ulykkesrisiko på flest mulig strekninger. Departementet legger til grunn at etatens ressursbruk og kompetanse innrettes for effektivt å ivareta prioriterte oppdrag fra departementet.

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

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

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

2. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2021

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

Departementet legger til grunn at prioriteringene som Statens vegvesen gjør i 2021, bygger opp om hovedmålene og føringene i disse dokumentene, samt Stortingets behandling av disse, og i dette tildelingsbrevet.

I det følgende omtales hovedmål, etappemål og indikatorer for Statens vegvesen i 2021. Rapporteringskravene framkommer av vedlagte oversikt.

Hovedmål 1 – Framkommelighet

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

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

Prioriteringer og krav i 2021 knyttet til hovedmål 1

Veiinvesteringer

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

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

Oppetid

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

God og trafikksikker framkommelighet

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

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

Riksveiferjer

Et velfungerende ferjemarked er en forutsetning for å kunne levere et godt, sikkert, effektivt og miljøvennlig ferjetilbud til nytte for trafikantene og til en riktig pris. Statens vegvesen har gjennomført utredningsarbeid for å utvikle ferjemarkedet fram mot 2050. Det er satt i gang en rekke tiltak på grunnlag av utredningsarbeidet, bl.a. for å holde kontroll på kostnadsutviklingen. Statens vegvesen skal arbeide videre med dette i 2021.

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

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

Transport i by – byvekstavtaler, belønningsavtaler og bypakker

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

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

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

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

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

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

Statens vegvesen skal for øvrig ha god oversikt over samlede kostnader i store prosjekter samt forventede utgifter det enkelte år for prosjekter og tiltak som inngår i alle avtalene, inkludert bypakken.

Kollektivtransport

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

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

Hovedmål 2 – Transportsikkerhet

<i>Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen</i>	
Etappemål	Indikatorer/styringsparameter
2.1 Antall drepte og hardt skadde i veitrafikken skal reduseres til maksimalt 350 innen 2030	- Antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker

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

Prioriteringer og krav i 2021 knyttet til hovedmål 2

Måltrettet kontrollinnsats

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

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

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

Forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker

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

Oppfølging av funn i veitilsynssaker og tilrådinger fra Statens havarikommisjon

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

Strengere regler for små elektriske kjøretøy

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

Hovedmål 3 – Klima og miljø

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

Etappemål

Indikatorer/styringsparameter

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

Prioriteringer og krav i 2021 knyttet til hovedmål 3

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

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

Utslipp fra veitransport

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

Klimateknologi i transportsektoren

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

Statens vegvesen skal sørge for at det er tilgjengelig månedlig oversikt over nybilsalget og totalt antall personbiler, lette varebiler, tyngre varebiler, lastebiler, bybusser og langdistansebusser som bruker elektrisitet, hydrogen eller naturgass (biogass) som drivstoff.

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

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

Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet

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

Redusere påvirkning på natur- og vannforekomster

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

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

Lokal luftforurensing

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

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

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

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

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

Innsats mot støy

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

3. Andre føringer og krav

3.1. Effektivisering og digitalisering

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

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

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

Etaten skal rapportere på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet.

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

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

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

3.2. Arbeid med ny nasjonal transportplan og oppfølging av denne

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

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

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

3.3. Samfunnssikkerhet

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

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

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

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

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

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

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

3.4. EØS-arbeidet

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

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

Departementet jobber også med å redusere etterslepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Videre er det viktig å gjennomføre EØS-regelverket riktig, og følge med på utviklingen i EU når det gjelder praktisering og avsagte dommer fra EU-domstolen. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Statens vegvesen deltar i økende grad i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Statens vegvesen følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til Utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal departementet informeres, og få referat fra møtene. Der hvor Statens vegvesen deltar i EUs regleverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

3.5. Tilgjengeliggjøring av offentlige data

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

3.6. Arbeidslivskriminalitet

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

3.7. Arbeid med bompenger

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

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

3.8. Svinesundsforbindelsen AS

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

4. Styring og kontroll i virksomheten

4.1. Risikovurderinger

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

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

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

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

4.2. System for budsjett- og økonomistyring

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

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

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

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

4.4. Oppfølging av Riksrevisjonens regnskap- og forvaltningsrevisjoner

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

Oppfølging av Dokument 1 (2020–2021)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5. Lærlinger

Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst en lærling. Vi ber Statens vegvesen om å sette et mål for antall lærlinger, og i årsrapporten for 2021 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. For øvrig viser vi til vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev av 3. november 2016.

4.6. Likestilling – styrking av aktivitets- og redegjørelsesplikten

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

4.7. Fellesføring om inkluderingsdugnaden

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

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

5. Budsjettildeling og fullmakter

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

5.1. Bevilgninger

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

Kap. 1320 Statens vegvesen

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

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

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

Kap. 4320 Statens vegvesen

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

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

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

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

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

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

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

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

Kartverket gjennomfører prosjektet Nasjonal digital høydemodell som innebærer oppmåling av hele landet ved hjelp av flybåren laserskanning. Prosjektet gjennomføres og finansieres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. I samsvar med tidligere kontakt om saken ber departementet om at Statens vegvesen viderefører deltakelsen i prosjektet. Ved en inkurie har det avtalte finansieringsbidraget ikke tidligere blitt prisjustert. Prisjustering fra 2017 til og med 2021 utgjør 0,91 kr. Statens vegvesens finansieringsbidrag i 2021 blir med dette på 3,91 mill. kr i 2021.

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

5.2. Fullmakter vedtatt av Stortinget

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

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

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

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

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

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

Tilsagnsfullmakter

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

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

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

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

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

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

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

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

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

a.

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

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

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

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold	13 500 mill. kroner	4 100 mill. kroner

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

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

Salg og bortfeste av fast eiendom

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

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

Forutsetninger for fullmaktene

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

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

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

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

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

Oppfølging av fullmaktene

Flere av de delegerede fullmaktene gjelder forpliktelser utover budsjettåret.

Samferdselsdepartementet understreker at etaten skal ha systemer som gir god oversikt over hvordan fullmaktene er disponert. Statens vegvesen skal til enhver tid styre virksomheten slik at den holder seg innenfor gjeldende fullmakter. Videre må etaten sørge for at forslag til fullmakter i forbindelse med budsjettprosessen er fullstendige og leveres innen fastsatte frister.

5.3. Fullmakter etter bevilgningsreglementet

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

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2021. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01, 22 og 28 i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Statens vegvesen nøye

vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2021 må Statens vegvesen vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

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

5.4. Andre fullmakter

Fullmakt til å behandle erstatningskrav mot staten

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

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

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

5.5. Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

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

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

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

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

5.6. Anmodningsvedtak

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

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

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

6. Rapportering

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

6.1. Årsrapport med årsregnskap

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

6.2. Tertialrapporter

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

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

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

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

7. Plan for etatsstyringsmøtene mv.

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

8. Avslutning

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

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)
ekspedisjonssjef

Daniel Kleiven Pasten
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen

Vedlegg

Leveranser fra Statens vegvesen i saker som Samferdselsdepartementets fagetat

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

Bakgrunn

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

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

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

Samferdselsdepartementets behov for støtte for å ivareta sektoransvaret for veg

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

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

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

Spørsmål som gjelder konkrete vegstrekninger

Spørsmål fra Stortinget

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

Spørsmål fra andre enn Stortinget

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arbeid med bompenger

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

Arbeid med bypolitikk og byvekstavtaler

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

Arbeid med saker innenfor kollektivtransportområdet, jf. rollen som kollektivdirektorat

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

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

Spørsmål som gjelder regelverk

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



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

18/390-38

15. desember 2020

Tilskudd for reduserte bompenger - statsbudsjettet 2021

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

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

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

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

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

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Hanne Søiland
22 24 81 36

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

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

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

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

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

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

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

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

Vi tar forbehold om Stortingets endelige budsjettvedtak for 2021.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Hanne Søliland
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

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

	Tidspunkt for rapportering			Kommentar
	T1	T2	Årsrapport	
Sørge for at det er tilgjengelig månedlig oversikt over nybilsalget og totalt antall personbiler, lette varebiler, tyngre varebiler, lastebiler, bybusser og langdistansebusser som bruker elektrisitet eller hydrogen som drivstoff. For bybusser ønsker vi også en oversikt over antall nye busser som kan gå på biogass.			X	Tallene skal også presenteres som en prosentandel av det totale antall kjøretøy i de ulike segmentene.
Opparbeide kunnskap om påvirkning og tiltak (inkl. kostnader) av kjemikaliebruk og plastforurensning på natur, vann og grunn innen sitt ansvarsområde			X	
Videreføre deltakelse med å utarbeide en veileder i arbeidet med økologisk kompensasjon.			X	
Bidra aktivt til utviklingen av det økologiske grunnkartet gjennom deltakelsen i direktoratsgruppen for økologisk grunnkart.			X	
Delta i direktoratsgruppen for arbeidet med vannforskriften			x	
Delta i direktoratsgruppen for truet natur og legge til rette for god samordning av eksisterende virkemidler			X	
Redusere tilførsel av plast			x	
Pollinatorstrategien og handlingsplanen for fremmede skadelige arter skal følges opp.			X	
I samarbeid med bl.a. Miljødirektoratet, fortsette arbeidet med å revidere grenseverdiene for svevestøv og arbeidet med en helhetlig gjennomgang og revisjon av retningslinjene for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520			X	
I samarbeid med kommunene, vedlikeholdstiltak, tekniske krav til kjøretøy og gjennom samarbeid med andre etater			X	
Følge utviklingen i utslipp fra Euro 6/VI kjøretøy i virkelig trafikk i norsk klima.			X	herunder foreta nødvendig testing av biler.
Rapporteringskrav knyttet til mål 3				
Status på lade- og fyllinfrastruktur, samt markedsutvikling for alternative drivstoff i veitransport			X	
Direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til sektoren.			X	
Saltforbruk			X	
Økonomi/ressursbruk				
Felles for alle etatene				
Regnskap kap./post	X	X		
Prognose forbruk kap./post	X	X		
Bruk av fullmakter	X	X	X	
Årsregnskap			X	
Staten vegvesen				
Statens vegvesen har inngått kontrakt om å ta i bruk et nytt system for prosjektøkonomi, og systemet er tatt i bruk i 2020. Departementet vil i rapporteringen fra Statens vegvesen i 2021 bli orientert om gjennomføringen og bruken av dette systemet	X	X	X	
Effektiv ressursbruk				
Felles for alle etatene				
Administrasjon				
Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	X	X	X	Følger definisjonen av tilsvarende nøkkeltall DFØ
Totalutgift per årsverk (KPI2)	X	X	X	
Lønnsutgiftsandel (KPI3)	X	X	X	
Andel administrative utgifter (KPI4)	X	X	X	
Administrative utgifter per årsverk (KPI5)	X	X	X	
Adm. nøkkeltall DFØ				
Antall ansatte per 31.12			X	
Antall årsverk			X	
Samlet tildeling post 01-99			X	
Utnyttelsesgrad post 01-29			X	
Driftsutgifter			X	
Lønnsandel av driftsutgifter			X	
Lønnsutgifter pr årsverk			X	Jf. KPI1
Lønnsandel av total omsetning			X	
Konsulentandel av total omsetning			X	
Statens vegvesen				
Systemløsning for bompenggeinnkreving	X	X	X	
Skille ut utstedervirksomheten	X	X	X	
Oppfølging av Autosys-prosjektet	X	X	X	
Interne kostnader				
Status for interne kostnader og effektiviseringstiltak	X	X	X	
Rapportering av tiltak og resultat for utvikling i bemanning og kjøp av tjenester	X	X	X	
Rapportering på tiltak som er gjort for å følge opp ABE-reformen	X	X	X	
Prosjektstyring				
Vesentlige endringer i framdrift investeringsprosjekter	X	X	X	
Rapportering i henhold til matrise for kostnadsstyring, inkl. 50/50-prosjektene	X	X	X	Rapportering på prosjektnivå, inkl. exetfil som viser hele prosjektporteføljen
Samlet avvik mellom prognose for sluttkostnad og styringsmål	X	X	X	Aggregerte tall

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

Overordnede risikovurderinger for Statens vegvesen i 2021

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

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

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

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

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

2. Risikomatrix/risikokart

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

Sannsynlighet for at identifisert risiko inntreffer (S)

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

Konsekvens for måloppnåelse (K)

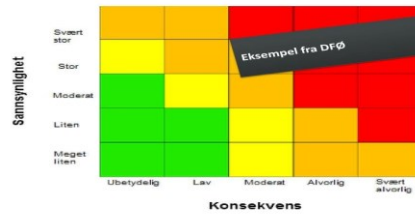
- 1 Ubetydelig
- 2 Lav
- 3 Moderat
- 4 Alvorlig
- 5 Svært alvorlig

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

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



Eksempel på risikokart



3. Risikovurdering

Tabellen under viser hvordan risikovurderingen kan fremstilles.

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