



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2452-1

3. januar 2023

Statsbudsjettet 2023 – tildelingsbrev til Statens vegvesen

1. Innledning	1
2. Overordnet mål og hovedprioriteringer	2
3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2023	3
4. Andre føringer og krav	19
5. Styring og kontroll i virksomheten	23
6. Rapportering	24
7. Budsjettildeling og fullmakter	26

Vedlegg

- 1. Statlig garantiordning for bompengelån
- 2. Styringskalender 2023
- 3. Fullmakter
- 4. Oversikt over gjeldende handlingsplaner og strategier

1 Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Innst. 13 S (2022–2023) som ble behandlet av Stortinget 20. desember 2022. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets

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
Karin Johanne
Jacobsen
22 24 82 57

bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Statens vegvesen i 2023.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksen til Statens vegvesen samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen framgår av styringskalenderen, jf. vedlegg. Departementets styringssignaler gis alltid skriftlig.

Større oppdrag i løpet av året som ikke nevnes i tildelingsbrevet, vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

2 Overordnet mål og hovedprioriteringer

2.1 Overordnede mål

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og omtalen i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet.

Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050».

Videre er det besluttet følgende mål for transportsektoren:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling. FNs 17 mål for en bærekraftig utvikling fram mot 2030 har inngått i arbeidet med å utvikle målene for transportsektoren, og Statens vegvesen bidrar til bærekraftsmålene gjennom oppfølging av NTP-målene.

Statens vegvesen bidrar også til bærekraftsmål som ikke er dekket av NTP-målene, både i egen virksomhet (f.eks. arbeidet med likestilling i henhold til likestillings- og diskrimineringsloven) og i tjenestene som leveres til samfunnet. For Statens vegvesen gjelder tjenester som leveres til samfunnet spesielt arbeid for anstendig arbeidsliv og mot sosial dumping.

2.2 Hovedprioriteringer

Samferdselsbudsjettet i 2023 er stramt. Dette får konsekvenser for Statens vegvesen. Regjeringens hovedstrategi for veisektoren er å ta vare på eksisterende infrastruktur.

Regjeringen prioriterer rasjonell framdrift i prosjektene som allerede er igangsatt. Det vil i de nærmeste årene være mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekter på riksveinettet. Det innebærer at veiporteføljen i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ikke kan gjennomføres i det tempo og omfang som meldingen legger opp til. I Prop. 1 S (2022–2023) er det ikke lagt opp til oppstart av noen nye prosjekter i investeringsporteføljen.

Statens vegvesen må tilpasse sin planleggingsaktivitet fremover til at det er begrenset rom for vekst sammenlignet med det som ble lagt til grunn i *Nasjonal transportplan 2022–2023*. Neste *Nasjonal transportplan* skal legges frem ett år tidligere enn praksis skulle tilsi, dvs. våren 2024, slik at det i 2023 vil være behov for betydelige bidrag fra virksomhetene i dette arbeidet. Statens vegvesen må frem mot fremlegget av *Nasjonal transportplan 2025–2036* vurdere optimalisering og eller nedskalering av prosjekter.

Hovedprioriteringer i 2023 er:

- Trafikksikkerhet, herunder at veiene må driftes og vedlikeholdes slik at sikkerheten for de som bruker veiene opprettholdes.
- Følge opp og videreføre allerede inngåtte byvekstavtaler og belønningsavtaler og å inngå byvekstavnale for Tromsø dersom forhandlingene blir gjenopptatt og fører frem.
- Fortsette arbeidet med å sikre et robust transportsystem som kan motstå ytre påkjenninger og som ivaretar behovene i totalforsvaret ved større kriser.
- Følge opp tiltakene i regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren.

3 Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2023

I dette punktet omtales mål, prioriteringer og oppfølgingspunkt som Statens vegvesen skal benytte for sin virksomhet gjennom 2023. Her ligger også nye oppdrag knyttet til de enkelte målene. Med mindre annet er presisert, ber vi om rapportering på styringsparameter og tilleggsinformasjon i årsrapporten.

Samferdselsdepartementet vil i 2023 sette i gang en prosess for å utvikle styringsparametere for Statens vegvesen, med sikte på virkning fra 2024. Statens vegvesen vil bli tett involvert i arbeidet.

3.1 Mer for pengene

3.1.1 Prioriteringer

Statens vegvesen skal:

- Kritisk vurdere hvor det er behov for planleggingsaktivitet de kommende årene og i 2023 rette ressursene mot prosjekter det er realistisk å gjennomføre
- Følge opp arbeidet med forslag om endrede veinormaler
- Utnytte fleksibiliteten i budsjettet og i fullmakter til å se vedlikehold og utbedringer i sammenheng for effektiv planlegging og gjennomføring

- Fortsette arbeidet med overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdsarbeidet.

3.1.2 Styringsparametere og -informasjon

<p>Styringsparameter</p> <p><i>Revidert prosjektportefølje (april/mai)</i> Endring i samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ev. endringer i investeringskostnader.</p> <p>Statens vegvesen skal levere en porteføljeprioritering våren 2023. Som det går frem av NTP 2022–2033, utgjør prosjekter med oppstart i første seksårsperiode porteføljen. Disse er presentert i tabell 12.2 i NTP 2022–2033. Det er kun prosjekter over 1 mrd. kr som skal inngå i porteføljen. I Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet (s. 105) går det frem at porteføljen skal utvides med seks navngitte prosjekter.</p>
<p>Styringsinformasjon</p> <p><i>Kostnadsstyring (T1, T2 og årsrapport)</i> Statens vegvesen skal rapportere i henhold til matrise for kostnadsstyring, dvs. avvik fra henholdsvis styringsmål og styringsramme for store investeringer. Se for øvrig merknad under føringer.</p> <p><i>Kontroll og tilsyn (T2, årsrapport)</i> For å ytterligere effektivisere kontroll- og tilsynsvirksomheten skal vegvesenet videreføre og rapportere på arbeidet med utvikling og bruk av digitale verktøy.</p> <p><i>Effektivitet innen drift og vedlikehold (T2, årsrapport)</i> Det er i NTP 2022–2033 lagt til grunn en årlig effektiviseringsgevinst innen drift og vedlikehold av riksvei som Statens vegvesen har ansvaret for. Statens vegvesen må derfor arbeide for økt effektivitet innen drift og vedlikehold og rapportere på prosentvis endring i tilbudspriser på nye kontrakter.</p> <p><i>Tilstandsindikator (T2, årsrapport)</i> Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med utvikling av tilstandsindikator(er) for riksveinettet samt nødvendige datasystemer for håndtering av dette. Indikatorene skal si noe om tilstanden på riksveinettet samt måle utviklingen av tilstand over tid. Måling av tilstand skal kunne brukes som grunnlag for prioriteringer innenfor vedlikehold.</p>

3.1.3 Føringer

Samferdselsdepartementet viser til supplerende tildelingsbrev nr. 3 av 12. mars 2019 om matrise for kostnadsstyring. Som følge av at det nå er innført system for porteføljestyring av store prosjekter under Statens vegvesen, ser vi behov for å gjøre noen endringer i departementets rolle i prosjektstyringen. Som det går fram av Nasjonal transportplan 2022–2033 innebærer innføring av porteføljestyring at Samferdselsdepartementet i sin oppfølging vil flytte fokus fra enkeltprosjekter til samlet portefølje. Det er nå bestemt at KVU-estimat og styringsmål ikke lenger skal legges frem for Samferdselsdepartementet/regjeringen, men

avgjøres av Statens vegvesen. Vi vil invitere til dialog med Statens vegvesen tidlig i 2023 om hva dette betyr for etatens handlingsrom i prosjekt og porteføljestyring samt departementets behov for rapportering.

3.2 Effektiv bruk av ny teknologi

3.2.1 Prioriteringer

Statens vegvesens tre satsingsområder for effektiv bruk av teknologi er: *Framtidens digitale vei*, *Heldigitalisert verdikjede for vei* og *Digitale nyttejenester til kundene*. I oppfølgingen av disse områdene skal Statens vegvesen i 2023 prioritere:

- Utvikle flere og mer brukerrettede tjenester:
 - o I dialog med transportselskap og entreprenører, prioritere arbeid med forutsigbar framkommelighet
 - o Veitrafikksentralene skal oppgraderes og moderniseres
 - o Videreføre arbeidet på trafikant- og kjøretøyområdet med sikte på varig mindre behov for brukerne å møte opp fysisk på tjenestested
- Effektiv bruk av stordata
 - o Videreføre arbeidet med å bygge et robust fundament innen datastyring, teknologi, kultur og kompetanse
- Digitalt navigerbart veinett
 - o Bidra til at veinettet legges til rette for bruk av kjøretøyer med stadig mer avanserte førerstøttesystemer som sømløst skal kunne navigere på offentlig veinett uavhengig av veieier.

3.2.2 Styringsparametere og -informasjon

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

3.2.3 Føringer

Statens vegvesen skal utveksle kunnskap og kompetanse med næringsliv og vekstbedrifter som har produkter og tjenester som berører Statens vegvesens ansvarsområde.

Videre skal Statens vegvesen delta i relevante samarbeid – også med private aktører – for å utveksle informasjon og data, herunder delta sammen med øvrige virksomheter i det tverrsektorielle datasamarbeidet som ledes av Entur AS.

Statens vegvesen skal både bidra til utvikling og implementering av internasjonalt regelverk og standarder for kjøretøyteknologi og trafikkregler samt til å utvikle nasjonalt regelverk for å kunne ta i bruk ny teknologi i avanserte førerstøttesystemer.

Forsknings- og utviklingsprosjekter og pilotprosjekter skal bidra til pågående standard- og regelverksarbeid på kjøretøyområdet og utvikling av kontroll- og tilsynsverktøy.

Statens vegvesen må også vurdere mulige konkrete tiltak som kan redusere behovet for investeringer, sikre mer effektiv drift og vedlikehold samt god mobilitet.

3.2.4 Oppdrag

Oppdrag nr.:	1-2023
Navn på oppdrag:	Revidert vegdataforskrift
Bakgrunn:	Som det framgår av Prop. 1 S (2022–2023) legger Samferdselsdepartementet opp til at det sendes et forslag til revidert vegdataforskrift på høring i første halvår 2023.
Beskrivelse av oppdraget:	Statens vegvesen skal i løpet av 2023 sende utkast til forskrift på høring, oppsummere høringsinnspillene og oversende et forslag til revidert vegdataforskrift til departementet.
Frist og rapportering:	Et forslag til revidert vegdataforskrift skal oversendes Samferdselsdepartementet innen 31. desember 2023.

Oppdrag nr.:	2-2023
Navn på oppdrag:	Autonome kjøretøy
Bakgrunn:	Det vises til Stortingets anmodningsvedtak nr. 71, 71, 73 og 74 (2022–2023) av 29. november 2022 om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 S (2021-2022) og Innst. 55 S (2022-2023).
Beskrivelse av oppdraget:	Statens vegvesen skal foreslå en plan for å følge opp anmodningsvedtakene. Planen skal legge opp til utstrakt involvering av berørte aktører.
Frist og rapportering:	Forslag til plan for oppfølging skal oversendes Samferdselsdepartementet innen 1. mars 2023. Statusrapport for oppfølgingen skal oversendes Samferdselsdepartementet i forbindelse med arbeidet med budsjettet for 2024 med sikte på rapportering i Prop. 1 S (2023–2024).

3.3 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

3.3.1 Prioriteringer

Statens vegvesen skal:

- Ha kunnskap om klimaeffekter og kostnader for klimatiltak for veitransport for å bidra til oppfyllelse av Norges klimamål
- Prioritere tiltakene med lavest samfunnsøkonomisk kostnad per tonn CO₂ ved gjennomføring av klimatiltak.
- Redusere transportsektorens påvirkning på naturmiljøet

- Foreta kunnskapsbaserte prioriteringer som hensyntar naturmangfold og vannkvalitet i planlegging, bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen.

3.3.2 Styringsparametere og -informasjon

Styringsparameter
<i>Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren (T1, T2 og årsrapport)</i> Totale utslipp fra veitransport (CO ₂ -ekvivalenter) som rapportert av Statistisk sentralbyrå
<i>Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi (T1, T2 og årsrapport)</i> Indikatoren skal testes ut i samarbeid med relevante myndigheter. Statens vegvesen skal fra 2023 beregne effekt på nye prosjekter.
Styringsinformasjon: Klima
<i>Nybilsalg</i> Månedlig oversikt over nybilsalget og totalt antall og andel av personbiler, lette varebiler, tyngre varebiler, lastebiler, bybusser og langdistansebusser som bruker elektrisitet, hydrogen eller naturgass (biogass) som drivstoff.
<i>Lade- og fyllinfrastruktur</i> Rapportere på utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport, herunder kunne hente ut informasjon om antall hurtigladestasjoner i Norge, fordelt på hurtig- og lynladere (50 kW, 150 kW), antall hydrogenfyllstasjoner og antall naturgass/biogassfyllstasjoner
Rapportere på målet om tilnærmet nullutslipp fra varelevering i de største bysentra innen 2030.
<i>Klimaeffekt av anleggsvirksomhet</i> Rapportere på klimaeffekt fra vegvesenets anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold. Hvis Statens vegvesen oppgir utslipp utover dette, må det gå tydelig frem at disse utslippene ikke teller på det norske utslippsregnskapet.
<i>Ladestrategien</i> Rapportere på oppfølgingen av de tiltakene i den nasjonale ladestrategien der Statens vegvesen har et ansvar
Styringsinformasjon: Miljø
<i>Naturmangfold</i> Rapportere på arbeidet med før- og etterundersøkelser
<i>Plast</i> Rapportere på hvordan det arbeides med å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast.
<i>Jordvern</i> Rapportere jordbruksareal som går tapt som følge av veiutbygging på de tre arealtypene fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite
<i>Lokal luftforurensing og støy</i> Rapportere på antall byer/kommuner med overskridelser av nasjonale mål og grenseverdier i forurensingsforskriften for hhv. NO ₂ , PM ₁₀ og PM _{2,5} .

Rapportere på reduksjon i antall personer utsatt for et innendørs døgnequivalemt støynivå fra veitrafikk over 38 db.

3.3.3 Føringer

Klima

Med klimaeffekt menes effekten på utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet samt utslipp som følge av arealbruksendringer. I de tilfellene det er relevant skal det også oppgis hvordan utslippene fordeler seg mellom transportsektoren og arealbrukssektoren.

Klimaeffekt av arealbruksendringer skal beregnes for alle nye prosjekter.

Statens vegvesen skal ha kunnskap om:

- Historisk og forventet utslippsutvikling fra veisektoren og driverne bak utviklingen
- Beregning og vurdering av klimaeffekt av tiltak fra sektoren og fra ferjer, anlegg, drift og vedlikehold fra egen virksomhet.
- Beregning av samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak (kr/tonn CO₂).
- Teknologeutviklingen, kostnader, barrierer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren.

I regjeringens klimastatus og -plan er det varslet at regjeringen tar sikte på å legge frem en ny stortingsmelding om klima i 2024. Statens vegvesen må påberegne deltakelse i utredningsarbeid som vil danne grunnlag for stortingsmeldingen.

Departementet viser til Stortingets vedtak nr. 94 (2022–2023) ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023), jf. Innst. 2 S (2022–2023), «Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om endring av yrkestransportloven slik at det stilles nullutslippskrav til all løyvebasert virksomhet der det er mulig i løpet av 2023». Statens vegvesen må påregne å bruke ressurser på en slik utredning i 2023. Departementet vil komme tilbake til konkret oppfølging.

Utbygging av infrastruktur som vei og jernbane fører med seg omfattende massehåndtering. Statens vegvesen skal søke å optimalisere bruk av masser innen prosjektet og mellom prosjekt.

Oppfølging av den nasjonale ladestrategien

Regjeringen la fram en nasjonal ladestrategi i desember 2022. Formålet med strategien er blant annet å bidra til at tilbudet av hurtiglading til lette biler fortsetter å vokse i rimelig takt med utviklingen av bilparken og en oppstart av et ladetilbud til tunge kjøretøy. Statens vegvesen har fått i oppdrag å bidra til oppfølgingen av strategien, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 21 for 2022.

Natur

Tiltakshierarkiet skal legges til grunn. Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med metodeutvikling for før- og etterundersøkelser av effekten på økosystemene av utbygging,

drift og vedlikehold av veinettet. Arbeidet med å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast skal holde frem og ses i sammenheng med Norges plaststrategi.

Regionale vannforvaltningsplaner

Statens vegvesen skal følge opp gjennomføringen av de regionale vannforvaltningsplanene iht. de fastsatte målene og bidra i det videre arbeid ved rullering av planene, herunder delta i direktoratsgruppen for vannforvaltning.

Lokal luftforurensning og støy

Statens vegvesen skal videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning og støy fra veitrafikk gjennom samarbeid med kommuner og andre etater. Statens vegvesen skal vurdere behov for nødvendige tiltak for å ikke overstige de skjerpede grenseverdiene for svevestøv i forurensingsforskriften kap. 7.

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

3.3.4 Oppdrag

Oppdrag nr.:	3-2023
Navn på oppdrag:	Naturnøytral vei
Bakgrunn:	<p>For å øke kunnskapen slik at inngrep i naturområder blir så små som mulige har Statens vegvesen utredet mulighetene for å bygge naturnøytrale veistrekninger.</p> <p>I rapporten <i>Videre arbeid med naturnøytral vei, Fase 1: Utkast til metode for vurdering av grad av naturnøytralitet</i> foreslås det bl.a. å utvikle et system for miljøprestasjoner som måles underveis i prosjektene, som fanger opp så mange aspekter som mulig av et veiprojekts påvirkning på natur. Rapporten foreslår at naturnøytralitet fremstilles som et instrumentpanel (dashboard). Det foreslås videre å videreutvikle metodikken, og å teste den ut på allerede gjennomførte prosjekter, i form av en eller flere «skrivebordspiloter».</p>
Beskrivelse av oppdraget:	Statens vegvesen skal følge opp anbefalingene i rapporten <i>Utkast til metode for vurdering av grad av naturnøytralitet</i> , i samarbeid med Nye Veier AS og miljømyndighetene.
Frist og rapportering:	Arbeidet skal dokumenteres i en rapport innen 1. september 2023

Oppdrag nr.:	4-2023
Navn på oppdrag:	Arealregnskap
Bakgrunn:	

Bygging av vei medfører inngrep i ulike typer arealer. Et arealregnskap vil kunne føre til et bedre beslutningsgrunnlag ved at man får bedre kunnskap om konsekvenser for naturmangfold og klimagassutslipp om følge av arealbruksendringer fra prosjekter.

Beskrivelse av oppdraget:

Statens vegvesen skal vurdere utvikling av og innføring av arealregnskap for sine prosjekter. Et slikt arealregnskap bør være konsistent innen sektoren og omforent med Miljødirektoratet, og vi ber Statens vegvesen samarbeide med Nye Veier og øvrige relevante virksomheter og se hen til rapportering til KOSTRA. Merverdien utover eksisterende systemer for vurdering av konsekvenser må vurderes før det ev. innføres.

Frist og rapportering:

Innen 31. desember 2023

3.4 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

3.4.1. Prioriteringer

Statens vegvesen skal:

- Intensivere arbeidet for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i veitrafikken i tråd med Hurdalsplattformen
- Prioritere tiltak rettet mot aldersgrupper og trafikantgrupper i sitt trafikksikkerhetsarbeid, med særlig høy risiko samt målrettede tiltak for å forhindre ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet. Motorsyklister er en av disse trafikantgruppene
- Prioritere tilsyns- og kontrollaktivitet innen trafikant- og kjøretøyområdet som skal sikre god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene samt ivareta god førerkompetanse gjennom god kvalitet i føreropplæring og førerprøver.
- Følge opp tiltakene i handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren.

3.4.2. Styringsparametere og -informasjon

Styringsparametere
Endring i antall drepte og hardt skadde
Styringsinformasjon
<i>Antall drepte og hardt skadde</i> Økt innsats for nullvisjonen, rettet mot grupper med særlig høy risiko og ulykkestyper med høy alvorlighetsgrad
<i>Utførte kontroller og gjennomførte tilsyn</i> Risikobasert kontrollinnsats videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre skal likevel prioriteres. Kontroll av drosjer videreføres og utvikles som en ordinær del av vegvesenets kontrollvirksomhet.

Møtefrie veier og arbeid med minstestandard for å forhindre utforkjøringsulykker
Tiltak videreføres som bidrar til ambisjonen i Nasjonal transportplan 2022–2033 om at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 2028 skal foregå på møtefrie veier, og at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha minstestandard for å forhindre utforkjøringsulykker

Handlingsplan for forebygging av selvmord
Statens vegvesen skal følge opp *Handlingsplan for forebygging av selvmord 2020–2025*, og rapportere på tiltak 14 og 16. Etaten skal delta i direktoratsamarbeidet tilhørende Nasjonalt forum for forebygging av selvmord.

3.4.3. Føringer

Statens vegvesen skal lede arbeidet med oppfølging av *Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på vei 2022–2025*.

I 2023 skal Statens vegvesen delta i koordinerings- og arbeidsgruppen for prosjektet «Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk» under ledelse av Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet samt arbeidet for bedre statistikk over trafikkulykker.

Statens vegvesen skal rapportere på oppfølgingen av tiltakene i handlingsplanen mot sosial dumping i årsrapporten for 2023, herunder bl.a. økt tilsyns- og kontrollvirksomhet. Vi viser til oppdrag gitt til Statens vegvesen i supplerende tildelingsbrev nr. 20 for 2022.

På grunn av det store antallet kjøretøy som passerer ved Norges nest største grenseovergang Magnormoen, og for lite plass ved kontrollområdet der, er det i dag vanskelig å gjennomføre alle kontroller som er ønskelig. For å øke kapasiteten ved kontrollstasjonen skal Statens vegvesen se på mulighetene for å utvide arealene.

Kontrollvirksomheten på trafikant- og kjøretøyområdet skal innrettes for å øke trafikkikkerheten, gi likere konkurransevilkår, gode arbeidsvilkår og ivareta miljø og fremkommelighet. Den risikobaserte kontrollinnsatsen skal videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre skal prioriteres. Kontroll med drosjenæringen, herunder at aktørene har nødvendige tillatelser og at kravene for drosjevirkosomhet for øvrig er oppfylt, er en viktig oppgave som skal videreføres, utvikles og inngå i Statens vegvesens ordinære kontrollvirksomhet. Det tverretatlige kontrollsamarbeidet på veitransportområdet skal videreføres og videreutvikles.

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

Statens vegvesen skal sikre et tilstrekkelig markedstilsyn særlig med tanke på kravene som følger av markedstilsynsforordningen og bilforordningen.

Statens vegvesen skal forberede fastsettelsen av det nærmere innholdet i kravet til fagkompetanse for drosjeløyve og legge til rette for å gjennomføre løyveeksamen for drosjeløyvehavere i tråd med forslag til endring i yrkestransportforskriften § 8 som ble sendt på høring 11. mai 2021.

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

Departementet viser til pågående arbeid med gjennomføring av EUs mobilitetspakke 1. Dette regelverket, som blant annet stiller krav til løyve og innføring av kjøre- og hviletidsregler for internasjonal varebiltransport over 2,5 tonn, må følges opp bl.a. gjennom utstedelse av tillatelser og håndheving. Det vises også til oppdrag til Statens vegvesen i supplerende tildelingsbrev nr. 20 for 2022.

Statens vegvesen skal følge med på utviklingen, herunder ulykkesutviklingen og vurdere behov for videre utvikling av regelverket for små elektriske kjøretøy (herunder el-sparesykler) i 2023. I samarbeid med politiet skal Statens vegvesen forsterke kontrollinnsatsen rettet mot slike kjøretøy.

For å ha tilstrekkelig oversikt over om sjåførere i løyvepliktig persontransport har gyldig kjøreseddel, er det behov for å etablere et nasjonalt kjøreseddelregister. Det kan være aktuelt å legge oppgaven med etablering og drift av et slikt register til Statens vegvesen. Departementet vil komme tilbake til konkret oppfølging.

Det pågår en prosess for å utrede fremtidig organisering av forvaltningen av saker om førerrett og helse. Departementene vurderer en mulig overføring av forvaltningsmyndighet fra politiet/helsemyndighetene til Statens vegvesen i tilbakekallssaker for førerkort etter vtrl. § 34 første og fjerde ledd. Statens vegvesen må påregne å bruke ressurser på dette i 2023. Departementet vil komme tilbake til konkret oppfølging.

3.4.4. Oppdrag

Oppdrag nr.:	5-2023
Navn på oppdrag:	Kartlegging av parallellveinett til høyhastighetsvei
Bakgrunn: Samferdselsdepartementet viser til Statens vegvesens høringsoppsummering i forbindelse med utredning av tiltak for reduserte hastighetsforskjeller på vei, og forslaget om endret krav til konstruktiv hastighet for kjøretøy som tillates på motorvei og motortrafikkvei («høyhastighetsvei»). Høringsrunden avdekket betydelig usikkerhet knyttet til standarden på høyhastighetsveienes parallellveinett. Statens vegvesen vurderte på bakgrunn av denne usikkerheten at beslutningsgrunnlaget for den foreslåtte regelendringen ikke var tilstrekkelig. Departementet er imidlertid av den oppfatning at det ligger både trafikksikkerhets- og fremkommelighetspotensial i dette forslaget.	

<p>Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal kartlegge parallellveinettet til landets høyhastighetsveier (motortrafikkvei og motorvei). Det overordnede målet med kartleggingen er å gi et forsvarlig faglig grunnlag for kunne foreslå et slik økt krav til konstruktiv hastighet. Statens vegvesen må selv vurdere hensiktsmessig detaljnivå og kriterier for kartleggingen. Det vises her til departementets brev av 25. mars 2022.</p>
<p>Frist og rapportering: 31. desember 2023</p>

Oppdrag nr.:	6-2023
Navn på oppdrag:	Videreutvikle ordningen med kjørevurdering
<p>Bakgrunn: Det vises til Stortingets anmodningsvedtak nr. 596 og 1013 (2021–2022) om å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere og Samferdselsdepartementets redegjørelse for vedtak nr. 596 i Prop. 117 S (2021–2022) <i>Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker</i> og for de to vedtakene i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet. Av hensyn til trafikksikkerheten skal kravet om helseattest for eldre bilførere opprettholdes, men anmodningsvedtakene skal følges opp med tiltak knyttet til kognitive tester og kjørevurdering.</p>	
<p>Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal, sammen med Helsedirektoratet, igangsette arbeid med å videreutvikle ordningen med kjørevurdering for eldre førerkortinnehavere og å starte et arbeid for å utrede bruk av kjøresimulator, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 18 av 28. oktober 2022.</p>	
<p>Frist og rapportering: 1. august 2023.</p>	

3.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

3.5.1. Prioriteringer

Statens vegvesen skal:

- Holde veinettet åpent og unngå stengninger som følge av manglende vedlikehold så langt som mulig. Om nødvendig skal vedlikeholdsaktiviteter som ikke er avgjørende for dette, ikke prioriteres
- Prioritere arbeid med skredsikring og skredsikringsteknologi for å opprettholde fremkommelighet og ivareta trafikantenes trygghetsfølelse
- Jobbe for å øke forutsigbar fremkommelighet for trafikantene
- Følge opp og videreføre allerede inngåtte byvekstavtaler samt inngå byvekstavtale for Tromsø dersom forhandlingene blir gjenoptatt og fører frem.

3.5.2. Styringsparametere og -informasjon

Styringsparameter
<i>Endring i reisetid/reisetidsreduksjon</i> Endring som følger av prosjekter åpnet for trafikk år for år totalt
<i>Oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet</i> Rapportere på tilgjengelige data for oppetidsindikatoren.
Styringsinformasjon
<i>Oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet</i> Statens vegvesen skal rapportere på endring i faktisk reisetid mellom de største byene i Norge (tidsserie), gjennomsnittlig reisetid over døgnet. Reisetidsindikatoren skal suppleres med informasjon om årsaker til endret reisetid mellom de største byene. Det er viktig å skille på hva som er innenfor det Statens vegvesen kan påvirke (effekt av tiltak) og hva som skyldes andre faktorer.
<i>Tunnelsikkerhet og -forvaltning (T2)</i> Statens vegvesen skal rapportere på status for utbedring av tunneler etter tunnelsikkerhetsforskriften og arbeidet med retningslinjer for tunnelforvaltning.
<i>Transport i by</i> Trafikktellinger (byindeksen) er hovedindikator for å følge opp byvekstavtalene. Vi ber Statens vegvesen rapportere på hele indikatorsettet for byvekstavtalene i bidrag til statsbudsjettet, og sine indikatorer i årsrapporten.
<i>Videreutvikling av oppetidsindikatoren</i> I 2023 skal Statens vegvesen rapportere på status for utvikling av ny oppetidsindikator. Departementet ber Statens vegvesen, sammen med Nye Veier AS, definere og operasjonalisere en felles oppetidsindikator med felles metodeverk som vil benyttes til rapportering for hele riksveinettet. Statens vegvesen skal videre identifisere flaskehalser som påvirker oppetiden og forslag til tiltak for å løse opp disse.

3.5.3. Føringer

Bompenger

Statens vegvesen er godkjenning- og tilsynsmyndighet samt fagorgan innenfor bompengesektoren. For at trafikantene, det samlede omdømmet til bompengesektoren og for at tilliten til det offentliges forvaltning av bompenger ivaretas, er det viktig at Statens vegvesen følger opp de regionale bompengeselskapene i tråd med den inngåtte bompengesavtalen samt ivaretar sin rolle som fagorgan overfor de ulike aktørene i sektoren.

Statens vegvesen er delegert myndighet for bompenger, bl.a. gjennom ansvaret for å følge opp den overordnede bompengesavtalen. Vegvesenet har ansvar for å kvalitetssikre finansieringsopplegg for bompengeprojekter og bypakker som skal legges frem for Stortinget, både på riks- og fylkesveinettet. Statens vegvesen er også tilsynsmyndighet og skal føre tilsyn med de ulike aktørene. Dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, kan det

fastsettes en takst for lette nullutslippsskjøretøy på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter. Statens vegvesen skal endre takstreningslinjene i tråd med dette, og bistå som fagorgan ved ev. lokale ønsker om å heve elbiltakstene.

Statens vegvesen skal i 2023 arbeide videre med å etablere og legge til rette for å forvalte en ordning med statlig delgaranti for bompengelån for nye riksveiprosjekter, jf. punkt 4.4.

Transport i by

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

På vegne av staten har Statens vegvesen et hovedansvar for å følge opp og administrere byvekstavtalene og bypakker. Statens vegvesen skal koordinere arbeidet for de statlige etatene som deltar. Videre skal Statens vegvesen ha ansvar for oppfølging av avtalene med hensyn til måloppnåelse og bruk av statlige midler.

Statens vegvesen leder forhandlings-/koordineringsgruppen for byvekstavtalene i hvert byområde og innehar en svært viktig rolle både i prosessene forut for avtaleinngåelse og i oppfølgingen av avtalene. Reforhandling av byvekstavtalen med Trondheims-området vil fortsette i 2023. Videre vil det være aktuelt å inngå byvekstavtale med Tromsø dersom forhandlingene gjenopptas og fører frem. De økonomiske rammene til byvekstavtalen for Tromsø vil bli vurdert frem mot revidert nasjonalbudsjett 2023. Det kan også være aktuelt å starte forhandlinger med Kristiansandsregionen og Nedre Glomma i 2023. Avtaler kan likevel ikke inngås før tidligst i 2024. Departementet vil komme tilbake til framdrift for dette arbeidet. I arbeidet med eventuelle byvekstavtaler for Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma blir det lagt til grunn en enklere styringsmodell, jf. Nasjonal transportplan 2022–2033 kap. 8.2.4.

Videre skal Statens vegvesen bistå departementet med å følge opp belønningsavtalene som er inngått med de fem mindre byområdene og inngåelse av ev. nye belønningsavtaler, herunder midler til tilskuddsordningen for reduserte billettpriser på kollektivtransport. Hvis det inngås byvekstavtale med Tromsø, erstattes belønningsavtalen med en byvekstavtale.

Kollektiv

Statens vegvesen skal som følge av sitt nasjonale ansvar for koordinering av kollektivtransport ved forespørsel fra departementet koordinere informasjon om kollektivsektoren, herunder fylkesvise billettinntekter fra henholdsvis kollektivtransport og båt, der det er mulig og vurderes som hensiktsmessig for å ivareta denne rollen.

Midlertidig bro på Tretten

Samferdselsdepartementet viser til dokument 8:17 S (2022-2023), jf. innst. 66 S (2022-2023). Representantforslaget gjelder å etablere ny bru på Tretten snarest mulig. Tretten bru

på fv. 254 kollapset 15. august 2022 og falt ned i Gudbrandsdalslågen og over E6. Fylkeskommunen er byggherre for arbeidet med å få på plass ny pilar og klargjøre fundament for midlertidig bru, men Statens vegvesen skal fortsette å bidra i prosessen med å reetablere bruforbindelsen på Tretten, både med tanke på trafiksikkerheten på omkjøringsvei og fremkommeligheten for næringsliv og lokalsamfunn. Herunder skal Statens vegvesen ved Vegdirektoratet godkjenne midlertidig bru og fundamenter. For å etablere midlertidig bru snarest mulig skal bruberedskap hos Statens vegvesen samtidig stå klar til å bygge midlertidig bru i det nødvendige godkjenninger, tillatelser, fundamentering og øvrige forberedelser, inkludert ny pilar, er på plass.

3.5.4. Oppdrag

Oppdrag nr.:	7-2023
Navn på oppdrag:	Kunnskapsgrunnlag om båtruter som er del av kollektivtransport
<p>Bakgrunn: Som det fremgår av hovedinstruks for Statens vegvesen og vedlegg 1 til tildelingsbrevet for Statens vegvesen for 2021, har Statens vegvesen i dag 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. 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 og byområdene. Samferdselsdepartementet har behov for en slik samlet oversikt over båtruter som ansees som kollektivtransport.</p>	
<p>Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen bes utarbeide et kunnskapsgrunnlag om båtruter. Videre bes Statens vegvesen utarbeide anslag på kostnader knyttet til at alle båtsamband likestilles med ferjesamband, dvs. at det innføres de samme ordninger for båter som det har blitt for ferjer. Følgende informasjon skal hentes inn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oversikt over hvilke samband det gjelder • Hva vil det koste å innlemme alle båtruter i inntektssystemet i samme ordning som innføres for ferjer • Kostnadene fordelt på fylke og på bilførende/ikke bilførende samband • Oversikt over samband med ÅDT og årlige billettinntekter fra 2019 knyttet til det enkelte sambandet • Oversikt over antall reisende som vil nyte godt av en slik takstreduksjon 	
<p>Frist og rapportering: Statens vegvesen bes gjennomføre og rapportere på oppdraget innen utgangen av januar 2023.</p>	

3.6. Andre mål og prioriteringer

3.6.1 Arbeid med ny Nasjonal transportplan

Neste stortingsmelding om Nasjonal transportplan skal legges frem våren 2024 og gjelde for tolvårsperioden 2025–2036.

Statens vegvesen skal også i 2023 bidra inn i det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. Dette gjelder i hovedsak leveransene på oppdragene gitt av Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet i 2022 om å utarbeide underlagsmateriale til meldingen, og ev. bestillinger for å følge opp disse oppdragene.

3.6.2 Samfunnssikkerhet

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

Statens vegvesen skal i 2023 fortsette arbeidet med å etablere et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i veisektoren med sikte på at det er i operativ drift i tredje kvartal 2023. Videre gis Statens vegvesen fullmakt til å, som del av responsmiljøet, etablere et sikkerhetsforum for digital sikkerhet med alle veieiere. Arbeidet er en oppfølging av supplerende tildelingsbrev nr. 7 for 2022.

I 2023 skal Statens vegvesen prioritere videre arbeid knyttet til implementering av sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften samt eventuelle oppdrag fra departementet i den forbindelse. Videre skal Statens vegvesen følge opp eventuelle avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2022.

Videre skal Statens vegvesen i 2023 være en bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, og å delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor vegvesenet har en rolle.

Departementet planlegger et arbeid med å utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren (TransportROS). Vegvesenet må være forberedt på å bidra i dette arbeidet i 2023 etter nærmere bestilling fra departementet.

I arbeidet med klimatilpasning skal Statens vegvesen vurdere oppfølging av relevante anbefalinger og konklusjoner fra Dokument 3:6 (2021–2022) *Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å tilpasse infrastruktur og bebyggelse til et klima i endring*. Som en del av oppfølgingen ber vi Statens vegvesen fortsette arbeidet med å kartlegge infrastrukturens sårbarhet mot fremtidige klimaendringer samt arbeide for at infrastrukturen er tilpasset et fremtidig klima.

3.6.3 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

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

3.6.4 Universell utforming

Det vises til Stortingets anmodningsvedtak nr. 1233, 15. juni 2021, «*Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselssektoren innarbeides som et overordnet mål i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.*». Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, jf. Innst. 653 S (2020–2021).

I Prop. 1 S (2022–2023) opplyser Samferdselsdepartementet bl.a. at departementet vil følge opp rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) der kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet ble utredet.

Samferdselsdepartementet har i utredningsoppdraget til transportvirksomhetene som inngår i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036, en bestilling om universell utforming (jf. pkt. 8.9). På bakgrunn av virksomhetens tilbakemelding på dette oppdraget i januar 2023 kan det bli aktuelt å be Statens vegvesen om ytterligere innspill, herunder oppfølging av rapporten fra TØI.

I 2023 skal Jernbanedirektoratet, i nært samarbeid med Statens vegvesen og andre relevante virksomheter, bidra til bedre koordinert assistansetjeneste ved kollektivknutepunktene ved å videreutvikle tilbudet om assistansetjeneste mellom tog, buss og øvrige kollektivtransportmidler som allerede eksisterer på stasjoner/terminaler.

3.6.5 Oppdrag

Oppdrag nr.:	8-2023
Navn på oppdrag:	Evaluering av assistansetjeneste på bussterminaler
Bakgrunn: I 2016 fikk Statens vegvesen i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å kartlegge kollektivknutepunkt med bemanning og assistansetjenester i lokal kollektivtransport, som grunnlag for å peke ut bussterminaler som skal tilby assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne. Med utgangspunkt i forutsetninger og kriterier gitt i oppdraget ble bussterminaler i Oslo, Bergen og Lillehammer pekt ut, med oppstart 1. januar 2017. Fylkeskommunene har ansvaret for hver av disse assistanseordningene.	
Beskrivelse av oppdraget: Det ble i 2016 lagt opp til en evaluering etter noen år. Departementet ber Statens vegvesen evaluere tilbudet om assistansetjeneste på bussterminaler, i samarbeid med fylkeskommunene. Evalueringen skal inkludere erfaringer med tjenesten så langt og en vurdering av muligheten for å utvide ordningen til flere terminaler.	

Frist og rapportering:

Statens vegvesen bes gjennomføre evalueringen og rapportere innen 15. juni 2023.

4. Andre føringer og krav

4.1 Fellesføringer fra regjeringen

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2023:

Lærlinger

Statlige virksomheter skal ha lærlinger tilknyttet seg, der antallet lærlinger skal stå i et rimelig forhold til virksomhetens størrelse. Virksomheter med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst en lærling, og større virksomheter bør ha ambisjon om flere enn en lærling. Statens vegvesen skal også hvert år vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag, og om antall lærlinger kan økes. Alle statlige virksomheter skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor. I tillegg ber vi om at Statens vegvesen arbeider for å ta imot studenter i praksis i tråd med intensjonene i Meld. St. 16 (2020-2021) *Utdanning for omstilling – Økt arbeidslivsrelevans i høyere utdanning*.

I årsrapporten for 2023 skal Statens vegvesen rapportere på antall lærlinger, om det har vært vurdert å øke antallet og eventuelt innenfor hvilke fag samt hvilket opplæringskontor virksomheten er tilknyttet. Statens vegvesen skal også rapportere på arbeidet med å ta imot studenter i praksis.

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

Virksomheter som ikke har oppfylt kravene, må redegjøre for årsaken til dette og for hva de har gjort for å oppfylle kravene.

Konsulentbruk

Arbeidet med effektivisering utgjør en integrert del av den ordinære styringsdialogen mellom departement og virksomhet og følger de allmenne prinsippene for styring i staten. Statens vegvesen skal arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke brukes.

Statens vegvesen skal i årsrapporten for 2023 rapportere om konsulentbruken, herunder om iverksatte tiltak og konkrete resultater i arbeidet med å følge opp fellesføringen. Dersom det er fagområder og/eller kompetanseområder i virksomheten der konsulenter brukes i særlig grad, skal bakgrunnen for dette omtales nærmere. Virksomheten skal som en del av rapporteringen også gi en overordnet omtale av ev. kjøp av konsulent tjenester fra

kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2023 og opplyse om totalbeløp for kjøp av slike tjenester.

Desentralisert arbeid

Statens vegvesen skal vurdere muligheter for økt bruk av desentralisert arbeid, med det formål å oppnå mer desentralisering av statlige arbeidsplasser og styrking av lokale fagmiljøer, som kan gi distriktpolitisk gevinst. Dette vil være særlig aktuelt i forbindelse med utlysning av stillinger, men kan også være aktuelt for ansatte som ønsker dette. Slik desentralisert arbeid bør fortrinnsvis kombineres med mulighet til å tilhøre et lokalt kontorfellesskap der det er tilgjengelig. Dersom økt bruk av desentralisert arbeid ikke lar seg gjennomføre i virksomheten, skal dette begrunnes særskilt. Eksempler på dette vil være dersom det fører til at virksomheten ikke kan levere godt på sine hovedoppgaver. Statens vegvesens ledelse har ansvar for å legge rammene for hvordan økt bruk av desentralisert arbeid skal gjennomføres i sin virksomhet etter drøfting med ansatte og deres organisasjoner. Dette må gjøres ut fra juridisk rammeverk, arbeidsfelt, oppgaver og kompetansebehov.

Statens vegvesen skal i årsrapporten redegjøre for sin vurdering av mulighetene for desentralisert arbeid, omfang og bruk av desentralisert arbeid i virksomheten og erfaringene med dette. Dersom virksomheten ikke har hatt økning i desentralisert arbeid eller dersom bruken har gått ned, skal det redegjøres særskilt for årsakene til dette. Departementene skal sammenfatte rapportene fra sine virksomheter. Kommunal- og distriktsdepartementet skal på grunnlag av disse foreta en samlet vurdering av erfaringer med slikt desentralisert arbeid i statlige virksomheter.

4.2 EØS-arbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Regjeringens arbeidsprogram for EU- og EØS-saker 2022–2023 understreker at vi fra norsk side skal drive aktiv medvirkning i de prioriterte EØS-sakene og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen. Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk, og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge, og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet jobber også med å redusere etterslepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Rapporten *Departementenes EØS-arbeid* av juni 2021 understreker viktigheten av riktig gjennomføring av EØS-regelverk. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og det er viktig å følge med på rettsutviklingen i EU. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning.

Det forventes at Statens vegvesen prioriterer bistand til departementet i disse sakene og deltar gjennom hele regelverksprosessen i EU, herunder deltakelse i komiteer og ekspertgrupper. 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 regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

4.3 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner

Statens vegvesen skal følge opp Riksrevisjonens regnskapsrevisjon av etaten og ev. forvaltningsrevisjoner som omfatter etaten og sak bistå Samferdselsdepartementet med rapportering til Riksrevisjonen.

I tillegg til saken som er omtalt under pkt. 3.6.2, må følgende saker følges opp i 2023:

4.3.1 Kostnadsriktige gebyrer

Med budsjettforslaget for 2023 skal gebyrene på trafikant- og kjøretøyområdet være kostnadsriktige med enkelte unntak. Endringer i regelverk, digitalisering og effektivisering av tjenesteproduksjonen mv. på trafikant- og kjøretøyområdet vil videre kunne få betydning for fremtidig beregning av kostnadsriktig nivå for enkeltgebyrer. Statens vegvesen skal arbeide for at samtlige gebyrer på trafikant- og kjøretøyområdet blir kostnadsriktige i tråd med rundskriv R-112, jf. Riksrevisjonens rapport om etterlevelse av Stortingets forutsetninger for gebyrfinansiering av offentlige tjenester, jf. Dokument 1 (2020–2021) og Dokument 1 (2022–2023). Reduksjon av gebyrinntektene må behandles i den ordinære budsjettprosessen.

4.3.2 Lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester og bygge- og anleggsarbeider

Ved inngåelse av kontrakter bør staten bidra til anstendige lønns- og arbeidsvilkår.

I tjenestekontrakter og bygge- og anleggskontrakter over 1,3 mill. kr (ekskl. mva.) som bl.a. statlige myndigheter inngår, skal ansatte hos leverandører og underleverandører ikke ha dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av gjeldende allmenngjøringsforskrifter eller landsomfattende tariffavtaler, jf. forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter.

Riksrevisjonens *Revisjonsrapport om statlige virksomheters oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår i anskaffelser* viser at undersøkte virksomheter ikke gjennomfører nødvendig kontroll av lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester og bygge- og anleggskontrakter. Vi viser også til pkt. 5.1 i Dokument 1 (2022–2023) *Riksrevisjonens årlige rapport om revisjon – fra statsbudsjett til statsregnskap*.

I sistnevnte dokument anbefaler Riksrevisjonen at Samferdselsdepartementet følger opp at underliggende virksomheter:

- har etablert systemer og rutiner for å kunne etterleve kravene i forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter
- gjennomfører kontrollplikten i forskriften
- dokumenterer sine vurderinger i arbeidet med å kontrollere lønns- og arbeidsvilkår i kontraktene.

Statens vegvesen var en av virksomhetene i Riksrevisjonens undersøkelse. Riksrevisjonen mener vegvesenet har mangelfulle rutiner for å etterleve forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter. Det er viktig at etaten har gode rutiner for å følge opp at forskriften følges. Vi ber Statens vegvesen i første tertialrapport for 2023 redegjøre for hvilke systemer og rutiner etaten har etablert for å etterleve kravene i forskriften, hvordan kontrollplikten gjennomføres og hvilke tiltak som etaten vil gjennomføre for å forbedre etterlevelsen av forskriften.

4.4. Forvaltning av ordning med statlig delgaranti for bompengelån

Arbeidet med å etablere og forvalte en ordning med statlig delgaranti har startet, i samarbeid mellom Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal forvalte ordningen med statlig delgaranti for bompengelån, jf. omtale i Prop 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet.

4.4.1 Oppgaver og føringer for det videre arbeidet

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen forvalte en ordning med statlig delgaranti etter de retningslinjer som er trukket opp i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, og utarbeide rutiner og avtaleverk for å forvalte garantiordningen og sikre statens interesser.

Statens vegvesen har flere oppgaver innenfor veisektoren. I arbeidet med forvaltning av en statlig garantiordning må Statens vegvesens rolle som forvalter skilles fra øvrige oppgaver på en hensiktsmessig måte, slik at det ikke oppstår uheldige rollekonflikter.

Dersom det blir aktuelt å etablere nye arbeidsplasser som følge av forvaltningen av ordningen, skal disse legges utenfor Oslo.

I vedlegg 1 har departementet beskrevet nærmere konkrete føringer og krav knyttet til hhv. vurderingene av forslag til delgaranti, involvering av berørte aktører, godkjenning av garantiene og utarbeiding av rutiner og avtaler.

Statens vegvesen skal orientere om status på oppfølging av disse punktene i første og andre tertialrapport, i tillegg til rapportering i årsrapporten.

Arbeidet med å etablere og forvalte en ordning med statlig delgaranti for bompengelån innebærer nye problemstillinger og saksområder for Samferdselsdepartementet og Statens

vegvesen. Etter hvert som det vinnes erfaringer med arbeidet, kan det bli aktuelt med korrigeringer. Samferdselsdepartementet vil bistå i etableringen av ordningen.

5 Styring og kontroll i virksomheten

5.1 Effektivisering

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med å redusere sine interne kostnader til om lag 9,5 mrd. 2023-kr innen utgangen av 2024 og skal legge den overordnede planen for realisering av gevinster til grunn for sitt arbeid med dette. Vi ber Statens vegvesen i tertialrapportene og årsrapportene om å redegjøre for arbeidet med å nå målet.

Ved oppstart av nye, større aktiviteter må det vurderes om disse negativt påvirker etatens mulighet til å nå målet om å redusere interne kostnader innen utgangen av 2024. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen må vurdere dette i forbindelse med nye oppdrag.

Budsjettgevinster for endrede reisevaner er omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, pkt. 3.1. For 2023 er gevinstuttaket satt til 20 pst. av reiseutgiftene før koronapandemien. Samferdselsdepartementets andel av gevinstuttaket er fordelt mellom departementet og underliggende virksomheter. Vi ber Statens vegvesen nøye vurdere reiseaktiviteten i 2023. Bruk av ny statlig fellesavtale for flyreiser inngått av Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ), som ble gjort gjeldende fra 13. juni 2022, vil bidra til lavere reiseutgifter.

Etaten skal i årsrapporten rapportere på tiltak for å effektivisere virksomheten. Et utdrag av indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet videreføres, og rapporteres på i årsrapporten sammen med nøkkeltall anbefalt av DFØ, jf. pkt. 6.3. Indikatorene settes opp i en tidsserie på tre år.

5.2 Kapasitet og kompetanse

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med å sikre tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å ivareta juridiske forvaltnings- og utviklingsoppgaver.

Oppfølging av tiltakene i regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren vil kreve en styrking av Statens vegvesens arbeid på områder som juridisk utredningsarbeid, systemutvikling, kompetanseheving, økt tilsyn- og kontrollinnsats og internasjonalt arbeid.

Statens vegvesen skal ha tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å følge opp målene knyttet til klima og miljø, herunder bl.a. gjennomføringen av de regionale vannforvaltningsplanene.

5.3 Risikovurderinger og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er en vesentlig del av Statens vegvesens interne styring, jf. også krav i instruks. Departementet legger til grunn at etatens risikovurderinger omfatter risikoer knyttet til hvorvidt målene for virksomheten oppnås. Videre skal det opplyses om vesentlige endringer i risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk.

Statens vegvesens risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet, og skal ligge til grunn for rapportering i tertialrapporter og årsrapport. Etatens overordnede risikovurdering skal sendes departementet sammen med første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport. Virksomhetens system for risikovurderinger og bruk av dette i virksomhetsstyringen skal fremgå av årsrapporten. Det vises til rapporteringskrav i pkt. 6.

En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll skal gis i årsrapporten, jf. rapporteringskrav i pkt. 6.

5.4 Økt arbeidsgiveravgift

Departementet gjør oppmerksom på følgende i Prop. 1 LS (2022–2023) Skatter, avgifter og toll 2023, pkt. 5.1.4, sist avsnitt: *«Det er satt av et sjablonmessig beløp som skal dekke økt arbeidsgiveravgift hos arbeidsgivere i offentlig sektor, se punkt 2.4.17 i Prop. 1 S Gul bok (2022–2023). I Revidert nasjonalbudsjett 2023 vil regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til konkrete endringer på kapittel og post.»*.

6 Rapportering

6.1 Rapport for første tertial

I rapporten for første tertial skal Statens vegvesen gi en overordnet risikovurdering av mål, prioriteringer og oppdrag i budsjettåret og ev. på lengre sikt, jf. pkt. 5.2. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

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

Rapporten skal inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 30. april 2023 og prognose for forbruk for hele 2023 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

6.2 Rapport for andre tertial

I rapporten for andre tertial skal Statens vegvesen gi en oppdatert risikovurdering med utgangspunkt i risikovurderingene fra første tertialrapport. Vurderingen skal inkludere ev.

forsinkelser i oppdrag som er forutsatt gjennomført, og avvik fra andre forutsetninger og krav i dette tildelingsbrevet.

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

Rapporten skal inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 31. august 2023 og prognose for forbruk for hele 2023 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

6.3 Årsrapport med årsregnskap

Statens vegvesen skal sende departement årsrapporten for 2023 senest 15. mars 2024.

Årsrapporten skal gi et dekkende bilde av virksomhetens resultater og gi departementet grunnlag for å vurdere måloppnåelse og ressursbruk, jf. bestemmelsene om økonomistyring i staten pkt. 1.6.1 og 2.3.3 og rundskriv R-115 *Utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap*. Rapporteringen i årsrapporten skal følge de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet, og skal inneholde relevant informasjon av betydning for departementers etatsstyring av Statens vegvesen.

Årsrapporten skal inneholde nøkkeltall for virksomheten i henhold til DFØs anbefalinger og definisjoner i veiledningsnotat for årsrapporten, samt indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet gitt av Samferdselsdepartementet:

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01–99
- Utnyttelsesgrad post 01–29
- Driftsutgifter
- Lønnsandel av driftsutgifter
- Lønnsutgifter per årsverk
- KPI 4: Andel administrative utgifter (av totale utgifter (kontoklasse 4-7))
- KPI 5: Administrative utgifter per årsverk

Det skal i tillegg presenteres et avgrenset sett nøkkeltall som gir et bilde av virksomhetens tjenester, f.eks. volumtall, kvalitetsparametere eller andre nøkkeltall fra årsregnskapet.

Departementet presiserer følgende som skal fremgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Statens vegvesen bidrar til å nå målene i pkt. 2, herunder hvordan etaten følger opp bærekraftsmålene. Etaten skal synliggjøre de mål etaten påvirker mest positivt og negativt. Rapporteringen skal omfatte korte omtaler av:

- Bærekraftsmål som Statens vegvesen påvirker gjennom NTP-målene, og på hvilken måte.
- Bærekraftsmål som ikke dekkes av NTP-målene, og på hvilken måte Statens vegvesen påvirker dem.
- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i pkt. 3. I tillegg til styringsparameterne skal øvrig relevant og tilgjengelig informasjon benyttes
- Status for tilstanden innen etatens ansvarsområde, herunder om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket måloppnåelse og etatens overordnede risikovurderinger. En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, herunder om det er avdekket avvik eller vesentlige svakheter i etatens internkontroll, og hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt.
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.
- Oversikt over oppdrag fra departementet som fortsatt er pågående og oppdrag som er avsluttet per 31.12.2023.
- En oversikt som viser hva som er brukt av midler på skredsikring og trafikksikkerhet.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider innen 1. mai, etter behandling av rapporten på etatsstyringsmøte. Revisjonsberetningen skal publiseres innen 1. mai og sammen med årsrapporten. Dersom revisjonsberetningen ikke foreligger innen denne fristen, skal beretningen publiseres så snart den foreligger.

7 Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 20. desember 2022 statsbudsjettet for 2023, jf. Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Innst. 13 S (2022–2023).

7.1 Bevilgninger

Følgende bevilgninger gjelder for Statens vegvesen:

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Betegnelse	kr
01	Driftsutgifter	4 233 100 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	9 361 400 000
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 292 300 000
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 020 000 000
30	Riksveiiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	9 914 000 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	414 000 000
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	21 000 000
65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	389 600 000

66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	22 100 000
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 146 600 000
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	647 700 000
	<i>Sum kap. 1320</i>	<i>31 461 800 000</i>

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Post	Betegnelse	kr
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 145 000 000
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	2 812 800 000
	<i>Sum kap. 1332</i>	<i>4 957 800 000</i>

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Betegnelse	kr
01	Salgsinntekter m.m.	172 300 000
02	Diverse gebyrer	450 000 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	125 800 000
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	689 900 000
	<i>Sum kap. 4320</i>	<i>1 438 000 000</i>

7.2 Budsjettmessige forutsetninger og føringer

Statens vegvesen har ansvar for å planlegge virksomheten i 2023 slik at målene kan nås innenfor bevilgningsrammene, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Etaten må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til etatens budsjettramme slik at det ikke pådras utgifter uten at det er budsjettmessig dekning. Det er viktig at Statens vegvesen innretter sin virksomhet slik at det ikke pådras forpliktelser som samlet sett krever en økt bevilgning til kap. 1320 fra ett budsjettår til et annet. Statens vegvesen må i 2023 innrette sin investeringsportefølje slik at summen av forpliktelser som forfaller det enkelte år (2024, 2025 og utover), ikke overstiger bevilgningsrammen til investeringspostene i 2023. Det må være handlingsrom for politiske prioriteringer i påfølgende budsjettår.

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter

Det er anslått at Statens vegvesen vil ha 30 mill. kr i utgifter i 2023 knyttet til oppsplitting av fylkeskommuner. Både disse utgiftene og utgiftene til arbeidet med statlig delgaranti er forutsatt dekket innenfor post 01.

I 2023 skal Statens vegvesen stille til disposisjon for Helse- og omsorgsdepartementet inntil 7 mill. kr til finansiering av «Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk», jf. kopi av belastningsfullmakt av 14. november 2022.

Kap. 1320, post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Av bevilgningen til kap. 1320, post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn er det forutsatt 40 mill. kr til å følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren, herunder blant annet økt tilsyns- og kontrollvirksomhet. Det vises til punkt 3.4 og 5.2, samt til supplerende tildelingsbrev nr. 20 i 2022.

Kap. 1320, post 29 OPS-prosjekter

Av bevilgningen til kap. 1320, post 29 OPS-prosjekter, er 2 000 mill. kr satt av til milepælsutbetalinger til prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt, slik at det stilles 1 020 mill. kr til disposisjon for Statens vegvesen, jf. tabellen som viser utgiftsbevilgningene. Avsettingen til milepælsutbetalinger disponeres av Samferdselsdepartementet, og midlene blir satt inn på ikke-rentebærende konto i Norges Bank fram til milepælsutbetaling til OPS-selskapene. I Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet går det på side 124 fram at milepælsutbetalinger knyttes opp mot konkrete leveranser i anleggsfasen, jf. også Prop. 41 S (2017–2018) Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet om i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering. Eksempler på slike leveranser er tidspunkt for ferdigstilt prosjekteringsgrunnlag, tidspunkt for ferdige brutårn og tidspunkt for når tunnelene er ferdige fra leverandør. Samferdselsdepartementet legger opp til at midlene overføres til Norges Bank, og at departementet foretar utbetalinger til OPS-selskapet ved oppnådde milepæler. Departementet understreker at avsettingene til milepælsutbetalinger ikke kan disponeres til andre forhold. Når milepælene er nådd, ber vi Statens vegvesen oversende grunnlag for utbetalingene.

På bakgrunn av omtalen i Prop. 41 S (2017–2018) og Prop. 1 S (2021–2022) ber departementet Statens vegvesen foreta en ny vurdering om hvorfor etaten mener kompensasjon for lønns- og prisstigning til OPS-selskapet for rv. 555 Sotrasambandet skal utbetales årlig og utenom avtalte milepælsbetalinger og komme tilbake til departementet. Dette spørsmålet må avklares før Statens vegvesen inngår kontrakt på E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt.

Kap. 1320, post 30 Riksveiiinvesteringer

Som en del av budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og SV om statsbudsjettet 2023 er bevilgningen til post 30 økt med 200 mill. kr sammenlignet med Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023). Midlene skal gå til å videreføre forberedende arbeider på fellesprosjektet Arna–Stanghelle.

Som en del budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og SV om statsbudsjettet 2022 ble satt av midler til prosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane. En samlet transport- og kommunikasjonskomite legger i Innst. 13 (2022–2023) til grunn at arbeidet med å forberede prosjektet fortsetter i 2023.

Prosjektet rv. 162 Ring 1; Ombygging av Hammersborg- og Vaterlandstunnelen er en del av utbyggingen av Nytt regjeringskvartal. Prosjektet skal utføres av Statens vegvesen, men er ikke en del av etatens portefølje. Ved behandlingen av Kommunal- og distriktsdepartementets Prop. 1 S (2022–2023) og Innst. 16 S (2022–2023), vedtok Stortinget en bevilgning på 205 mill. kr til kap. 500, post 30 Nytt regjeringskvartal, Ombygging av Ring 1. Kommunal- og distriktsdepartementet har gitt Samferdselsdepartementet fullmakt til å belaste Kommunal- og distriktsdepartementets kap. 500, post 30, med inntil 205 mill. kroner i 2023. Samferdselsdepartementet delegerer med dette denne fullmakten til Statens vegvesen. I 2023 skal statens vegvesen i hovedsak benytte midlene til anskaffelse og prosjektering. Det skal rapporteres på bruk av midlene på posten i henhold til egen rutine. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i eget brev.

På kap. 1320, post 30, er det i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet anslått en fordeling av bevilgningsforslaget. Vi ber Statens vegvesen legge til grunn 732 mill. kr til byvekstavtaler, jf. tabell 5.8. Midlene skal brukes til gang-, sykkel og kollektivtiltak langs riksvei i byområder der det er inngått byvekstavtaler.

Kap. 1320, post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

På kap. 1320, post 73, er det bevilget 647,7 mill. kr. Av disse skal 597,7 mill. kr benyttes til den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017. Videre skal 50 mill. kr benyttes til å videreføre fritak for innkreving på sidevei i 2023 for prosjektet E6 Kolomoen–Moelv.

Kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Gjennom byvekstavtalene bidrar staten med inntil 66 prosent av prosjektkostnadene knyttet til 50/50-prosjektene. Hoveddelen av disse midlene (inntil 50 prosent) utbetales over kap. 1332, post 63. Statens vegvesen har ansvar for å følge opp disse fylkeskommunale prosjektene på vegne av staten. Statens vegvesen skal påse at føringene for 50/50-prosjektene som er gitt i retningslinjene for ordningen og gjennom byvekstavtalene, følges opp. I retningslinjene står det blant annet at 50/50-prosjektene bør følge samme rammeverk som Statens vegvesen benytter for prosjektstyring som riksveiprosjekter.

Kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder

Fordelingen mellom de ulike tilskuddsordningene på kap. 1332, post 66, fremgår av tabell 5.9 i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet. Bevilgningen på posten er redusert med 50 mill. kr sammenlignet med budsjettforslaget, jf. Innst. 13 S (2022–2023). Dette innebærer at tilskuddene til de fire største byområdene med byvekstavtaler reduseres tilsvarende. Vi ber Statens vegvesen vurdere hvordan dette skal fordeles på de aktuelle tilskuddsordningene.

Det er i Prop. 1 S (2022–2023) lagt til grunn at midlene fordeles med 381 mill. kr til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, og 108,5 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Disse midlene disponeres av Samferdselsdepartementet.

Den resterende bevilgningen på posten som utgjør 2 812,8 mill. kr, vil bli stilt til disposisjon for Statens vegvesen. For Tromsø kan det utbetales 35 mill. kr i belønningsmidler dersom det inngås en byvekstavtale. Dette vil eventuelt komme i tillegg til midler gjennom belønningsavtalen (70,7 mill. kr) og tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk (21,7 mill. kr).

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

I byvekstavtalene har staten de siste årene utbetalt belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud til fylkeskommunene der deler av midlene står ubrukt. Det er gjennomført flere tiltak for å redusere mindreforbruket, bl.a. hyppigere rapportering av prognoser fra fylkeskommunene til Statens vegvesen. Selv om det akkumulerte mindreforbruket er redusert i 2022, er det fortsatt behov for å se på rutiner for forvaltningen av tilskuddene og mulige tiltak for å redusere mindreforbruket ytterligere i 2023.

Statens vegvesen skal vurdere konkrete tiltak for å få bedre balanse mellom bevilgningene og bruk av tilskuddene i byvekstavtalene, i tråd med bevilgningsreglementet og bestemmelsene om økonomistyring i staten. Dette gjelder både innenfor det enkelte budsjettår og innenfor avtaleperioden. Statens vegvesens budsjettinnspill til Samferdselsdepartementet må i større grad ta utgangspunkt i konkrete planer for bruk av midlene innenfor det aktuelle budsjettåret. Dette innebærer at det fremtidige tilskuddsnivået kan variere fra år til år. Det kan også være behov for at Statens vegvesen som tilskuddsforvalter vurderer ytterligere tiltak for å redusere et eventuelt mindreforbruk gjennom året, f.eks. ved at utbetalingene deles i flere terminer og knyttes tettere til fylkeskommunenes rapportering. Det er viktig med god dialog med de lokale partene i byvekstavtalene i denne prosessen, og at Statens vegvesen er tydelig på hvilke forventninger og krav som er nødvendig å stille til fylkeskommunene. Statens vegvesen skal rapportere på status for arbeidet i tertial- og årsrapporten.

Det er lagt til grunn 30 mill. kr til tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavgifter. Det er aktuelt å tildele midler til to til tre byer som en engangsutbetaling. Tilskuddet skal inngå som et statlig bidrag i bypakken i de aktuelle byene. Tildeling vil først kunne skje etter at Stortinget har behandlet en bypakke. Vi ber om at Statens vegvesen innen 15. februar 2023 lager et forslag til hvilke byer som kan være aktuelle for tilskudd i 2023, og hvordan midlene kan fordeles mellom byene. Vi viser for øvrig til supplerende tildelingsbrev nr. 17 for 2022 til Statens vegvesen der etaten fikk i oppdrag å utarbeide et opplegg for rapportering, oppfølging og kontroll av midler som blir tildelt gjennom denne tilskuddsordningen. Departementet ber om at det lages et opplegg som også kan benyttes for tildeling i 2023 og eventuelt senere år.

7.3 Fullmakter

Nedenfor følger en oversikt over fullmakter som delegeres til Statens vegvesen. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2022–2023), fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet og andre fullmakter. Eksisterende fullmakter og de som meddeles her, er en del av budsjettildelingen. Det vises for øvrig til punkt 7.2 om samlet pådrag av forpliktelser ut over budsjettåret.

I vedlegg 3 er fullmaktene gjengitt i sin helhet.

7.3.1 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakter som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2023, til Statens vegvesen:

- Merinntektsfullmakt knyttet til kap. 1320:
 - o postene 01, 22, 28 og 30, jf. kap. 4320, post 01
 - o post 28, jf. kap. 4320, post 02
 - o post 22, jf. kap. 4320, post 03
 - o post 72, jf. kap. 4320, post 04
- Tilsagnsfullmakter knyttet til kap. 1320, postene 64 og 66 på hhv. 21 og 10 mill. kr.
- Gjennomføre det tidligere godkjente investeringsprosjektet E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, innenfor endret kostnadsramme på 1 041 mill. kr. Det er presisert at fullmakten til å prisjustere kostnadsrammen i senere år også omfatter fullmakt til valutakursjustering.
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter på kap. 1320, post 30, som ikke er omtalt med kostnadsramme innenfor en samlet ramme på 7 220 mill. kr og en årlig ramme på 3 250 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging, forberedende arbeider, grunnerverv på kap. 1320, post 30, for prosjekter med kostnadsanslag over 1 mrd. kr, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget innenfor en samlet ramme på 750 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for drifts- og vedlikeholdsarbeider på kap. 1320, post 22 innenfor en samlet ramme på 15 400 mill. kr og en årlig ramme på 4 800 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd til riksveiferjedriften på kap. 1320, post 72 innenfor en samlet ramme på 20 500 mill. kr og en årlig ramme på 3 300 mill. kr
- Selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr
- Postere mot mellomværende med statskassen knyttet til forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger.

7.3.2 Andre fullmakter

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen:

- Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret
- Fullmakt til å behandle erstatningskrav mot staten og samtykke i erstatningsutbetalinger når kravet ikke overstiger 3 mill. kr.

7.4 Tildeling

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

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)
ekspedisjonssjef

Karin Johanne Jacobsen
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi:
Riksrevisjonen

Vedlegg 1 Statlig delgaranti for bompengelån

Forslag om statlig delgaranti - risikovurderinger og prosess

Til grunn for økonomien i et bompengeprojekt ligger analyser av trafikk, forventninger rundt trafikkvekst, økonomisk utvikling, anslag på kostnader og finansieringsbehov. Ved oversendelse av utkast til bompengeproposisjon for prosjekter der statlig delgaranti er aktuelt, skal Statens vegvesen sin vurdering av risiko - og forslag til delgaranti for det aktuelle bompengeprojekt fremgå.

I risikovurderingene kan resultatene fra arbeidet med prosjektene i henhold til statens prosjektmodell (særlig KS2) benyttes - både ved selve garantistillelsen og også dersom det kommer eventuelle forslag om senere endringer som endrer premissene i finansieringsopplegget. For Nye Veiers prosjekter kan resultater fra selskapets egne kvalitetssikringsprosesser benyttes. Dersom det er nødvendig, kan det også innhentes vurderinger fra andre.

Fylkeskommune må i det videre arbeidet involveres på en hensiktsmessig måte. I dag fatter fylkeskommunen normalt garantivedtak før den eksterne kvalitetssikringen for prosjektene er gjennomført. Garantistillelsen for stat og fylkeskommune (og eventuelt kommunen/-ene) bør så langt som mulig samordnes slik at det foreligger et felles beslutningsgrunnlag. Dette kan eksempelvis skje etter at Statens vegvesen har vurdert risiko og garantistillelse for den statlige delen, og slik at Statens vegvesen etter sin vurdering ber fylkeskommunen (og eventuelt kommunen/-ene) om å bekrefte sine tidligere garantivedtak. Etter at fylkeskommunen/kommunene har bekreftet sine garantier, følges dette opp på vanlig måte med et proposisjonsutkast til Samferdselsdepartementet som inneholder en begrunnet anbefaling om statlig delgaranti og oppdaterte fylkeskommunale vedtak.

Kommunal- og distriktsdepartementet vil som vanlig vurdere den fylkeskommunale garantien før proposisjonen legges frem for Stortinget (ev. Statsforvalteren for kommunal garantistillelse).

En statlig garantiramme må ha hjemmel i et Stortingsvedtak. I det enkelte utkastet til proposisjon må det derfor innarbeides forslag til eksplisitte stortingsvedtak for den statlige delgarantien. Det må også fremgå at staten skal stille selvskyldnergaranti og at det ikke skal innkreves garantiprovisjon.

Godkjenning av garantiene

Etter at Stortinget har fattet vedtak om bompengeinnkreving vil det foreligge foreløpige statlige og fylkeskommunale garantier. Den fylkeskommunale garantien vil være gjeldende etter at Kommunal- og distriktsdepartementet endelig har godkjent søknad fra aktuell fylkeskommune om fylkeskommunal garanti. Da vil også den statlige garantien være gjeldende. Statsforvalteren må på vanlig måte godkjenne eventuelle kommunale garantier.

Samferdselsdepartementet vil på vanlig måte oversende resultatet av stortingsbehandlingen til Statens vegvesen. I oversendelsen vil det fremgå at Stortinget har fattet vedtak om bompengeinnkreving, og at staten vil stille statlig delgaranti for bompengelånet. Vilåårene som er satt for delgarantien vil også fremgå. Vilåårene vil bl.a. bli utarbeidet på bakgrunn av de føringer som for garantien fremkommer av avsnitt «Avtaleverk og videre oppfølging» lenger ned.

Dersom det under, eller etter, Stortingets behandling og vedtak om bompengeneinnkreving kommer forslag om endringer som har betydning for finansieringsopplegget, må Statens vegvesen foreta en fornyet vurdering. I disse vurderingene kan det også nyttes eksterne konsulenter som har rammeavtale med Finansdepartementet om kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter. Dersom Statens vegvesen finner at den statlige garantien fortsatt er forsvarlig, må saken også forelegges fylkeskommunen. Dersom begge parter står ved sine garantier også ved et endret finansieringsopplegg, sendes saken til Samferdselsdepartementet som vurderer om saken må forelegges Stortinget på nytt. Ved endrede forutsetninger må også Kommunal- og distriktsdepartementet foreta en ny vurdering av den fylkeskommunale garantien.

I de tilfeller der Statens vegvesen finner at de foreslått endringene i opplegget ikke er forsvarlig vil Statens vegvesen kunne foreslå for Samferdselsdepartementet at den statlige delgarantien trekkes tilbake. Fylkeskommunen må i tilfelle varsles slik at de også kan vurdere sin garantistillelse.

Rutiner, avtaleverk og videre oppfølging

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen utarbeide rutiner og avtaleverk for forvaltning av en ordning med statlig delgaranti for bompengelån. I arbeidet skal bestemmelsene i Reglementet for økonomistyring i staten legges til grunn. Det gjøres oppmerksom på at garantiordningen slik den er trukket opp i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet vil avvike fra økonomireglementets bestemmelser når det gjelder type garanti og kravet om provisjon.

Statens vegvesen må også utarbeide en plan for implementering av ordningen, herunder hvordan ordningen skal innføres. Det må i dette arbeidet legges opp til en dialog med relevante aktører, herunder fylkeskommuner, bompengeselskap og Nye Veier AS, for å sikre at ordningen vil være i tråd med prinsippene trukket opp i Prop. 1 S (2022–2023).

Avtaleverket må utarbeides slik at statens garantiandel kan være inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Statlig delgaranti vil kun være aktuelt der fylkeskommunen stiller samme type garanti (selvskyldnergaranti) som staten for den resterende delen av lånebeløpet og øvrige vilkår omtalt i dette brevet er oppfylt. Avtalene må også sikre at garantiansvaret over tid reduseres i henhold til den fastsatte garantiandelen mellom stat og fylkeskommune.

I den videre oppfølgingen er det også viktig at Statens vegvesen etablerer rutiner som sikrer oversikt over bompengeselskapenes økonomi, slik at Statens vegvesen raskt kan varsle Samferdselsdepartementet dersom det er en risiko for at bompengeselskapet ikke kan innfri sine forpliktelser og garantiansvaret kan bli utløst. I den forbindelse ber vi Statens vegvesen vurdere om det er behov for tilpasninger i den inngåtte bompengeavtalen staten har med hvert av de regionale bompengeselskapene.

Statens vegvesen skal altså utarbeide rutiner og avtaleverk for forvaltning av ordningen. Videre må det settes opp en plan for implementering av ordningen. Statens vegvesen må også se på behovet for å justere bompengeavtalen mellom staten og bompengeselskapene, og følge opp bompengeselskapenes økonomi på en måte som gjør det mulig å vurdere sannsynligheten for at den statlige garantien blir utløst.

Vi ber Statens vegvesen rapportere om status på oppfølgingen av disse punktene i tertialrapportene, første gang i juni 2023.

Avsluttende kommentarer

Arbeidet med å etablere og forvalte en ordning med statlig delgaranti for bompengelån vil innebærer nye problemstillinger og saksområder, både for Statens vegvesen og for Samferdselsdepartementet. Ettersom man vinner erfaringer med dette arbeidet, kan det derfor bli aktuelt med korrigeringer. Departementet vil bistå Statens vegvesen i arbeidet med å bygge opp en forsvarlig forvaltning på dette området.

Fylkeskommunene har så langt ikke krevd garantiprovisjon for sin garantistillelse. I henhold til Reglementet for økonomistyring i staten (jf. kap. 8.2.2) skal en ordning med statlig garanti normalt være selvfinansierende ved innkreving av garantiprovisjon/-garanti. Videre skal staten normalt garantere som simpel kausjonist. Den foreslåtte ordningen for statlig delgaranti for bompengelån vil på disse områdene avvike fra hovedvilkårene for statlig garanti.

Som påpekt i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet vil et eventuelt mislighold av bompengelån kunne få økonomiske konsekvenser for staten. Samferdselsdepartementet vil derfor utrede om det bør innføres en garantiprovisjon for den statlige delgarantien og vurdere ulike modeller for dette. Dersom det er behov om bistand fra Statens vegvesen på dette området, vil departementet komme tilbake til dette.

Vedlegg 2 Styringskalender 2023

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none"> Etatsstyringsmøte med statsråden 	30. januar
Februar	<ul style="list-style-type: none"> Forklaringer til statsregnskapet 2022 Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023 til SD 	13. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none"> Årsrapport for 2022 til SD Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2022 	21. mars 14. april
April/mai	<ul style="list-style-type: none"> Foreløpige budsjetttrammer 2024 fra SD, v.1 Frist for publisering årsrapport Foreløpige budsjetttrammer 2024 fra SD, v.2 	Mars/april 1.mai Mai/juni
Juni	<ul style="list-style-type: none"> Tertialrapport 1 for 2023 til SD <ul style="list-style-type: none"> Overordnet risikovurdering til SD Rapport om samfunnssikkerhet Etatsstyringsmøte Kontaktmøte om samfunnssikkerhet Statsbudsjettet 2022 – foreløpig oversikt over bevilgningsendringer høsten 2022 	9. juni 21. juni Medio. juni Medio/ultimo juni
September	<ul style="list-style-type: none"> Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2023 til SD 	September/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none"> Regjeringen fremmer Prop. 1 (2023-2024) for Stortinget Utkast til tildelingsbrev 2024 fra SD Tertialrapport 2 for 2023 til SD <ul style="list-style-type: none"> Rapport om samfunnssikkerhet Etatsstyringsmøte 	Primo oktober Medio oktober 9. oktober 27. oktober
Desember	<ul style="list-style-type: none"> Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2025 til SD Kontaktmøte om samfunnssikkerhet Tildelingsbrev 2024 fra SD 	Primo desember Medio desember Ultimo desember

Vedlegg 3 – Statens vegvesen – delegerte fullmakter

1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Merinntektsfullmakter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 04

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

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

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

Tilsagnsfullmakter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	21 mill. kroner
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	10 mill. kroner

"

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:	Under kap./post	innenfor endret kostnadsramme på:
E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik	1320/30	1 041 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme	7 220 mill. kroner	3 250 mill. kroner

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

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

"

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og	Ramme for forpliktelser

			nye forpliktelser	som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	15 400 mill. kroner	4 800 mill. kroner

"

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Tilskudd til riksveiferjedrift en	20 500 mill. kroner	3 300 mill. kroner

"

Salg og bortfeste av fast eiendom

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle."

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen."

2. Fullmakter etter bevilgningsreglementet

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

Finansdepartementet har i rundskriv R-110 av 10. november 2022 fastsatt fullmakter i henhold til bevilgningsreglementet. Samferdselsdepartementet delegerer til Statens

vegvesen fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2023, jf. pkt. 2.3 i rundskrivet. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 *Driftsutgifter*, 22 *Drift og vedlikehold* og 28 *Trafikant og kjøretøytilsyn*, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Statens vegvesen nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2023 må Statens vegvesen vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

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

3. Andre fullmakter

Fullmakt til å behandle erstatningskrav mot staten

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

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

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

Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2023	T1/T2/ÅR	Lagt fram	Tidsperiode	Kommentar
Strategier				
Nasjonal pollinatorstrategi		Juni 2018	2018-2028	
Strategi for samfunnsikkerhet i transportsektoren	T1,T2,ÅR	Des. 2020	Ikke angitt	Rapportering på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnsikkerhet skal få fram forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.
Strategi for rasteplasser langs riksvei	ÅR	Des. 2020	Ikke angitt	Rapportering - antall etablerte rasteplasser. SVV skal rapportere på hvor vi står i forhold til målet om at hovedrasteplasser skal gi alle trafikanter på riksveinettet et tilbud om
Jordvernstrategi	ÅR	Mai 2021	2021-2025	
Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi		Juni 2021		
Nasjonal plaststrategi		August 2021		
Strategi for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrollatene		2016 (rev. 2021)		
Strategi for arbeidslivskriminalitet		Febr 2021	2021-	
Nasjonal strategi for digital sikkerhet		Januar 2019		
Handlings- og tiltaksplaner				
Handlingsplan for naturmangfold		Des. 2015	ikke angitt	
Tiltaksplan for ville pollinerende insekter		August 2021	2021-2028	
Tiltaksplan for bekjempelse av fremmede skadelige arter		August 2020	2020-2025	
Handlingsplan "Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge"		August 2021	2021-2025	
Nasjonal plan for døgnhvileplasser	ÅR	2017 (rev. 2021)		Rapportering på antall døgnhvileplasser og andel av total
Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren		Januar 2021	2021-2030	
Handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon		September 2021	2021-2030	
Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025		Juli 2019	2019-2025	
Tiltaksplan for Oslofjorden		Mars 2021	2021-2026	Regjeringens tiltaksplan for Oslofjorden ble lagt fram 30.mars 2021. Miljødirektoratet har i den forbindelse fått i oppgave å koordinere gjennomføringen av tiltak i planen og skal rapportere til Oslofjordrådet sommeren 2022. Det er laget såkalte tiltakskort der Statens vegvesen skal rapportere framdrift og gjennomføring for hvert av tiltakene dere har ansvar for på et eget Teamsområde hos Miljødirektoratet. Det som står beskrevet i tiltakskortene 10. juni 2022 vil være grunnlag for rapportering til Oslofjordrådet.
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025	ÅR / Egen rapportering	Mars 2022	2022-2025	
Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029 <i>Sammen om aktive liv</i>		Juni 2020	2020-2029	
Handlingsplan for forebygging av selvmord 2020-2025 Ingen å miste	ÅR / Egen rapportering	September 2020	2020-2025	Statens vegvesen skal følge opp handlingsplanen for forebygging av selvmord 2020-2025, og rapportere på tiltak 14 og 16. Etaten skal delta i direktoratsamarbeidet tilhørende Nasjonalt forum for forebygging av selvmord.
Nasjonal alkoholstrategi. <i>En helsefremmende og solidarisk alkoholpolitikk</i>		Februar 2021	2021-2025	
Handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren	ÅR / Egen rapport	Oktober 2022	2022-	Handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren ble lagt frem i slutten av oktober 2022. Planen inneholder en rekke tiltak hvor SVV er involvert i større eller mindre grad. Oppdrag til Statens vegvesen ble gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 20 av 5. desember 2022.
Arbeidsgrupper mv.				Vi viser til punktet i instruks for Statens vegvesen om å samarbeide med andre offentlige myndigheter, virksomheter og bransje- og brukerorganisasjoner for å ivareta samfunnsoppgavet. Nedenfor følger en ikke-uttømmende liste av samarbeid av særlig interesse for 2022
Luftsamarbeidet				
Transportmyndighetenes klima- og miljøforum				
Naturfareforum				
Samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen				
Kontaktutvalget for trafikksikkerhet				
Tverrsektoriell prosjektgruppe for bedre håndtering av ikke-forurensende masser				

Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2023

T1/T2/ÅR

Lagt fram

Tidsperiode

Kommentar

Fyrtårprosjektet - Registrering av skader, analyse og bruk