



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2281-

20. desember 2024

Statsbudsjettet 2025 - Tildelingsbrev til Statens vegvesen

1. INNLEDNING	2
2. MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI FOR VEISEKTOREN OG BYOMRÅDENE	2
3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERINGER I 2025	5
4. ANDRE FØRINGER OG KRAV	24
5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN	27
6. RAPPORTERING	27
7. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER	29

Vedlegg

1. Retningslinjer for prosjekt- og porteføljestyring
2. Styringskalender
3. Fullmakter
4. Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2025

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Daniel Kleiven
Pasten

1. INNLEDNING

Departementet viser til Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2024–2025) som ble behandlet av Stortinget 14. desember 2024. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Statens vegvesen i 2025.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksene til Statens vegvesen samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen, jf. vedlegg 2. Departementets styringssignaler gis alltid skriftlig.

Oppdrag i løpet av året som ikke er gitt i tildelingsbrevet, vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

2. MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI FOR VEISEKTOREN OG BYOMRÅDENE

Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* ble behandlet i Stortinget i juni 2024, jf. Innst. 439 S (2023–2024), og vil være styrende for regjeringens transportpolitikk i årene fremover og dermed legge rammene for Statens vegvesens arbeid. Det første året i planperioden er 2025, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050». De fem hovedmålene er videreført fra Nasjonal transportplan 2022–2033:

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

FNs bærekraftsmål

De transportpolitiske målene henger sammen med og bidrar til Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål med tilhørende delmål. De aktuelle bærekraftsmålene fremgår av meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036, kap. 4. Statens vegvesen bidrar til aktuelle bærekraftsmål og delmål gjennom oppfølgingen av de transportpolitiske målene.

Det vil også være bærekraftsmål som ikke inngår i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 som Statens vegvesen også bidrar til, både i egen virksomhet og gjennom tjenestene som leveres til samfunnet. Dette gjelder f.eks. arbeid for anstendig arbeidsliv og mot sosial dumping.

Å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, utnytte kapasiteten i eksisterende infrastruktur bedre og bygge nytt der vi må er regjeringens hovedstrategi for transportpolitikken og dermed også riksveinettet. Denne strategien skal sikre at transportpolitikken bidrar til en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet i hele landet.

Langsiktig utvikling av veinettet

Strategien for utvikling av veinettet er omtalt i kap. 13 i Nasjonal transportplan 2025–2036 og angir hva regjeringen ønsker å oppnå og retning for arbeidet i planperioden, både på riks- og fylkesveinettet. Statens vegvesens innsats – både som byggherre, fagorgan og myndighetsorgan – er avgjørende for å lykkes med strategien. Strategien krever også innsats fra andre virksomheter og aktører enn Statens vegvesen og oppfølging av de økonomiske rammene.

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2025-2036 prioritert å vri ressursbruken mot drift, vedlikehold, fornying og utbedringer. Dette vil gjøre det mulig å gjennomføre flere tiltak over større deler av landet, i stedet for å konsentrere ressursene til færre store prosjekter i et mindre geografisk område. Ved å sette av nok ressurser til at tilstanden på veinettet opprettholdes vil behovet for mer ressurskrevende vedlikeholdstiltak kunne utsettes og bidra til at veinettet holdes mer åpent. Samtidig vil økt innsats til vedlikehold og fornying bidra til at uønskede hendelser i større grad kan forebygges og til å redusere konsekvensene hvis de oppstår. Dette er spesielt viktig som følge av klimaendringene, med mer ekstremt vær på nye steder. Ved å gjøre tiltak på eksisterende vei i stedet for å bygge nytt, kan vi samtidig redusere uønskede arealinngrep. Det er store behov for å utbedre veinettet, bl.a. bruer og tyngre veikonstruksjoner, og det er fortsatt nødvendig å oppgradere tunneler som omfattes av EUs tunnelsikkerhetsdirektiv.

I noen tilfeller tilsier behovet for å bedre veiinfrastrukturen at et stort veiprojekt (kostnad over 1 mrd. kr) er nødvendig. Prosjektene i Statens vegvesens portefølje vil gi viktige bidrag til å binde landet sammen, fjerne flaskehals og redusere ulykkes- og skredfare. Statens vegvesens plan- og utviklingsporteføljer av store prosjekter i planperioden går frem av kap. 3.1.

Åpne veiforbindelser er viktig for samfunnet, både i hverdagen og i en krisesituasjon. Dette gjelder uavhengig av veiforvalter. Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for sektoren og må ha kunnskap om hele veinettet. Tiltak for å styrke militær mobilitet rettes både mot riks- og fylkesveinettet.

Forutsigbarhet og kommunikasjon er viktig for brukerne av veien. Som det går frem av Nasjonal transportplan 2025–2036 vil regjeringen derfor utvikle videre et digitalt, navigerbart veinett som også legger til rette for fremtidens automatiserte transport. Effektiv bruk av teknologi og data gir nye muligheter for å løse utfordringene trafikantene opplever i et langstrakt og værutsatt land. Informasjon til reisende er avgjørende når hendelser oppstår, når det er glatt, går skred eller veier må stenges.

Videre er det i Nasjonal transportplan 2025–2036 lagt opp til å forsterke innsatsen for å kutte klimagassutslipp fra tungtransport på vei. Som en del av tungbilpakken prioriteres en betydelig økning i raste- og døgnhvileplasser med ladestasjoner for tyngre kjøretøy i planperioden. I tillegg til å få fortgang i elektrifiseringen av tyngre kjøretøy, vil dette bidra til et bedre arbeidsmiljø for yrkessjåfører.

Trafikksikkerhet

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2025–2036 høye ambisjoner for trafikksikkerheten, og den vil intensivere arbeidet for visjonen om null drepte og hardt skadde i veitrafikken. For å nå etappemålene om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050, kreves det intensivering på alle områder i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Sentrale tiltak er å forsterke innsatsen innenfor kontroll og håndheving, økt kampanjevirkosomhet og mindre, målrettede infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov. Et viktig tiltak innenfor kontroll og håndheving er å legge til rette for å øke bruken av automatisk trafikkontroll (ATK), både punkt- og strekningsmåling, samt vurdere endringer i kriteriene for mer proaktiv bruk av ATK. I tillegg er det i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert målrettede tiltak rettet mot aldersgrupper og trafikantgrupper med særlig høy risiko. Statens vegvesen er en viktig aktør i arbeidet for å nå målene og ambisjonene for trafikksikkerheten.

Byområdene

Byvekstavtalene er statens viktigste virkemiddel for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Statens vegvesen leder arbeidet med å følge opp byvekstavtalene i hvert enkelt byområde, og etaten har et faglig ansvar for flere områder som er viktig for måloppnåelsen, som kollektivtransport og bompengefinansiering.

Personbiltrafikken ligger nå rundt nullvekstmålet i de fire største byområdene, og den kan ifølge prognoser komme til å vokse kraftig frem mot 2030 med uendret virkemiddelbruk. Partene i byvekstavtalene må følge prognoser for den langsiktige utviklingen tett og vurdere hvordan virkemiddelbruken kan forsterkes for å få god måloppnåelse. Som det går frem av Nasjonal transportplan 2025–2023, vil regjeringen fortsette satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byvekstavtalene. Samtidig skal ressursbruken i større grad rettes mot å ta vare på og utnytte kapasiteten i eksisterende infrastruktur. Restriktive tiltak mot biltrafikk som bompenger og parkeringspolitikk samt mer fortetting rundt knutepunkter, er kostnadseffektive tiltak med høy måloppnåelse, og de blir enda viktigere fremover.

I oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 vil Samferdselsdepartementet særlig vektlegge tre områder for å øke måloppnåelsen og få mer effektiv ressursbruk i byvekstavtalene:

- forenkle tilskuddsstrukturen for å gi mer fleksibel bruk av statlige midler
- oppdatere det faglige grunnlaget for å få mer kunnskap om virkemiddelbruk
- styrke porteføljestyringen

I byvekstavtalene har det over tid vært en ambisjon om at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere. Det skal legges til rette for at trafikksikkerhet for disse trafikantgruppene kan følges tettere opp i byvekstavtalene.

3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERINGER I 2025

I dette kapitlet omtales mål, prioriteringer og styringsparametere som Statens vegvesen skal benytte for sin virksomhet i 2025. Her ligger også nye oppdrag knyttet til de enkelte målene.

Som hovedregel skal alle rapporteringskrav svares ut i årsrapport. Rapportering ut over årsrapport er presisert.

3.1. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Veinettet

3.1.1. Styringsinformasjon

Styringsparametere
<ul style="list-style-type: none">- <i>Endring i reisetid (for eksempel forsinkelsestimer)</i>- <i>Oppetid på riksveinettet</i>- <i>Reisetidsbesparelser (nye prosjekter)</i>
Statistikk
<ul style="list-style-type: none">- <i>Antall skredutsatte strekninger/punkter som er utbedret</i>- <i>Antall etablerte døgnhvileplasser</i>
Annen rapportering
<ul style="list-style-type: none">- <i>Status tunnelutbedringsprogrammet</i>

3.1.2. Prioriteringer

I 2025 skal Statens vegvesen:

- Sikre god, trygg og forutsigbar fremkommelighet både i hverdagen og i krisesituasjoner og sørge for at brukerne får god informasjon om føreforhold, reisetidspunkt, rutevalg og uønskede hendelser.
- Videreutvikle systemer og metoder for å jobbe mer målrettet med vedlikehold, fornying og mindre investeringer, jf. regjeringens plan i Nasjonal transportplan 2025–2036 for å redusere etterslepet.
- Benytte systematiserte tilstandsdata i prioritering av vedlikeholdstiltak.
- Vurdere muligheten for gjennomføring av skredsikringsprosjekter og -tiltak i henhold til den oppdaterte kartleggingen av skredpunkter for riksveinettet.
- Prioritere arbeidet med å skape forutsigbare forhold for lading av tungbil, herunder at lading kan gjennomføres sammen med pålagt hvile.

3.1.3. Andre føringer

Riksrevisjonen har anbefalt Samferdselsdepartementet å sikre seg informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei for å følge opp at de nasjonale målene nås, jf. Dokument 3:11 (2022–2023) *Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier*. I Innst. 439 S (2023–2024) om Nasjonal transportplan 2025–2036 etterlyser transport- og kommunikasjonskomiteens flertall en nærmere beskrivelse og en konkret tallfesting av satsingen på å ta igjen vedlikeholdsetterlepet, slik det er redegjort for i tidligere nasjonale transportplaner, og mener dette må rapporteres i de kommende budsjettene slik at det er mulig å følge utviklingen.

Departementet mener det særlig er behov for å forbedre styringsinformasjonen om hvordan utvikling av transportinfrastrukturens tilstand endres over tid, og hva det igjen betyr for trafikantenes fremkommelighet, både på riks- og fylkesveinettet. Vi legger opp til involvering av Statens vegvesen i videre arbeid.

For å sikre en helhetlig utvikling av veisektoren er det viktig at Statens vegvesen som Samferdselsdepartementets fagorgan med sektoroppgaver har et samlet bilde av status for hele det offentlige veinettet og sørger for god involvering av de øvrige veiforvalterne. Det er mye å hente dersom alle veiforvaltere samarbeider og deler informasjon og erfaringer som samlet kan få sektoren til å fungere bedre. Det er et stort potensial for læring og kompetanseoverføring som kan bidra til mer effektiv drift for den enkelte veiforvalter.

Det er behov for å få på plass en oversikt over områder for eksisterende og mulig samarbeid i veisektoren. Dette kan innebære både et direkte samarbeid, som ved driftskontrakter, og samarbeid om informasjonsutveksling. Det er viktig at ev. nyvinninger i sektoren innen f.eks. miljøkrav, natur og arealbruk, ny teknologi, digitalisering, beredskap, trafikksikkerhet m.m. deles på tvers av veiforvalterne. Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å få på plass en slik oversikt, og vil invitere Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene med.

Etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2025–2036 skal Statens vegvesens legge følgende porteføljer av store prosjekter til grunn for perioden 2025–2036, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet:

Planporteføljen (ikke rangert ut over særskilt prioritert)	Særskilt prioritert
E10 Nappstraumen–Å	X
E16 Hylland–Slæen	X
E39 Bjerkeset–Astad	X
E39 Figgjo–Ålgård	X
E39 Storehaugen–Førde	X
E45 Kløfta	X
E6 Olderdalen–Langslett	X
Rv. 15 Strynefjell	X
Rv. 22 Glommakryssing	X

Rv. 7 Ørgenvika–Kittilsvik	X
Rv. 94 Saragammen–Rypefjord	X
E134 Bakka-Mo	
E134 Dagslett–E18, Vikar	
E134 Saggrenda–Elgsjø	
E16 Nymoan–Eggemoen	
E18 Retvet–Vinterbro	
E39 Klakegg–Byrkjelo	
E39 Ringvei øst, Vågsbotn–Klauvaneset	
E39 Smiene–Harestad	
E39 Volda–Furene	
E6 Høybukta–Hesseng inkl. Langfjordstrømmen bru	
E6 Nordkjosbotn–Hatteng	
E6 Sommerset–Mørsvikbotn	
E6 Sørrelva–Borkamo	
E6 Ulvsvågskaret	
E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	
Rv. 291 Holmenbrua	
Rv. 4 Grua–Roa	
Rv. 5 Erdal–Naustdal	
Rv. 19 Moss	

Utviklingsportefølje (ikke rangert)
E39 Osli–Figgjo
E18 Ramstadsletta–Nesbru
E39 Hordfast (Ådland–Svegatjørn)
E39 Vik–Molde (Møreaksen)
E39 Breivika (ved Ålesund)-Ørskogfjellet og Ørskogfjellet–Vik
E16 Fagernes–Hande
Rv. 36 Skjelsvik–Skyggstein
E6 Narviktunnelen
E10 Fiskebøl–Nappstraumen

For de særskilt prioriterte prosjektene videreføres føringen i Nasjonal transportplan 2025–2036 om at dersom prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal de gjennomføres først, jf. Prop. 1 S (2024–2025), s. 86–87.

For at E39 Rogfast skal kunne åpne som planlagt i 2033, må prosjektet E39 Smiene–Harestad være kommet tilstrekkelig langt nok i byggingen slik at disse to prosjektene kan testes sammen og Rogfast-tunnelen kobles til veinettet når den er ferdig.

Samferdselsdepartementet ber derfor Statens vegvesen om å legge til grunn en fremdrift for prosjektet E39 Smiene-Harestad som sikrer at Rogfast kan åpne som planlagt.

Endringer i det budsjettmessige handlingsrommet fremover vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av Nasjonal transportplan 2025–2036. Statens vegvesen skal tilpasse

planleggingsaktiviteten slik at det er mulig å starte de prioriterte prosjektene i planporteføljen i første seksårsperiode og gjennomføre planporteføljen i sin helhet på tolv år. Samtidig må Statens vegvesen tilpasse planleggingsaktiviteten til den til enhver tid gjeldende innfasing av planen, slik at det ikke brukes unødig mye ressurser på planlegging sett opp mot hva det er rom for å gjennomføre av tiltak. I denne tilpasningen har planporteføljen i sin helhet prioritet foran utviklingsporteføljen. Det innebærer at handlingsrommet for ressursbruk til planlegging av prosjekter i utviklingsporteføljen vil være svært begrenset i første seksårsperiode.

Statens vegvesen skal følge opp tiltakene i handlingsplanen mot sosial dumping, herunder bl.a. økt tilsyns- og kontrollvirksomhet.

Statens vegvesen avslutter i 2025 salget av laboratorie- og grunnboringstjenester til fylkeskommunene fordi fylkeskommunene fremover vil kjøpe nødvendige tjenester i det private markedet. Statens vegvesen skal imidlertid, i kritiske situasjoner og i beredskapssammenheng, fortsatt selge laboratorietjenester til de andre veimyndighetene og Nye Veier.

Statens vegvesen skal følge opp arbeidet med gjennomføringen av forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon (eFTI-forordningen).

3.1.4. Byområdene

Nullvekstmålet

Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

3.1.4.1. Styringsinformasjon

Styringsparametere
<ul style="list-style-type: none">- <i>Byindeks (for byområdene med byvekstavtaler og belønningsavtaler) – rapporteres ifm. arbeidet med Prop. 1 S og tertialrapporter.</i>
Statistikk
<ul style="list-style-type: none">- <i>Trafikkarbeid, transportmiddelfordeling, antall kollektivreiser og klimagassutslipp fra veisektoren (for byområdene med byvekstavtaler) – rapporteres bare ifm. arbeidet med Prop. 1 S.</i>- <i>Areal og parkering (for byområdene med byvekstavtaler) – rapporteres bare ifm. Prop. 1 S annethvert år, neste gang i Prop. 1 S for 2027.</i>
Annen rapportering
<ul style="list-style-type: none">- <i>Måloppnåelse for byområdene som får tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder</i>- <i>Tiltak for å styrke porteføljestyringen i byvekstavtalene</i>

3.1.4.2. Prioriteringer

I 2025 skal Statens vegvesen:

- Legge til rette for en mer effektiv og helhetlig porteføljestyring av byvekstavtalene, bl.a. ved å legge til rette for å innføre firetrinnsmetodikken, integrere areal- og parkeringspolitikken på en bedre måte samt bidra med vurderinger av hvordan bompengeloppleggene kan gjøres mer treffsikre og bidra til måloppnåelse.
- Fortsette arbeidet med å få bedre prognoser og redusere mindreforbruket i byvekstavtalene, bl.a. gjennom tett dialog med tilskuddsmottakerne.
- Avslutte arbeidet med forenklete byutredninger for de fire største byområdene (jf. oppdrag nr. 4-2024).
- Avslutte arbeidet med retningslinjer for nytt tilskudd til byvekstavtaler (jf. oppdrag nr. 10-2024).
- Legge til rette for å inngå en ny belønningsavtale med Grenland, dersom byområdet kan godtgjøre at midlene bidrar til at nullvekstmålet nås.

3.1.4.3 Andre føringer

Styrket porteføljestyring og vurderinger av teknologisk utvikling i byvekstavtalene

Statens vegvesen er i gang med et arbeid for bl.a. å få en mer effektiv ressursbruk og løfte målstyring og arealbruk høyere på dagsorden i byvekstavtalene. I 2025 skal Statens vegvesen vurdere ytterligere tiltak for å integrere areal- og parkeringspolitikken med øvrige virkemidler i den løpende oppfølgingen av avtalene, og ev. sette i verk slike tiltak. Etaten skal også legge til rette for at firetrinnsmetodikken blir tatt i bruk i byvekstavtalene, slik at partene får et grunnlag for å vurdere hvordan eksisterende infrastruktur kan utnyttes på en bedre måte før det vurderes mer omfattende tiltak.

Prisvirkemidler som bompengetakster og billettpriser i kollektivsystemet kan bidra til å redusere kø- og trengselsutfordringer, f.eks. ved å redusere reiser i rushtid. Bl.a. er det innenfor dagens bompengeregulering og tekniske løsninger mulig for lokale myndigheter å lage mer treffsikre bompengelopplegg som kan bidra til økt måloppnåelse. Dette er tema som partene kan vurdere i det videre arbeidet med byvekstavtalene. Statens vegvesen skal i tråd med sitt faglige ansvar bidra med å gjøre slike vurderinger. Vi viser også til omtale av videre utvikling av bompengereordningen i byområdene i supplerende tildelingsbrev nr. 19 av 29. november 2024.

I et lengre perspektiv kan teknologisk utvikling påvirke prioriteringene i byvekstavtalene. Statens vegvesen skal, i samråd med de andre partene i avtalene, vurdere når det ev. bør gjøres enkle stresstester for teknologisk utvikling, om det har skjedd større endringer som påvirker etterspørselsgrunnlaget og samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prosjekter, eller om det bør vurderes andre konsepter for å oppnå de samme målene. For store enkeltprosjekter bør det gjøres følsomhetsanalyser som en del av de samfunnsøkonomiske analysene der effekten av f.eks. endret transportetterspørsel eller kostnader beregnes. Dette er allerede langt på vei praksis, bl.a. gjennom analysene som gjøres av store investeringsprosjekter ved rullering av Nasjonal transportplan. Det kan også være relevant å se på hvordan endringer vil

påvirke nullvekstmålet. Slike vurderinger kan være relevante ved f.eks. utredning av nye bompengepakker, i forbindelse med byutredninger og/eller reforhandlinger av byvekstavtaler.

Sykkel

Det langsiktige målet om 20 pst. sykkelandel i byområdene og 8 pst. på landsbasis er videreført i Nasjonal transportplan 2025–2036. For å nå målet på landbasis må sykkelandelen i byområdene øke. Økt faktisk og opplevd trygghet er viktig for at flere velger å sykle i byområdene. Bevilgningen i 2025 legger til rette for en økt satsing på tiltak for gående og syklende i de største byområdene. I 2025 skal Statens vegvesen også utvikle en trafiksikkerhetsindikator i byvekstavtalene, der formålet er at partene i byvekstavtalene får et verktøy for å kunne følge ulykkessituasjonen og sette i verk tiltak for å bedre trafiksikkerheten for syklister og fotgjengere, jf. oppdrag nr. 9-2025 nedenfor. I det videre arbeidet med å legge til rette for økt sykling ber vi Statens vegvesen vurdere om det kan være hensiktsmessig å utarbeide et felles faglig grunnlag eller en strategi for å øke sykkelandelen i det enkelte byområde med byvekstavtale.

3.1.5. Oppdrag

Oppdrag nr.:	1-2025
Navn på oppdrag:	Bruk av betalingsmidler innenfor persontransport
Bakgrunn: Gjennom lovendringer som trådte i kraft 1. oktober 2024, gjelder det nå nye regler i finansavtaleloven § 2-1 om forbrukeres rett til å betale med kontanter og andre betalingsmidler. Samtidig er det innført egne forskriftshjemler i yrkestransportloven og jernbaneloven som innebærer at det kan fastsettes andre regler om kundenes rett til å betale billetter med kontanter enn det som følger av hovedregelen i finansavtaleloven § 2-1 tredje ledd. Det kan også gis regler om andre betalingsløsninger enn kontanter. Om det skal gis slike regler, og hva de i så fall mer konkret skal gå ut på, må vurderes særskilt. Inntil det ev. gis særlige regler i forskrift om persontransporttjenester, vil det følge av den alminnelige regelen i finansavtaleloven § 2-1 tredje ledd at kundene har rett til å betale billettene med kontanter når de kjøpes i et salgslokale der man aksepterer andre betalingsløsninger, men ikke ellers. Det vil si at man etter finansavtaleloven ikke vil ha rett til å betale billetter med kontanter om bord på transportmiddelet. Dette er i samsvar med det som allerede praktiseres på mange transportmidler. Samtidig gjelder det enkelte bestemmelser i passasjerrettighetsregelverket som omhandler de reisendes rett til å kjøpe billetter. Ved gjennomføring av forordningen om jernbanepassasjerers rettigheter tok man inn en nasjonal bestemmelse om at alle passasjerer skal ha rett til å kjøpe billett om bord uten ekstra kostnad. Departementet ønsker å se hvordan de nye reglene fungerer i praksis før man ev. går videre med å vurdere nærmere bestemmelser etter de nye forskriftshjemlene i jernbaneloven og yrkestransportlova.	
Beskrivelse av oppdraget:	

Statens vegvesen skal følge særlig med på hvordan de nye hovedreglene i finansavtaleloven fungerer for persontransport etaten er ansvarlig for. Dette skal gjøres i samråd med Jernbanedirektoratet, og det skal innhentes innspill fra fylkeskommunene for øvrige persontransportområder.

Videre skal Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet vurdere om det kan være hensiktsmessig med egne regler innenfor de nye hjemlene.

Frist og rapportering:

Felles rapport fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet skal leveres innen 31. desember 2025.

Oppdrag nr.:	2-2025
Navn på oppdrag:	<i>Nytt tilskuddsprogram for utbedring på fylkesveier for tømmertransport</i>

Bakgrunn:

I Nasjonal transportplan 2025–2036 legger regjeringen opp til å videreføre ordningen med utbedring på fylkesveier for tømmertransport.

Beskrivelse av oppdraget:

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen starte arbeidet med et nytt tilskuddsprogram med formål om å utbedre flere viktige fylkesveier for tømmertransport. Dette skal være klart til 2027.

Arbeidet skal skje i samarbeid med fylkeskommunene og skog- og trenæringen. Fylkeskommunene skal ha ansvar for å gjennomføre utbedringene. Med forbehold om de årlige bevilgningene, kan det legges opp til et prosjektomfang i nytt program som er tilpasset den økonomiske rammen på 480 mill. 2024-kr i planperioden. Midler til programmet behandles i de årlige statsbudsjettene.

I tillegg til å utarbeide tilskuddsprogrammet skal Statens vegvesen utarbeide utkast til regelverk for forvaltningen av tilskuddsprogrammet med hensiktsmessige kriterier for utvalg av prosjekter, prioritering av disse, tildeling og rapportering, jf. krav i bestemmelser om økonomistyring i staten. Tilskuddsordningen skal utformes som et nytt program og ikke som enkeltstående søkbare tilskudd. Midlene skal gå til navngitte mottakere og prosjekter.

Frister og rapportering:

Statens vegvesen skal rapportere på status for arbeidet med programmet i årsrapporten for 2025.

Utkast til regelverk for forvaltning av tilskuddsprogrammet skal leveres primo desember 2025.

Utkast til nytt tilskuddsprogram med utvalgte prioriterte prosjekter skal sendes departementet for godkjenning senest 15. oktober 2026.

Oppdrag nr.:	3-2025
Navn på oppdrag:	Arbeidet med helhetlig forvaltning av anlegg og verdier (FDV)
Bakgrunn: <p>Statens vegvesen rapporterte i første tertialrapport i 2024 at arbeidet med innføring av nytt system for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV-system) ikke fulgte framdriftsplanen, og at det per første tertial var en betydelig risiko for at Statens vegvesen ikke får den systemstøtten som var forventet da innkjøpet ble bestemt. Etaten opplyste videre om at man ville vurdere innføringen mot sommeren. I løpet av sommeren ble det kjent at Statens vegvesen hadde avsluttet avtalen med leverandøren.</p> <p>Statens vegvesen har i andre tertialrapport, og i egne oppfølgingsmøter med departementet, opplyst om at avslutningen ikke er kritisk for det overordnede arbeidet med FDV på kort sikt.</p> <p>Etaten er nå i gang med å etablere en ny strategisk tilnærming til anskaffelse av verktøystøtte for FDV. Etaten har flere systemer som inneholder relevant informasjon for å forvalte verdiene på veien. Statens vegvesen ser nå på hvordan man kan utvikle og tilpasse eksisterende systemer slik at de til sammen kan gi det strategiske beslutningsgrunnlaget det er behov for.</p>	
Beskrivelse av oppdraget: <p>I Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 har regjeringen varslet en omlegging av arbeidet med drift og vedlikehold, både på riks- og fylkesvei. Dette skal man gjøre, blant annet, gjennom å vri fokuset fra ressursinnsats til måloppnåelse, og gjøre innsatsen mer datadrevet, tilstands- og kunnskapsbasert. Bedre løsninger for FDV har vært omtalt som sentralt for å få til dette skiftet.</p> <p>Samferdselsdepartementet ønsker nå en skriftlig utredning av konsekvensene for denne omleggingen som følge av at man avskaffet avtalen om innkjøp av et helhetlig system for FDV.</p> <p>Samferdselsdepartementet ønsker også en skriftliggjøring av:</p> <ul style="list-style-type: none">• Status for arbeidet nå og planene fremover• Hvilke konsekvenser dette får for Statens vegvesens arbeid med omlegging av arbeidet med drift og vedlikehold• Konsekvenser for Nye Veier og fylkeskommunene• Hvordan det påvirker arbeidet med å få bedre informasjon om tilstanden på riks- og fylkesveinettet.	
Frister og rapportering:	

Statens vegvesen skal levere utredningen 14. februar 2025.
Samferdselsdepartementet ber om en foreløpig redegjørelse av vurderingene som er gjort innen 31. januar.

3.2. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

3.2.1. Styringsinformasjon

Styringsparametere

- *Brutto antall dekar inngrep i verneområder, områder med kritisk truede, sterkt truede eller sårbare naturtype (for slutførte prosjekter over 1 mrd. kr).*
- *Dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite) (for slutførte prosjekter over 1 mrd. kr).*
- *Klimagassutslipp fra etatens anleggsvirksomhet, ferjer, drift og vedlikehold. Det skal skilles mellom direkte utslipp fra anleggsdriften og arealrelaterte utslipp.*
- *Oppfølging av ladestrategien og plan for offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge elkjøretøy langs riksveinettet.*

Statistikk

- *Måltallene for nullutslippskjøretøy som definert i Nasjonal transportplan 2025–2036.*
- *Klimagassutslipp fra transportsektoren og fra veitransport, målt i CO₂-ekvivalenter (tall fra Statistisk sentralbyrå).*
- *Bruk av nullutslippsmaskiner på Statens vegvesens anleggsplasser; både antall maskintimer og antall maskiner etter hovedmaskinkategori og størrelse.*
- *Utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport; antall hurtigladdestasjoner fordelt på hurtig- og lynladere (50 kW og 150 kW), antall hydrogenfyllestasjoner og antall naturgass-/ biogassfyllestasjoner.*
- *Antall byer/kommuner med overskridelser av nasjonale mål og grenseverdier i forurensingsforskriften for hhv. NO₂, PM₁₀ og PM_{2,5}.*
- *Antall personer utsatt for over 38 dB døgnekvivalent innendørs støy.*

Annen rapportering

- *Arbeid med før- og etterundersøkelser av hvilken effekt utbygging, drift og vedlikehold av utvalgte veistrekninger har på økosystemet.*
- *Arbeid med å redusere påvirkning fra egen virksomhet på naturmiljø, herunder forurensning av salt, plast og kjemikalier, lokal luftforurensing, lysforurensing samt støy fra veitrafikk.*

3.2.2. Prioriteringer

Statens vegvesen skal i 2025 prioritere:

- Å følge opp ladestrategien med en forsterket innsats for tungbillading og til utbygging av døgnhvile- og rasteplasser, i samarbeid med Enova.
- Å redusere negativ påvirkning fra utbygging, drift og vedlikehold på natur.

3.2.3. Andre føringer

Statens vegvesen skal ha kunnskap om:

- Historisk og forventet utslippsutvikling fra veisektoren og driverne bak utviklingen.
- Beregning av samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak (kr/tonn CO₂).
- Teknologiutviklingen, kostnader, barrierer og muligheter for implementering av climateknologi i sektoren.

Klima- og miljødepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet arbeider med nytt nasjonalt støymål og indikatorer for støy. Samferdselsdepartementet deltar i arbeidet, og Statens vegvesen skal bidra i arbeidet i 2025.

3.2.4. Oppdrag

Oppdrag nr.:	4-2025
Navn på oppdrag:	Lokal luftforurensing
Bakgrunn	I 2023 var det i flere kommuner brudd på grenseverdiene i forurensingsforskriften kap. 7 for svevestøv. Det kan derfor være behov for å forsterke virkemidler samt vurdere endringer i eksisterende virkemidler.
Beskrivelse av oppdraget:	Statens vegvesen skal videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning og støy fra veitrafikk gjennom samarbeid med kommuner og andre virksomheter. Vegvesenet skal gjennomføre en enkel undersøkelse blant aktuelle kommuner om hvordan dagens piggdekkforskrift fungerer samt vurdere effekter av å endre den. I vurderingen skal det gis en konkret anbefaling om det skal igangsettes et arbeid med å revidere piggdekkforskriften.
Frist og rapportering:	Rapport fra undersøkelsen leveres innen 30. juni 2025

Oppdrag nr.:	5-2025
Navn på oppdrag:	NOBIL og tilknytning til nasjonalt tilgangspunkt for vei- og transportdata (transportportal.no)
Bakgrunn:	<p>NOBIL (Nordisk database for ladestasjoner for elbil) ble opprettet i 2010 for å unngå at informasjon om hvor man kan lade elbil ble fragmentert. Etableringen skjedde samtidig med at statlige tilskuddsordninger for etablering av offentlig tilgjengelige ladestasjoner ble innført. Databasen er kontinuerlig oppdatert med informasjon om offentlig tilgjengelige ladepunkter i takt med etableringen i markedet. De siste årene har også fyllestasjoner for biogass og hydrogen til landtransport blitt manuelt registrert i databasen. I 2010 ble eierskapet til NOBIL lagt til Statens vegvesen, men overført til Enova i 2015.</p> <p>Hittil har registrering og deling av data om energistasjoner vært drevet av markedets egne interesser, kombinert med krav til deling av data som følge av støtte til ladestasjonsetablering. Med elektrifisering av kjøretøy i det europeiske markedet og</p>

ambisiøse målsetninger gjennom EUs klimapakker, har det nå kommet på plass EU-forordninger som regulerer krav til deling av informasjon om ladestasjoner, bl.a. gjennom den delegerede forordningen om RTTI- og AFIR-forordningen. Alle ladeoperatører vil som minimum bli forpliktet til å levere ladestasjonsdata til et nasjonalt tilgangspunkt. I Norge er NOBIL identifisert som et mulig nasjonalt mottakspunkt for slike data. Det vil også stilles krav til dataformat for deling av data fra databasen.

Et teknisk løft av databasen er nødvendig for å kunne imøtekomme både gjeldende og fremtidige standarder for datadeling og samtidig tilby en fremtidig stabil tjeneste. Dette kan innebære å finne andre løsninger som gir tilsvarende funksjonalitet, eller utvikle deler av NOBIL-løsningen på nytt med moderne og mer enhetlig teknologi.

Beskrivelse av oppdraget:

Regjeringen vurderer ulike modeller for å følge opp kravene som RTTI- og AFIR-forordningen stiller til innsamling og deling av data, herunder det fremtidige eier- og driftsansvaret for informasjonen som i dag ligger i NOBIL-løsningen.

Statens vegvesen bes derfor vurdere ulike løsninger for en fremtidig database i tråd med kravene til tilknytningspunkter som RTTI- og AFIR-forordningen krever. En av løsningene som må utredes er en overføring av ansvaret for informasjonen som i dag ligger i NOBIL-databasen til Statens vegvesen, inkludert at denne informasjonen blir gjort tilgjengelig i standardformater via det nasjonale tilgangspunktet transportportal.no. I den forbindelse må Statens vegvesen utrede ev. juridiske, teknologiske, økonomiske og administrative konsekvenser ved en overføring av NOBIL fra Enova til Statens vegvesen.

Det legges i utgangspunktet ikke opp til en videreføring av NOBIL i regi av Enova utover 2025. Dersom det som følge av utredningen viser seg at en overføring av forvaltningsansvaret til Statens vegvesen innen utgangen av 2025 ikke er å anbefale eller ikke er gjennomførbart, må beslutning om forvaltningsansvar etter 2025 vurderes nærmere.

Statens vegvesen må etablere kontakt med Enova for å vurdere praktiske spørsmål, herunder tidspunkt for mulig overføring.

Frist og rapportering:

Statens vegvesen skal levere endelig utredning innen 1. oktober 2025, med en statusoppdatering i første tertialrapport. Statens vegvesen skal ha dialog med departementet underveis i arbeidet.

Oppdrag nr.:	6-2025
Navn på oppdrag:	En forbedret tilstand for villrein
Bakgrunn:	Oppfølging av Meld. St. 18 (2023–2024) <i>Ein forbetra tilstand for villrein og tiltak for å nå målene om villreinens tilstand</i> . Det vises til omtale og «regjeringen vil»-punkter i kap. 8.2 i denne meldingen. For eksisterende veier er ulike tiltak aktuelle, bl.a. bygging av

tunneler, viltovergangar eller snøoverbygg, vinterstenging av veier, enten permanent eller midlertidig, fjerning av fysiske hinder og brøytekanter for å gjøre det lettere for villrein å krysse vei, etablering av stoppforbud på enkelte veistrekninger for å minimere ferdsel i områda osv.

Beskrivelse av oppdraget:

Statens vegvesen bes gå gjennom alle driftskontrakter for riksveier som går gjennom villreinområder. For å følge opp målene for tilstanden til villreinen skal etaten vurdere behovet for å innføre overnattingsforbud for bobil, stenging av gjeldende parkeringsplasser, forbud mot parkering langs veien mv. av hensyn til villrein. Vurderingen må også inneholde en drøfting av ev. konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet ved en innføring av foreslåtte tiltak, og ev. avbøtende tiltak for å motvirke slike konsekvenser.

Frist og rapportering:

Rapport skal leveres innen 1. september 2025.

3.3. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

3.3.1. Styringsinformasjon

Styringsparametere

Endring i antall drepte og hardt skadde

Statistikk

- *Utførte kontroller og gjennomførte tilsyn*
- *Gjennomførte førerprøver og utvikling innen førerkort*
- *Totalt antall strekninger med streknings-ATK og ATK i enkelt-punkter*
- *Antall km møtefri riksvei*
- *Andel riksvei som tilfredsstillende minstestandard mht. utforkjøringsulykker*

Annen rapportering

Rapportere på oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

3.3.2. Prioriteringer

I 2025 skal Statens vegvesen prioritere:

- Tiltak rettet mot aldersgrupper og trafikantgrupper med særlig høy risiko, herunder særskilt tung og lett motorsykkel.
- Målrettede tiltak for å forhindre ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet.
- Målrettet tilsyns- og kontrollaktivitet innen trafikant- og kjøretøyområdet som bidrar til økt trafikksikkerhet, herunder særskilt kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre.
- Påvirkningsarbeid i internasjonale regelverksprosesser om automatisert kjøring for å synliggjøre trafikksikkerhetshensyn.

3.3.3. Andre føringer

Ulykkesutviklingen for tung og lett motorsykkel er særlig bekymringsfull. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er betydelig høyere på motorsykkel enn i bil. Mens det

for andre trafikantgrupper har vært en nedgang i antall ulykker over tid, er det ingen nedgang i antall motorsykkelykker. Andelen drepte og hardt skadde på motorsykel har vært på i overkant av 20 pst. av totalen de siste årene. Statens vegvesen skal være særlig aktiv i arbeidet for økt motorsykkelsikkerhet i 2025, og herunder utrede og foreslå nye konkrete tiltak for å møte denne utfordringen. Teknisk tilstand på lett motorsykel, ATV/UTV og mopedbil bør prioriteres i lys av ulykkesutvikling og funn i ulykkesanalyser.

I 2025 skal Statens vegvesen delta i koordinerings- og arbeidsgruppen for «*Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*», som ledes av Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet, samt i arbeidet for bedre statistikk over trafikkulykker.

Den risikobaserte kontrollvirksomheten på trafikant- og kjøretøyområdet skal innrettes for å øke trafiksikkerheten, gi likere konkurransevilkår, gode arbeidsvilkår og ivareta miljø og fremkommelighet. 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, yrkes- og markedsadgang og ivareta forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår.

Statens vegvesen skal følge med på ulykkesutviklingen og vurdere behov for videre endring av regelverket for små elektriske kjøretøy (herunder elsparkesykler) i 2025. I samarbeid med politiet skal Statens vegvesen videreføre kontrollinnsatsen rettet mot slike kjøretøy.

Departementet viser til supplerende tildelingsbrev nr.16 av 2. oktober 2024 om oversikt over aktuelle strekninger for punkt- og streknings-ATK (automatisk trafikk kontroll) samt endringer i kriteriene for etablering av ATK for å kunne bruke dette som et mer proaktivt trafiksikkerhetstiltak. Statens vegvesen må i 2025 påregne å bruke ressurser på ATK for å følge opp prioriteringen i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Statens vegvesen fikk i supplerende tildelingsbrev nr. 6 av 22. mai 2023 i oppdrag å utrede forslag om ytterligere særlige nasjonale krav til kollisjonssikkerhet for buss i løyvepliktig transport og å ta ytterligere initiativ om styrket kollisjonssikkerhet i det internasjonale tekniske regelverksarbeidet. Samferdselsdepartementet har godkjent Statens vegvesens fremdriftsplan med frist for levering av oppdraget 1. februar 2025. Statens vegvesen må påregne å bruke ressurser på dette arbeidet i 2025.

Statens vegvesen fikk 19. mars 2024 oppdrag (23/638-61) om å vurdere innstramninger i reglene for sidevendte seter og ståplasser i buss. Forslag til regelendringer ble sendt på høring i desember 2024. Vedtakelse og oppfølging av ev. endringer i reglene vil skje i 2025. Statens vegvesen må derfor påregne å bruke ressurser på dette i 2025.

3.3.4. Oppdrag

Oppdrag nr.:	7-2025
Navn på oppdrag:	Utarbeide ny <i>Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei</i>
Bakgrunn:	Målene og innsatsområdene i trafikksikkerhetsarbeidet operasjonaliseres og følges opp gjennom tiltaksplanen for trafikksikkerhet. I Nasjonal transportplan 2025–2036 har Samferdselsdepartementet opplyst at Statens vegvesen er gitt ansvar for å lede arbeidet med rulleringen av tiltaksplanen.
Beskrivelse av oppdraget:	Statens vegvesen skal lede arbeidet med å utarbeide ny <i>Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei</i> . Planen skal inneholde et bredt spekter av omforente faglig forankrede tiltak som aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet utarbeider sammen. Tiltaksplanen skal ta utgangspunkt i innsatsområdene i Nasjonal transportplan 2025–2036. Tidsrommet for planen er ikke avklart ennå. Den skal vise tiltak som de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet har ansvar for å gjennomføre i perioden, for å sikre at vi får en progresjon i samsvar med etappemålene i 2030 og 2050.
Frist og rapportering:	Planen skal leveres innen 1. mars 2026.

Oppdrag nr.:	8-2025
Navn på oppdrag:	Nasjonalt kjøreseddelregister
Bakgrunn:	Statens vegvesen og politiet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet utarbeidet en rapport og utkast til høringsnotat om etablering av kjøreseddelregister og overføring av ansvar for forvaltningen av kjøreseddelordningen. Rapporten og høringen må følges opp i 2025.
Beskrivelse av oppdraget:	Regjeringen har besluttet å utrede muligheten for å etablere et nasjonalt kjøreseddelregister. Formålet er å sikre at sjåførere i løyvepliktig persontransport løpende oppfyller vilkårene for å ha kjøreseddel, særlig kravet om tilfredsstillende vandel. Registeret skal gi politiet oversikt over gyldige kjøresedler og bidra til at førere som ikke lenger oppfyller kravet til tilfredsstillende vandel får kjøreseddelen inndratt, og ikke kan få ny kjøreseddel i et annet politidistrikt. Videre er det nødvendig for ansvarlige myndigheter å kunne følge utviklingen i antall kjøresedler nasjonalt. Etablering av et nasjonalt kjøreseddelregister reiser også spørsmålet om det er hensiktsmessig at saksbehandleransvaret for kjøresedler fortsatt skal ligge i politiet – og det er i utredningen fra Statens vegvesen og politiet også foreslått en overføring av ansvaret fra politiet til Statens vegvesen. Rapporten må følges opp med en høring da tiltakene krever lov- og forskriftsendringer. Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet bør ha dialog om saken i løpet av første kvartal 2025.
Frist og rapportering:	Rapport skal leveres innen utgangen av 2025.

Oppdrag nr.:	9-2025
Navn på oppdrag:	Utvikle trafikksikkerhetsindikator for byvekstavnene
<p>Bakgrunn: I storbyområdene er ulykkessituasjonen for syklister alvorlig. Antall drepte og hardt skadde syklister har økt, mens det i landet for øvrig har vært en reduksjon. I byvekstavnene har det over tid vært en ambisjon om at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere, men det har ikke vært konkretisert hvordan det skal følges opp. Det er behov for å følge med på utviklingen, sette i verk tiltak etter behov og ha en bevissthet om at løsningene som velges for å gjøre det attraktivt å gå og sykle, også kan bidra til økt trafikksikkerhet.</p>	
<p>Beskrivelse av oppdraget: Mål og resultater i byvekstavnene følges opp gjennom et sett med indikatorer som er felles for alle byområdene. Statens vegvesen skal lage et forslag til ny indikator for trafikksikkerhet som skal inngå i indikatorsettet. Hensikten er å gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for trafikksikkerhetstiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak.</p>	
<p>Frist og rapportering: Forslag til ny indikator leveres innen utgangen av 2025.</p>	

3.4. Effektiv bruk av ny teknologi

3.4.1. Styringsinformasjon

Det er ikke fastsatt indikator for målet om effektiv bruk av ny teknologi. I oppfølging og rapportering må det gis korte og konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp, med vekt på å tydeliggjøre innsatsen, beskrive og vise konkrete gevinster og hvordan effektiv bruk av ny teknologi bidrar til resten av målene i transportpolitikken.

Statens vegvesen skal rapportere om bruk av kunstig intelligens og stordataanalyser i etaten og hvordan dette konkret kan brukes for å oppnå målet om effektiv bruk av ny teknologi.

3.4.2. Prioriteringer

I 2025 skal Statens vegvesen prioritere:

- Å følge opp målet gjennom etatens tre strategiske retninger: *Den digitale veien*, *Digitalisert verdikjede for vei* og *Digitale kundetjenester*.
- Synliggjøre resultater og gevinster av innsatsen på teknologiområdet

3.4.3. Andre føringer

Statens vegvesen skal i 2025 legge opp til å gjennomføre tiltak for å styrke digitalisering, teknologiutvikling og vedlikehold av tekniske løsninger.

Videre må Statens vegvesen sette av midler til drift og forvaltning av ny vegdataforskrift. Som følge av den nye forskriften skal det etableres et pliktig samarbeid mellom Statens vegvesen,

øvrige veimyndigheter og Nye Veier, bl.a. for å fastsette nærmere krav til innhenting og formidling av data m.m. Arbeidet skal ledes av Statens vegvesen.

Statens vegvesen skal i 2025 følge opp tidligere oversendt forslag til Nasjonal strategi for automatisert veitransport. Det skal i oppfølgingen særlig fokuseres på sektorovergrepene samarbeid, og det kan vurderes om en omforent strategi kan vedtas på etatsnivå. Arbeidet skal innrettes slik at innføringen av automatisert transport benyttes som et virkemiddel for å nå de overordnede transportpolitiske målene. Statens vegvesen skal involvere Samferdselsdepartementet ved behov og informere departementet om oppfølgingen.

Samferdselsdepartementet skal holdes orientert om hvorvidt det er utfordringer knyttet til krav i EU-regelverk som er tatt inn i EØS-avtalen vedrørende digitalisering og innhenting, behandling og deling av data.

ITS-direktivet krever opprettelse av et nasjonalt tilgangspunkt for data. Transportportal.no er det nasjonale tilgangspunktet, og det gir tilgang til data om bl.a. vei, veistatus, hendelser, reisetider, kollektivruter, rutetider, informasjon, varsling og mobilitetstjenester (eksempelvis bysykler). Statens vegvesen skal videreutvikle portalen i det eksisterende samarbeidet, for å sikre sikker innhenting, behandling og deling av data.

Statens vegvesen skal styrke arbeidet med digital sikkerhet, bl.a. ved å videreutvikle responsmiljøet for å håndtere digitale hendelser i veisektoren (VegCERT). Det skal legges til rette for at samtlige aktuelle veimyndigheter blir medlemmer av VegCERT i løpet av 2025.

Statens vegvesen skal delta i prosjektet «Pilot nærtjenestesenter», i regi av Kommunal- og distriktsdepartementet. Statens vegvesen må påregne å bruke ressurser på pilotene i 2025.

3.5. Mer for pengene

3.5.1. Styringsinformasjon

Resultatmål	Styringsparametere
<i>Optimalisering av prosjekter gir samfunnsøkonomisk lønnsomhet (NNV) for porteføljen \geq - 64,9 mrd.</i>	<i>NNV for porteføljen. Inngår i porteføljeprioriteringen i mai.</i>
<i>Kostnader for porteføljen overskrider ikke referanserammen på 97,2 mrd. kr.</i>	<i>Avvik mellom prognose for sluttkostnad og referanseramme for planporteføljen. Inngår i porteføljeprioritering i mai.</i>
<i>I 2025 skal Statens vegvesen arbeide for å holde seg innenfor et nivå på interne kostnader på 11,4 mrd. kr</i>	<i>Interne kostnader. Rapporteres i første og andre tertialrapport)</i>

Annent rapportering

- Rapportering i henhold til kostnadsstyringsmatrisen jf. vedlegg

- | |
|--|
| - Rapportering knyttet til utvidede fullmakter til forpliktelser ut over budsjettåret til drift- og vedlikeholdsarbeider |
|--|

Statistikk

- | |
|---|
| - Utvikling i pris for driftskontrakter |
|---|

3.5.2 Prioriteringer

I 2025 skal Statens vegvesen

- ha kontroll på kostnader og sørge for at aktiviteten innrettes slik at samfunnet får høyest mulig nytte av pengene som bevilges.
- ha langsiktige planer for vedlikeholds- og fornyingsinnsatsen og kunne rapportere på fremdrift på arbeidet.
- samarbeide og utveksle erfaringer med Nye Veier og fylkeskommunene om tiltak i driftskontraktene. Statens vegvesen skal ta initiativ til dialog der hvor de jobber med å fornye kontrakter, og involvere de andre veiforvalterne i faglige fora.

3.5.3 Andre føringer

Oppdaterte retningslinjer for prosjekt- og porteføljestyring er lagt ved. Føringer for styring framgår av vedlegget.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen ved oppstart av nye større aktiviteter vurdere om disse påvirker etatens mulighet til å overholde målet for interne kostnader. Dette må også vurderes når departementet gir nye oppdrag til Statens vegvesen.

Utvidede fullmakter til forpliktelser ut over budsjettåret til drifts- og vedlikeholdsarbeider legger til rette for mer effektiv gjennomføring av vedlikehold av riksveinettet. Muligheten til å utvide til flerårige vedlikeholdskontrakter er ventet å gi gevinster. På strekninger med behov for langvarig innsats både innen mindre investeringer og vedlikehold vil økte fullmakter bl.a. gi mulighet til å inngå samtidige kontrakter over flere år. Statens vegvesen skal rapportere på hvordan etaten bruker de økte fullmaktene til å oppnå gevinster i arbeidet med vedlikehold og mindre investeringer.

3.6 Andre mål og prioriteringer

3.6.1 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

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.

I tertialrapportene i 2025 skal Statens vegvesen rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet samt fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering. Rapporteringen til departementet på status i oppfølgingen av egen

strategi for samfunnssikkerhet skal få frem forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Statens vegvesen skal i 2025 prioritere videre arbeid knyttet til sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften, og sørge for tilstrekkelig kompetanse om sikkerhet. Det skal arbeides videre med vurdering av avhengigheter som oppfølging av verdikartlegging og skadevurdering som ble gjort i 2024. Videre skal Statens vegvesen følge opp ev. avvik og sårbarheter som er identifisert gjennom egne risikovurderinger, i tilsyn eller i Nasjonal sikkerhetsmyndighets årlige undersøkelse av sikkerhetstilstanden.

Videre skal Statens vegvesen i 2025 bidra i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, og å delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Statens vegvesen har en rolle. Forberedelser til «Totalforsvarsåret 2026» inngår i dette.

Klimatilpasning

Departementet viser til Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*, Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Meld. St. 27 (2023–2024) *Tryggare fremtid – førebudd på flaum og skred* som ligger til grunn for transportsektorens arbeid med klimatilpasning.

Statens vegvesen skal jobbe for at infrastrukturen er tilpasset et fremtidig klima. Klimatilpasning skal være en integrert del av planlegging, bygging og drift og vedlikehold av infrastrukturen. Det skal i hovedsak tas utgangspunkt i høye alternativer fra de nasjonale klimafremskrivningene når hensynet til et klima i endring vurderes.

For å kunne gjøre gode beslutninger innen klimatilpasning er det viktig at Statens vegvesen deltar i relevante samarbeid om klimatilpasning både innen transportsektoren og på tvers av sektorer. Statens vegvesen skal prioritere samarbeidet om nasjonale sårbarhetsanalyser som Miljødirektoratet leder. Transportvirksomhetene må også ha et godt samarbeid med andre sektorer for å avdekke og unngå hendelser i fremtiden, som inkluderer tilstøtende arealer til egen infrastruktur.

Statens vegvesen skal i 2025 videreføre arbeidet med å kartlegge flom- og skredfare og utvikle detaljerte kart over kjente farepunkter som ledd i et systematisk vedlikehold av veinettet og for utbygging av samfunnsviktig veiinfrastruktur.

Videre skal Statens vegvesen sørge for at arbeidet med å kartlegge infrastrukturens sårbarhet mot fremtidige klimaendringer er oppdatert i henhold til klimafremskrivninger og tidligere hendelser.

3.6.2 Militær mobilitet

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert å styrke militær mobilitet og samfunnssikkerheten ellers på veiområdet.

Militære behov skal i større grad enn tidligere inngå i Statens vegvesens prioriteringer innenfor vedlikehold og mindre investeringer. Der det blir identifisert behov for investeringer eller vedlikehold for å forbedre militær mobilitet, må slike tiltak vurderes opp mot andre formål og hensyn. I samarbeid med Forsvaret skal Statens vegvesen i 2025 arbeide videre med å kartlegge hvordan veinettet kan bli bedre forberedt på mottak av militært materiell til Norge og for transitt til Sverige og Finland.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 er det bevilget 50 mill. kr til en tilskuddsordning til fylkesveier som er viktige for militær mobilitet, jf. kap. 1320, post 67. Ordningen gjelder 14 identifiserte bruer i fem fylker. Departementet legger derfor ikke opp til at det blir utformet et særskilt regelverk for ordningen, jf. *Bestemmelser om økonomistyring i staten*, pkt. 6.4.2 (a). Statens vegvesen skal forvalte ordningen og skal, i samarbeid med de aktuelle fylkeskommunene og Forsvaret, prioritere hvilke av de identifiserte prosjektene innenfor ordningen som skal startes opp. Vegvesenet beslutter med bakgrunn i dette hvilke tiltak som får tilsagn innenfor de gitte rammer. Etaten skal lage en plan for hvordan tilskuddet mest hensiktsmessig kan utnyttes og holde departementet orientert.

Statens vegvesen skal i 2025 bidra inn i en tverrsektoriell faggruppe på etats- og virksomhetsnivå ledet av Forsvaret for å utrede militære behov for transportinfrastruktur. Arbeidet skal skje etter nærmere bestilling fra Samferdselsdepartementet, og i henhold til «Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur».

Oppdrag nr.:	10-2025
Navn på oppdrag:	Vurderinger av tilstanden på fylkesveistrekninger med viktige funksjoner for totalforsvaret
Bakgrunn: Fylkeskommunene har et selvstendig ansvar for å ivareta samfunnssikkerheten på eget veinett. Statens vegvesen har på sin side ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet, som bl.a. omfatter samfunnssikkerhet. I forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2036 ble det gjort vurderinger av fylkesveistrekninger som er viktig for totalforsvaret. For disse strekningene er det i Nasjonal transportplan lagt opp til at Statens vegvesen skal ha tett dialog med veieierne for å sikre at samfunnssikkerheten ivaretas, og herunder be om årlig oppdatert informasjon om tilstand, kontrollberegning av alle bruer, samt planer for drift og for nødvendige opprustninger.	
Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal etablere dialog med fylkeskommunene og be om, og samordne, oppdatert informasjon om tilstanden på veistrekningene og fylkeskommunenes	

planlagte tiltak for å sikre at samfunnssikkerheten ivaretas, herunder Forsvarets mobilitet.

Statens vegvesen skal med bakgrunn i Forsvarets og samfunnets transportbehov, vurdere om tilstand og planlagte tiltak er tilstrekkelige på de utvalgte strekningene.

Frist og rapportering:

Rapport med status for de identifiserte fylkesveistrekningenes tilstand, fylkeskommunenes planer, samt Statens vegvesen sine vurderinger leveres senest 1. oktober 2025.

3.6.3 Bompenger

Statens vegvesen har i lys av sektoransvaret innenfor bompengefinansiering en viktig rolle for å sikre at den offentlige bompengeforvaltningen ivaretas effektivt og forsvarlig, for å ivareta omdømmet og tilliten til bompengeordningen.

Utover den foreløpige og årlige rapporteringen til Samferdselsdepartementet om bompengeselskapenes drift, skal Statens vegvesen i 2025 vurdere tiltak for å sikre en effektiv og forsvarlig bompengeinnkreving. Dette er inkludert bompengeselskapenes og utstederselskapenes praksis overfor bilistene. Videre skal etaten fortsette arbeidet med å forbedre sektorregelverket, ikke minst knyttet til regulering av bompengeselskapenes virksomhet.

I supplerende tildelingsbrev nr. 10 av 27. juni 2024 fastsatte Samferdselsdepartementet regler for ordningen med statlig delgaranti.

Stortinget har samtykket til at det kan stilles statlig selvskyldnergaranti for to bompengeprosjekter, samt gitt fullmakt til at Fjellinjen AS kan ta opp lån, jf. kap. 7.2.1.

I 2025 skal Statens vegvesen arbeide med videre utvikling av bompengeinnkrevingen som virkemiddel. Som det fremgår av supplerende tildelingsbrev 19-2024 om oppfølging av bompenger i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, skal Statens vegvesen i 2025 bl.a. arbeide videre med å utarbeide og implementere et felles rammeverk for vurderinger av den samlede bompengebelastningen i et geografisk område ved planlegging av nye bompengefinansierte veiprojekter.

4. ANDRE FØRINGER OG KRAV

4.1. Fellesføringer

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2025. Fellesføringene er de samme som for 2024, med noen justeringer i fellesføring nr. 2. [Rundskrivet for 2024](#) kan derfor brukes inntil videre. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet vil tidlig i 2025 sende ut et oppdatert rundskriv. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til dette når rundskrivet foreligger.

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk

Det er et mål med systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. Statens vegvesen skal følge opp dette målet. I dette arbeidet skal det tas hensyn til ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver og kostnadseffektivitet. Statens vegvesen skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten. Statens vegvesen skal gjøre systematiske vurderinger av egen energibruk og ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger, samt øke energifleksibiliteten der dette er relevant.

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring

Regjeringen har høye ambisjoner når det gjelder inkludering og mangfold. Statlige virksomheter skal ha en positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring. Arbeidsgiverne skal i samarbeid med de tillitsvalgte selv definere et hensiktsmessig ambisjonsnivå ut fra virksomhetens egenart og størrelse.

Statens vegvesen skal i årsrapporten oppgi antallet ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2025 og det totale antallet ansettelser i virksomheten i 2025. Vegvesenet skal også omtale utviklingen i 2025 sett opp mot det virksomheten har rapportert for 2024.

Redusere konsulentbruken

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egen kompetanse. Statens vegvesen skal arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes. Statens vegvesen skal i årsrapporten for 2025 rapportere om konsulentbruken og oppfølgingen av fellesføringen, herunder om totalbeløp for kjøp av konsulent tjenester, hvilke tiltak som er iverksatt og konkrete resultater. Dersom det er fagområder og/eller kompetanseområder i virksomheten der konsulenter benyttes i særlig grad, skal bakgrunnen for dette omtales nærmere.

Etaten skal som en del av rapporteringen også gi en overordnet omtale av eventuelle kjøp av konsulent tjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2025 og opplyse om totalbeløp for kjøp av slike tjenester.

Dersom utgifter til kjøp av konsulent tjenester er vesentlige, bør virksomheten i note til årsregnskapet spesifisere dette nærmere. Dersom virksomheten har større kjøp av konsulent tjenester fra andre statlige leverandører, bør dette fremgå særskilt.

4.2. EØS-arbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Regjeringens EU/EØS-arbeidsprogram 2024–2025 understreker at vi

fra norsk side skal drive aktiv medvirkning i de prioriterte EØS-sakene og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen.

EU utvikler stadig mer sektorovergripende samarbeid samt kobler ulike saker, noe som gjør god samordning og informasjonsutveksling enda viktigere. Videre setter EU i økende grad klarere grenser mellom hva det betyr å være utenfor og innenfor. 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 kontinuerlig med å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen, og Statens vegvesen bes om å prioritere oppfølging av sine saker. Arbeidet med å få ned EØS-etterslepet er også høyt prioritert i regjeringen. Statens vegvesen bes om å merke seg hovedpunktene i Eldringutvalgets rapport fra april 2024 (NOU 2024: 7 *Norge og EØS: Utvikling og erfaringer*). Her understrekes bl.a. viktigheten av god EU/EØS-kompetanse og riktig gjennomføring av EØS-regelverk. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og vi må følge med på rettsutviklingen i EU. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning.

Statens vegvesen deltar i regelverksprosessene i EU gjennom 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 saker fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonen har i Dokument 3:11 (2022–2023) *Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier* pekt på forbedringsbehov knyttet til informasjon om resultat av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei. Statens vegvesen skal i rapporten for andre tertial gi en samlet vurdering av oppfølging av merknadene.

4.4. Videre arbeid med langtidsplanlegging i sektoren

Som ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 har Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet startet et arbeid med å videreutvikle langtidsplanleggingen i transportsektoren. Det er gitt oppdrag til virksomhetene om å forbedre det faglige grunnlaget for å vurdere måloppnåelse og fremtidig transport-etterspørsel, som skal gjøres ferdig i 2025. Statens vegvesen må ta høyde for at det i 2025

kan komme flere bestillinger fra departementene knyttet til utviklingsarbeidet i langtidsplanleggingen.

5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

5.1. Effektivisering

Krav knyttet til intern effektivisering er omtalt under målet «Mer for pengene», jf. kap. 3.5.

5.2. Risikovurderinger og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er en vesentlig del av Statens vegvesens interne styring og en viktig del av styringsdialogen med departementet.

Statens vegvesen skal gjennomføre risikovurderinger knyttet til å nå de fastsatte målene, til å oppfylle kravet om effektiv ressursbruk og til å gjennomføre budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk. Etaten må også vurdere sin evne til å håndtere endringer i risikobildet på sentrale områder, som klimaendringer og digitale trusler.

Statens vegvesens risikovurderinger skal ligge til grunn for rapporteringen i tertialrapportene og årsrapporten. Etatens overordnede risikovurdering skal inngå i første tertialrapport og oppdateres i andre tertialrapport.

Virksomhetens system for risikovurderinger og bruk av dette i virksomhetsstyringen skal fremgå av årsrapporten.

Statens vegvesen skal i årsrapporten gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, og hva som er grunnlaget for denne vurderingen. Det skal rapporteres om det er avdekket vesentlige avvik eller svakheter i etatens internkontroll, og hvilke tiltak som i så fall er iverksatt.

5.3. Lærlinger

Vi ber Statens vegvesen i årsrapporten for 2025 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag det er lærlinger og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

6. RAPPORTERING

6.1. Rapport for første tertial

I rapporten for første tertial skal Statens vegvesen gi en kort og overordnet vurdering av status på mål, prioriteringer og oppdrag i dette tildelingsbrevet. Rapporten skal inneholde etatens overordnede risikovurderinger, jf. kap. 5.2. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

Rapporten skal videre inneholde:

- regnskapsstatus per 30. april 2025
- prognose for forbruk for hele 2025
- bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- oppdrag og områder der det er bedt om rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet.

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 redegjøre for om det vil være mulig å følge opp som forutsatt innen utgangen av året, og hvilke tiltak som ev. må iverksettes.

Rapporten skal videre inneholde:

- regnskapsstatus per 31. august 2025
- prognose for forbruk for hele 2025
- bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- oppdrag og områder der det er bedt om rapportering i andre tertial i dette tildelingsbrevet

6.3. Årsrapport med årsregnskap

Statens vegvesen skal sende departementet endelig årsrapport med årsregnskap for 2025 innen 15. mars 2026.

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*. Vi viser også til [DFØs veiledningsnotat for årsrapporten](#).

Årsrapporten skal være i samsvar med kravene og føringene i dette tildelingsbrevet og inneholde relevant informasjon av betydning for departementets styring av Statens vegvesen.

Årsrapporten skal inneholde utvalgte nøkkeltall om virksomheten. Nøkkeltallene skal være i henhold til DFØs anbefalinger og definisjoner, og omfatter følgende:

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01–99

- Utnyttelsesgrad post 01–29
- Driftsutgifter
- Lønnsutgifter per årsverk
- Lønnsandel av driftsutgifter
- Konsulentandel av driftsutgifter

Det stilles ikke lenger krav om rapportering på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet som er gitt av Samferdselsdepartementet (KPI 1 - KPI 5).

Årsrapporten skal i tillegg til nøkkeltallene over inneholde et avgrenset sett nøkkeltall som gir et bilde av virksomhetens tjenester og tjenesteproduksjon, f.eks. volumtall eller kvalitetsparametere.

Alle nøkkeltall settes opp som en tidsserie på tre år.

Departementet presiserer følgende som skal fremgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Statens vegvesen bidrar til å følge opp de transportpolitiske målene, strategien for utvikling av veisektoren og byområdene samt bærekraftsmålene, jf. kap. 2.
- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i kap. 3. I tillegg til styringsparameterne skal øvrig relevant og tilgjengelig informasjon benyttes.
- Status for tilstanden innen etatens ansvarsområde, herunder etatens evne til å sikre måloppnåelse på kort og lang sikt, og om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket dette, jf. etatens risikovurderinger.
- En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll
- Redegjørelse for effektiviseringsarbeidet
- Oversikt over både pågående og avsluttede oppdrag per 31.12.2025.
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider når den er ferdig behandlet i styringsdialogen og innen 1. mai 2026. Revisjonsberetningen skal publiseres sammen med årsrapporten, eller så snart den foreligger.

6.4 Rapportering ved vesentlige hendelser og avvik

Statens vegvesen skal informere departementet om vesentlige avvik, hendelser eller uforutsette situasjoner i forhold til vedtatte planer eller tildelingsbrev straks etaten får kjennskap til slike og uavhengig av faste rapporteringer, med forslag om mulig korrigerende tiltak.

7. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 14. desember 2024 statsbudsjettet for 2025, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2024–2025).

7.1. Tildelinger og føringer

7.1.1. Tildelinger

For Statens vegvesen gjelder følgende bevilgninger: Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Betegnelse	Vedtatt budsjett 2025
01	Driftsutgifter	4 915 000 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	10 791 100 000
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 496 900 0000
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 30</i>	1 895 000 0000
30	Riksveiiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	10 807 700 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	450 700 000
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	1 500 000
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	40 000 000
67	Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i>	50 000 000
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 284 100 000
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	768 100 000
	Sum kap. 1320	35 500 100 000

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Betegnelse	Vedtatt budsjett 2025
01	Salgsinntekter m.m.	166 700 0000
02	Diverse gebyrer	475 900 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	136 300 0000
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	735 000 000
	Sum kap. 4320	1 513 900 000

Kap. 1332 Transport i byområder mv

Post	Betegnelse	Vedtatt budsjett 2025
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 365 000 000
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30</i>	4 547 000 000
	Sum kap. 1332	6 912 000 0000

Under henvisning til § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette ovennevnte bevilgninger til disposisjon for Statens vegvesen.

7.1.2. Forutsetninger og føringer for tildelingene

Statens vegvesen har ansvar for å planlegge virksomheten i 2025 slik at målene kan nås innenfor tildelte bevilgninger, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser

om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Staten må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til etatens budsjetttramme slik at det ikke pådras utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

Statens vegvesen har ansvar for å planlegge virksomheten i 2025 slik at målene kan nås innenfor tildelt bevilgning, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Staten må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til etatens disponible budsjetttrammer 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 økte bevilgninger til kap. 1320 og kap. 1332 fra ett budsjettår til et annet.

Når det gjelder fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, viser departementet til at det i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet er oppgitt et økt budsjettbehov på om lag 700 mill. kr fra 2025 til 2026. Videre er det opplyst at kostnadene i prosjektet er anslått å fordele seg med om lag 50 pst. til hhv. veidelen og jernbanedelen i prosjektet. Statens vegvesen må innrette sin virksomhet i 2025 slik at forpliktelsene knyttet til veidelen av prosjektet kan dekkes innenfor en videreført bevilgning på kap. 1320 og kap. 1332. Av det anslått økte budsjettbehovet på 700 mill. kr i 2026 må Statens vegvesen derfor innrette sin virksomhet for å kunne dekke 350 mill. kr.

Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna-Stanghelle

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2024–2025) der det fremgår at det er prioritert oppstart av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna-Stanghelle, med raskest mulig fremdrift. Som det fremgår av budsjettproposisjonen arbeides det nå med endelig modell for styring, organisering og finansiering av prosjektet. Oppstart forutsetter Stortingets tilslutning både til kostnadsramme for prosjektet og til at prosjektet delvis kan finansieres med bompenger. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen sammen med Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet gjør nødvendige forberedelser for å sikre fremdriften.

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter

I 2025 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 Samferdselsdepartementets brev av 3. desember 2024 med belastningsfullmakt til Helse- og omsorgsdepartementet.

Kap. 1320, post 29 OPS-prosjekter

Det er bevilget i alt 6 510,4 mill. kr på post 29. Av denne bevilgningen stilles 1 895 mill. kr til disposisjon for Statens vegvesen i 2025.

Tildelingen omfatter midler til kontraktfestet statlig vederlag til OPS-strekningene E39 Klett–Bårdshaug, E39 Lyngdal–Flekkefjord, E18 Grimstad–Kristiansand og rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet. Videre omfatter tildelingen også tre firedeler av anslag for utgifter til avtalt kompensasjon for lønns- og prisstigning, endringsordre og

opsjoner, i samsvar med fastsatte rutiner for utbetaling til OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt.

Samferdselsdepartementet vil disponere resten av bevilgningen på post 29 til avsetninger på ikke-rentebærende konto i Norges Bank til milepælsutbetalinger til OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt samt til avregning for kompensasjon for lønns- og prisstigning mv. Departementet vil i januar 2025 sette av 3 820 mill. kr på kontoen i Norges Bank til milepælsutbetalinger.

Det vises til departementets brev til Statens vegvesen av 8. desember 2023, der det går frem at Statens vegvesen skal utarbeide et oppdatert anslag for behov for midler til avtalt kompensasjon for lønns- og prisstigning, etter oppdaterte prognoser per 31. august. Det oppdaterte anslaget skal senest 10. oktober 2025 sendes til departementet, som vil legge dette til grunn for disposisjon av den resterende bevilgningen på kap. 1320, post 29.

7.2. Fullmakter

Nedenfor følger en oversikt over fullmakter som delegeres til Statens vegvesen. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2024–2025), fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet og andre fullmakter. Eksisterende fullmakter (jf. vedlegg 1 i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet) og de som meddeles her, er en del av budsjetttildelingen.

I vedlegg 3 er fullmaktene omtalt nedenfor gjengitt i sin helhet.

7.2.1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakter som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2025, til Statens vegvesen:

Merinntektsfullmakt knyttet til kap. 1320:

- postene 01, 22, 28 og 30, jf. kap. 4320, post 01
- post 28, jf. kap. 4320, post 02
- post 22, jf. kap. 4320, post 03
- post 72, jf. kap. 4320, post 04
- Tilsagnsfullmakter knyttet til kap. 1320, post 66 på 20 mill. kr og post 67 på 50 mill. kr.
- 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 9 840 mill. kr og en årlig ramme på 4 430 mill. kr.
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging, forberedende arbeider, grunnverv 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 500 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 21 580 mill. kr og en årlig ramme på 7 550 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 34 750 mill. kr og en årlig ramme på 3 600 mill. kr.
- Selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle.
- Stortinget har samtykket til at det kan stilles statlig selvskyldnergaranti for inntil 684 mill.kr for finansiering av utbyggingen av E134 Røldal–Seljestad og inntil 3 964 mill. kr til finansiering av utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2.
- Postere mot mellomværende med statskassen knyttet til forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger.
- Nettoføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprojekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevningssystemer for bompenger.
- nettoføre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettoført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Stortinget har samtykket til at Fjellinjen AS i 2025 kan ta opp lån på inntil 1 250 mill. kr til drift og investeringer innenfor Oslopakke 3. Oppfølgingen av dette kommer departementet tilbake til i eget supplerende tildelingsbrev.

7.2.2. 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.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)
ekspedisjonssjef

Daniel Kleiven Pasten
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen

Vedlegg 1: Retningslinjer for prosjekt- og porteføljestyring

1. Generelt

Hensikten med retningslinjene er å samle Samferdselsdepartementets føringer for Statens vegvesens styring av store investeringer. Det er delvis en oppdatering av føringer som er gitt tidligere, men en del blir nå formalisert for første gang for å følge opp Nasjonal transportplan 2025–2036. Retningslinjene gjelder i utgangspunktet for prosjekter som er omfattet av Statens prosjektmodell, dvs. prosjekter med kostnadsestimat (P85) over 1 mrd. kr.

Finansdepartementets rundskriv R-108/23 *Statens prosjektmodell – Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten* ligger til grunn for retningslinjene. Rammeverk for porteføljestyring går frem av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* (NTP 2025–2036), samt Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

Matrise for kostnadsstyring ble innført med tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2019. Denne viser tidspunkt for beslutninger og hvem som beslutter når, krav til dokumentasjon av kostnadsutvikling og avviksrapporing av enkeltprosjekter med P85 over 1 mrd. kr gjennom ulike prosjektfaser. Matrisen er nå revidert og er en integrert del av retningslinjer for prosjekt- og porteføljestyring, gjengitt til slutt i disse retningslinjene.

1.1 Definisjonen av prosjektkostnader

Prosjektkostnader oppgis som P50. Prosjektkostnaden skal omfatte alle reguleringsplankostnader, forberedende arbeider og byggekostnader frem til overlevering til drift og vedlikehold, oppgitt både i anslagetts kroneverdi og i aktuell kroneverdi. Benyttet indeks må oppgis. Kostnader til konseptvalgutredning (KVU) og kommunedelplan inngår ikke.

1.2 Prosjekter som passerer terskelverdi før investeringsbeslutning

Dersom kostnadsestimatet for et prosjekt under planlegging passerer terskelverdien, P85 på 1 mrd. kr, skal Statens vegvesen ta opp saken med departementet.

1.3 Rapportering av prosjektkostnader i faste kroner (bruk av indeks)

Samferdselsdepartementet rapporterer til Stortinget prognose for sluttkostnad for prosjekter med kostnadsramme over 1 mrd. kr i den årlige Prop. 1 S. Statens vegvesen skal utarbeide grunnlaget for slik rapportering. Prognosene og kostnadsrammene skal oppgis i budsjettårets kroneverdi. Anslag for prisvekst skal brukes til å fremskrive kroneverdiene til budsjettårets kroneverdi, og Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg brukes for å etterregne til faktiske kroneverdier for det aktuelle året. Kroneverdiene for hele prosjektkostnaden omregnes, både påløpte historiske utgifter og gjenstående utgifter. Når endelig indeks for et år er kjent i januar året etter (indeks for desember, t-2 – t-1) oppdateres prosjektkostnadene med faktisk indeks.

Statens vegvesen skal i alle sammenhenger oppgi hvilke indekser som er brukt når de oppgir tall for prosjektkostnader til departementet. Det skal fremkomme hvilke indekser som er foreløpige, og det skal kun benyttes årsindekser.

2. Portefølge- og prosjektstyring for fasen frem til vedtak om oppstart i Stortinget

I denne fasen følges prosjektene opp på porteføljenivå. Statens vegvesen skal likevel rapportere på prosjektnivå tertialvis på alle prosjekter som inngår i Statens vegvesens porteføljer, jf. kostnadsstyringsmatrise.

2.1. NTP 2025-2036: Revidert portefølge

I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble porteføljestyring av investeringer i samferdselssektoren introdusert som et verktøy som skal bidra til å få mer for pengene. Dette systemet videreføres for Statens vegvesens planportefølge, jf. NTP 2025–2036.

Formålet med porteføljestyring av store prosjekter i planfasen er at systemet skal:

- Legge til rette for prioriteringer av store prosjekter
- Gi grunnlag for å måle om etaten lykkes med å få mer for pengene og oppnår målene
- Sikre kostnadskontroll i planfasen for porteføljen

I NTP 2025–2036 er Statens vegvesens portefølge delt i en planportefølge og en utviklingsportefølge.

Med regjeringens prioriteringer for tolvårsperioden 2025–2036 er det ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølge i sin nåværende form. Det vil likevel kunne være aktivitet på de aktuelle strekningene i perioden. Eksempelvis kan det være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi, eller forsterket innsats til drift og vedlikehold. Statens vegvesen kan arbeide med denne typen tiltak på strekningene, men det vil være begrenset rom for planlegging og ressurskrevende optimalisering av prosjektene.

2.2. Hva inngår i planporteføljen?

Planporteføljen er definert som prosjekter med kostnadsestimat P85 over 1 mrd. kr som er prioritert for gjennomføring i tolvårsperioden 2025–2036. Endelig portefølge går frem av dette brevet, jf. punkt 3.1.3 Andre føringer.

2.3. Kriterier for prioritering

Kriteriene for Statens vegvesens årlige forslag til prioritering av planporteføljen går frem av NTP 2025–2036, side 122. I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet er det beskrevet hvordan departementet følger opp Stortingets behandling av meldingen, Innst. 439 S (2023–2024), herunder mindre tilpasninger av kriterier for prioritering.

Kriteriene er nå som følger:

- Prioriteringene avgjøres av samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger (herunder samfunnsikkerhet og beredskap), og vurdering av usikkerhet, inkludert teknologirisiko.
- For de særskilt prioriterte prosjektene: Dersom prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal de gjennomføres først.
- Statens vegvesen skal ta hensyn til ev. avhengigheter mellom prosjekter når etaten gir sitt faglige råd om gjennomføringsrekkefølge for porteføljen.

Prosjekter skal være planlagt og optimalisert som en forutsetning for investeringsbeslutning. Det betyr at Statens vegvesen har vurdert at det ikke er ytterligere rom for optimalisering av prosjektene.

I den årlige porteføljeprioriteringen skal Statens vegvesen vise hvordan prioriteringene står seg mot prioriteringene i byvekstavtaler, hvordan lover og forskrifter er ivaretatt og geografisk fordeling.

2.4. Økonomisk ramme for styring av planporteføljen

Systemet med porteføljestyling innebærer at Statens vegvesen skal arbeide for å gjennomføre porteføljen av store prosjekter innenfor en gitt økonomisk ramme, heretter kalt referanserammen. Denne rammen har utgangspunkt i NTP 2025–2036 og er retningsgivende for Statens vegvesens flerårige planleggingsaktivitet. Selv om prosjektene er tatt inn i NTP, skal de optimaliseres videre med mål om å øke nytten og redusere kostnadene. Porteføljestylingen betyr at både kostnadsøkninger og vellykkede optimaliseringer kan ha konsekvenser for når et prosjekt kan realiseres.

For at porteføljestylingen skal virke etter formålet må det være klart hva som er de økonomiske rammene for porteføljen og hva som skal skje ved kostnadsendringer. Det går frem av tabell 13.1 i Nasjonal transportplan 2025–2036 at prognose for samlede gjenstående utgifter for planporteføljen er 90,2 mrd. 2024-kr. Ved å inkludere rv. 19 Moss anslås samlede utgifter til å bli 95,4 mrd. 2024-kr. Omregnet til 2025-kr blir dette 97,2 mrd. kr.

Porteføljekostnaden på 97,2 mrd. kr er et tak for samlede utgifter til planporteføljen og utgjør en referanseramme.

Det er denne samlede kostnaden Statens vegvesen skal holdes ansvarlig for og rapportere avvik mot. Ved kostnadsøkninger før investeringsbeslutning må Statens vegvesen vise hva som kan kuttes/nedskaleres, og ved kostnadsreduksjoner hvilke prosjekter som ev. bør utvides/skaleres opp og/eller fremskyndes. Departementet vil presisere at konsekvensen av kostnadsøkninger i enkeltprosjekter vil bli at det må skaffes inndekning innenfor porteføljen.

Gjennomføringen av planporteføljen avhenger av de årlige bevilgningene fra Stortinget.

Hovedprinsipper som skal legges til grunn:

1. Den økonomiske referanserammen for planporteføljen er summen av kostnader for prosjektene som til enhver tid inngår, inkl. bompenger.
2. Referanserammen er et økonomisk tak for planporteføljen. Ved kostnadsøkninger i enkeltprosjekter må Statens vegvesen vise mulig inndekning gjennom kutt i/av andre prosjekter i planporteføljen.
3. Referanserammen for planporteføljen prisomregnes etter faktisk prisvekst slik det gjøres for enkeltprosjekter der Stortinget har fattet vedtak om kostnadsramme.
4. Når prosjekter går over i gjennomføringsfasen, justeres den økonomiske rammen for planporteføljen ned med beløpet tilsvarende kostnaden (P50 etter kvalitetssikring KS2) til prosjektet.
5. Porteføljene (både plan- og utviklingsporteføljene) vil bli vurdert ved fremtidige NTP-rulleringer og referanserammen vil da justeres.

Omfangsendringer som følge av optimalisering

Endringer i enkeltprosjekter som inngår i planporteføljen trenger i utgangspunktet ikke å forelegges for Samferdselsdepartementet, med mindre endringene påvirker selve konseptvalget eller innebærer kostnadsendringer som ikke kan løses innenfor planporteføljens referanseramme.

Kostnadsøkninger som følger av lovpålagte krav

Referanserammen for planporteføljen endres ikke automatisk ved kostnadsøkninger som følger av nye lovpålagte krav. Dersom det oppstår endringer som potensielt får store konsekvenser for totalkostnaden for gjennomføringen av planporteføljen, skal Statens vegvesen ta opp sakene med departementet.

Kostnadsøkninger som følger av pålegg fra Samferdselsdepartementet

Referanserammen endres ikke automatisk som følge av at prosjekter blir dyrere etter føringer fra departementet om eksempelvis konsept/trasévalg/standard. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Statens vegvesen synliggjør konsekvensene for samlet planportefølge, som følge av slike føringer, i dialog med departementet.

Faste krav til rapportering

- Årlig porteføljeprioritering for planporteføljen offentliggjøres medio mai
- Ved årlig porteføljeprioritering skal Statens vegvesen vise avvik mot referanserammen for samlet planplanportefølge og vise mulig inndekning dersom referanserammen ligger an til å overskrides.
- Ved årlig porteføljeprioritering skal Statens vegvesen legge fram en endringslogg for planporteføljen. Denne viser endringer i prosjektene i planporteføljen som følger av porteføljestyningen.
- I årsrapporten - Sum av avvik mellom styringsramme og KVVU-estimat/styringsmål for alle prosjekter som har fått fastsatt styringsramme siste fem år (**ny indikator**).
- I årsrapporten - rapportering på avvik mot henholdsvis KVVU-estimat og styringsmål for prosjekter der dette er fastsatt

3. Prosjektstyring – fra investeringsbeslutning i Stortinget frem til sluttoppgjør

I det etterfølgende gis retningslinjer for styring og rapportering av prosjekter fra investeringsbeslutning i Stortinget og frem til endelig sluttoppgjør. I denne fasen følges prosjektene opp enkeltvis.

Faste krav til rapportering

- Tertialvis rapportering på avvik mellom prognose for sluttkostnad og styrings- og kostnadsramme.
- Årsrapporten - rapportering på sum av avvik mellom sluttkostnad og styringsramme for alle prosjekter som har sluttoppgjør siste fem år (**ny indikator**).
- I forbindelse med budsjettet – Endelig kostnad på prosjekter som har hatt sluttoppgjør foregående år.

3.1. Rapporteringen må fange opp forventet utvikling og risiko

Det må gå tydelig frem av rapporteringen hva som er forventet utvikling fremover og gjenstående risiko for kostnadsøkninger, manglende måloppnåelse og/eller fremdrift. Viktige spørsmål som rapporteringen skal gi svar på er:

- a. Hva er forventet utvikling?
- b. I hvilken grad er det mulig å påvirke utviklingen (dersom denne tilsier avvik)?
- c. Hvilke tiltak har Statens vegvesen iverksatt?
- d. Har Statens vegvesen behov for avklaringer med departementet?
- e. Hvordan vurderes gjenstående usikkerhet/risiko?

3.2.Statens vegvesen må ha rutiner for informasjonsdeling mellom faste rapporteringspunkt

Kostnadsstyringsmatrisen angir faste punkt for rapportering. Statens vegvesen skal likevel alltid varsle departementet om vesentlige avvik. Ved varsling om kostnadsøkninger gjelder følgende:

- a. Dersom departementet varsles om vesentlige endringer i et prosjekt som del av en større oversendelse, skal det klargjøres innledningsvis i oversendelsen.
- b. Informasjonen skal stå på en egen side, med egen overskrift «Varsel om endring i prosjekt», jf. pkt. 3.3.
- c. Det må fremgå tidsfrister for tidskritiske prosesser herunder kontraktinngåelser mv. slik at Samferdselsdepartementet raskt kan vurdere behovet for fullmakter til Statens vegvesen.

3.3.Sjekkliste for endrede kostnadsrammer

Ved forslag om økt kostnadsramme skal informasjonen til departementet omfatte følgende informasjon:

Beskrivelse av prosjektet

- Hva prosjektet skal løse
- Gjeldende styringsramme og vedtatt kostnadsramme med henvisning til når og hvor de ble fastsatt. Både i kroneverdi på tidspunktet for fastsettelse og «dagens» kroneverdi.
- Status for prosjektet – hvilke arbeider er gjennomført etc.
- Er det inngått kontrakt med forbehold om SDs og Stortingets samtykke eller er det planlagt inngått slik kontrakt?
- Hvor mye midler som er brukt i prosjektet
- Beskrivelse av hvordan prosjektet er optimalisert/hvilke kutt og nedskaleringer som allerede er gjort.
- etc.

Forslag til økt kostnadsramme

- Beskrivelse av hva kostnadsøkningen skyldes og hvorfor det er strengt nødvendig med økt kostnadsramme.
- Forslag til ny kostnadsramme
- Vis beregning av pris- og valutakursjustering av opprinnelig kostnadsramme i samme års kroner som forslaget til ny kostnadsramme.
- Angi om prosjektet med ny kostnadsramme kan gjennomføres innenfor gjeldende budsjettammer.
- Hvordan vurderes gjenstående usikkerhet/risiko?

Alternative løsninger

- Ny utlysning. Vurdering av markedssituasjonen og muligheten for lavere pris. Ev. negative konsekvenser ved å lyse ut på nytt.
- Muligheter for større kutt og nedskalering av prosjektet.

- Konsekvenser av å skrinlegge prosjektet eller stanse deler av pågående arbeid
- Ev. andre løsninger

4. Informasjon Samferdselsdepartementet forventer at Statens vegvesen har

Ved spørsmål fra Samferdselsdepartementet skal Statens vegvesen kunne redegjøre for regnskapsførte utgifter på alle prosjekter, f.eks. informasjon om regnskapsførte utgifter foregående år og totalt for prosjekter både i plan- og gjennomføringsfase.



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kostnadsstyringsmatrisen

Beslutningspunkter SVV			BP2: SSD og anslag for KDP	BP3: SSD og anslag for reguleringsplan			
Beslutningspunkter SD	BP1: Regjeringens føringer etter KS1				BP4: Investeringsbeslutning		
Prosjektfaser	KVU/KS1	Mellomfase	Kommunedelplan	Reguleringsplan/KS2	Byggefase	Trafikkåpning	Sluttoppgjør
Økonomiske rammer for fasen	Estimert kostnad (P50) settes i BP1.		"KVU-estimat" settes i BP2 av SVV (P50).	"Styringsmål" settes av i BP3 av SVV (P50).	Styringsramme (P50) og Kostnadsramme: P85 (minus kutt) settes i BP4 av Stortinget.		
Endringslogg faser		Hele/deler av KVU defineres som et prosjekt. Kostnadsestimat oppdateres og endringslogg beskriver overgang fra KVU til KDP.	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose.	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose.	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose.		
Oppfølging SVV - SD			SVV rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger KVU-estimat med 10 pst. og/eller 250 mill. kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes. Rapportering skjer på porteføljnivå.	SVV rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger styringsrammen med 10 pst. og/eller 250 mill. kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke som iverksetter. Rapportering skjer på porteføljnivå.	SVV rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger styringsrammen med 10 % og/eller 250 mill kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Om iverksatte tiltak ikke sikrer måloppnåelse innenfor <i>kostnadsrammen</i> løftes saken til SD/Stortinget for ny bevilgningsbeslutning.		SVV rapporterer i Prop. 1 S og årsrapport på endelig sluttkostnad.

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
trafikkikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Daniel Kleiven
Pasten



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vedlegg 2 Styringskalender 2025 – Statens vegvesen

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none">• Etatsstyringsmøte med statsråden• Arbeidsmøte om årsrapporten	27. januar 14. januar
Februar	<ul style="list-style-type: none">• Forklaringer til statsregnskapet 2024• Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025 til SD	14. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none">• Årsrapport for 2024 til SD	14. mars
April/mai	<ul style="list-style-type: none">• Foreløpige budsjetttrammer 2026 fra SD• Frist for publisering årsrapport• Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2024	April/mai 1. mai 8. april
Juni	<ul style="list-style-type: none">• Tertialrapport 1 for 2025 til SD• Rapport om samfunnssikkerhet• Etatsstyringsmøte• Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	10. juni 10. juni 25. juni Medio juni
September	<ul style="list-style-type: none">• Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2026 til SD	September/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none">• Regjeringen fremmer Prop. 1 (2025-2026)• Utkast til tildelingsbrev 2026 fra SD• Tertialrapport 2 for 2025 til SD• Rapport om samfunnssikkerhet• Etatsstyringsmøte	Primo oktober Medio oktober 10. oktober 10. oktober 31. oktober
November	<ul style="list-style-type: none">• Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	November/desember
Desember	<ul style="list-style-type: none">• Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2027 til SD• Tildelingsbrev 2026 fra SD	Primo desember Ultimo desember

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Daniel Kleiven
Pasten

Vedlegg 3 – Statens vegvesen – delegerte fullmakter

1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Merinntektsfullmakter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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."

Tilsagnsfullmakter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
	67	Militær mobilitet på fylkesveier	50 mill. kroner

"

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

2.

forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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	30	Statens vegvesen Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme	9 840 mill. kroner	4 430 mill. kroner

3.

forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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	500 mill. kroner

"

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

1.

forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	21 580 mill. kroner	7 550 mill. kroner

"

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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 riksveiferjedriften	34 750 mill. kroner	3 600 mill. kroner

"

Salg og bortfeste av fast eiendom

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle."

Statlig delgaranti i bompengeprosjekter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å gi tilsagn om statlig selvskyldnergaranti:

- a. for inntil 684 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Røldal–Seljestad i Vestland fylke
- b. for inntil 3 964 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus fylke.

Det er et vilkår for garantistillelse at Vestland fylkeskommune og Akershus fylkeskommune stiller samme type garanti for den resterende delen av det maksimale grantibeløpet på henholdsvis 1 367 mill. kroner og 7 928 mill. kroner. Det kreves ikke garantiprovisjon for den statlige delgarantien.»

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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."

Fullmakt til å nettopostere i statsregnskapet og postere mot mellomværendet med statskassen

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

nettoføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprosjekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevningssystemer for bompenge.

føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettoført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer. "

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 20. juni 2023 fastsatt fullmakter i henhold til bevilgningsreglementet. Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2025, 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 2025 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.