



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref	Vår ref	Dato
	3	5. januar 2022

## Statsbudsjettet 2022 – tildelingsbrev til Statens vegvesen

1. Innledning .....	2
2. Hovedprioriteringer og utfordringer for 2022 .....	2
3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2022 .....	3
4. Andre føringer og krav .....	15
5. Styring og kontroll i virksomheten .....	16
6. Rapportering .....	20
7. Budsjettildeling og fullmakter .....	21

### Vedlegg

- Styringskalender
- Fullmakter
- Oversikt over handlingsplaner, strategier og samarbeid

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

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

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

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Daniel Kleiven  
Pasten  
22 24 81 64

## 1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022) som ble behandlet av Stortinget 20. desember 2021. I dette tildelingsbrevet meddeler Samferdselsdepartementet Stortingets budsjettvedtak og departementets styringssignaler for Statens vegvesen.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksene til Statens vegvesen samt økonomiregelverket i staten. Det er derfor viktig at Statens vegvesen ser tildelingsbrevet i sammenheng med de nevnte dokumentene. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen, jf. vedlegg 1.

Samferdselsdepartementet vil i løpet av året gi oppdrag til Statens vegvesen. Større oppdrag vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

## 2. Hovedprioriteringer og utfordringer for 2022

Det overordnede målet for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033. Økt fremkommelighet og bedre sikkerhet ligger til grunn for regjeringens samferdselspolitikk.

Utbygging av infrastruktur må gjennomføres på en måte som gir mest mulig igjen for pengene.

Statens vegvesen skal bidra til at regjeringens klima- og miljømål nås gjennom kunnskap om sektorens påvirkning og kostnadseffektive virkemidler og ved gjennomføring av tiltak innen egen virksomhet.

Det følger av Hurdalsplattformen at arbeidet for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken skal intensiveres. Statens vegvesen skal bidra til dette gjennom å prioritere arbeidet med utarbeidelse og oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei.

Det følger også av regjeringsplattformen at regjeringen vil forsterke arbeidet mot sosial dumping i transportsektoren, blant annet ved å ta initiativ til at det utarbeides en handlingsplan. Statens vegvesen skal bidra i dette arbeidet og videreføre satsingen for å hindre useriøse aktører og kriminalitet.

Etaten skal fortsatt ha høy oppmerksomhet på kunde- og brukerorientering i sine tjenester. Forutsigbar fremkommelighet er viktig slik at trafikantene kan ta gode valg ved planlegging av reisen og underveis.

Det skal utvikles flere og mer brukerrorettede tjenester. Ny teknologi og digitale løsninger skal i økende grad tas i bruk for å utvikle styringssystemer og sikre etatens rolle som myndighet og regulatør. Dette innebærer bl.a. at data, fakta og innsikt deles og tilgjengeliggjøres.

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

Vegvesenet skal prioritere å følge opp de ulike aktørene slik at bompengesektoren fungerer best mulig i samsvar med bompengereformen. Det er viktig at trafikantene ivaretas i den nye organiseringen av bompengesektoren, og at det samlede omdømmet til bompengesektoren og tilliten til forvaltningen av bompenger som offentlige midler ivaretas.

Statens vegvesen har som myndighetsorgan ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap innen hele veisektoren. Dette gjelder både ved større hendelser på tvers av veieierne og som pådriver for et enhetlig og systematisk arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap i sektoren.

Infrastrukturen skal tilpasses et fremtidig klima ved bygging av ny vei, og ved forvaltning, drift og vedlikehold av eksisterende vei.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med etaten videreføre gjennomgangen av etatsstyringen av Statens vegvesen som startet i 2021.

### **3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2022**

For å oppnå et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 ligger fem likestilte mål til grunn for styringen av Statens vegvesen, jf. målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP) og omtalen i Prop. 1 S (2021–2022).

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling. FNs 17 mål for en bærekraftig utvikling fram mot 2030 har inngått i arbeidet med å utvikle målene for transportpolitikken. Statens vegvesen bidrar til bærekraftsmålene gjennom oppfølgingen av NTP-målene. Etaten skal i årsrapporten for 2022 rapportere på hvordan virksomheten bidrar til å følge opp bærekraftsmålene, bl.a. gjennom rapporteringen på målene for transportpolitikken.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen synliggjøre vesentlige målkonflikter i styringsdialogen.

Rapportering på indikatorer og oppdrag skal skje i årsrapporten dersom ikke annet er spesifisert.

### **3.1. Mer for pengene**

#### **3.1.1. Prioriteringer**

- Vise hvordan arbeidet med å øke nytten og redusere kostnadene bør påvirke rekkefølgen for gjennomføring av store prosjekter ved fremlegg av porteføljeprioritering våren 2022.
- Optimalisere nye veiprosjekter som planlegges og startes opp, slik at det for prosjektene er god kostnadskontroll og samfunnsnytte.
- Utnytte handlingsrommet som ligger i statsbudsjettet til å planlegge og utbedre lengre strekninger gjennom å utnytte fullmaktene delegert til Statens vegvesen og ved å kombinere vedlikeholdsmidler, midler til mindre investeringer og de store prosjektene.
- Arbeide med en overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikehold.
- Følge opp *Overordnet plan for realisering av gevinster*.

#### **3.1.2. Styringsinformasjon**

##### Fast oppfølging av NTP-indikatorer

*Samfunnsøkonomisk lønnsomhet for porteføljen (Netto nytte og ikke-prissatte virkninger) – rapportering ved framlegg av porteføljeprioritering*

Dette gjelder den prosjektporteføljen som er presentert i tabell 12.2 i NTP 2022–2033 over 1 mrd. kr (unntatt utbedringsstrekningene).

*Endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2018–2029 – rapportering ved framlegg av porteføljeprioritering*

Dette gjelder den porteføljen som er presentert i tabell 12.2 i NTP 2022–2033 over 1 mrd. kr (unntatt utbedringsstrekningene).

##### Tilleggsrapportering/annen styringsinformasjon

*Overordnet plan for realisering av gevinster*

Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader til om lag 9,3 mrd. kr innen utgangen av 2024 og skal legge en overordnet plan for realisering av gevinster til grunn for sitt videre arbeid med dette, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 20 til tildelingsbrevet for 2021. Statens vegvesen skal rapportere prognoser for de interne kostnadene i tertialrapportene. I årsrapporten skal vegvesenet rapportere på nivå ved årsslutt og gi en vurdering av dette opp mot målet for reduksjon av interne kostnader innen utgangen av 2024.

Som tilleggsinformasjon skal Statens vegvesen rapportere på fem indikatorer for administrasjonseffektivitet (lønnsutgifter per årsverk, totalutgift per årsverk, lønnsutgiftsandel, andel administrative utgifter og administrative utgifter per årsverk). Indikatorene settes opp i

en tidsserie på tre år, der sammenligningsgrunnlaget er tilsvarende periode de to foregående årene.

#### *Effektivitet i drift og vedlikehold av riksveinettet*

Det er i NTP 2022–2033 lagt til grunn en årlig effektiviseringsgevinst innen drift og vedlikehold av riksvei som Statens vegvesen har ansvaret for. Statens vegvesen må derfor arbeide for økt effektivitet innen drift og vedlikehold og være forberedt på å kunne rapportere på status for dette til departementet.

#### *Matrise for kostnadsstyring*

Statens vegvesen skal fortsatt rapportere i henhold til matrise for kostnadsstyring, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2019, både i planfase og i byggefase. Terskelverdien for oppfølging i henhold til denne matrisen fra 2022 er 1 mrd. kr både i planfasen (i tråd med nivået i statens prosjektmodell) og i byggefase (i tråd med endret terskelverdi for når det skal fremmes forslag til vedtak om kostnadsramme i Stortinget). Igangsatte prosjekter under 1 mrd. kr der Stortinget har vedtatt kostnadsramme skal inngå i rapporteringen. Det skal rapporteres i tertial- og årsrapport.

Som følge av innføring av porteføljestyling kan det være aktuelt å gjøre endringer i oppfølgingen av enkeltprosjekter. Departementet vil vurdere nærmere behov for rapportering når vi har erfaringer med hvordan rapportering på porteføljeprioritering fungerer.

### **3.1.3. Oppdrag knyttet til målet**

#### *Arbeid med interne kostnader*

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

#### *Tilstandsindikator*

Statens vegvesen bes om å starte arbeidet med utvikling av tilstandsindikator(er) for riksveinettet samt nødvendige datasystemer for håndtering av dette. Indikatorene skal si noe om tilstanden på riksveinettet samt måle utviklingen av tilstand over tid. Måling av tilstand over tid skal utformes slik at den kan brukes som grunnlag for å si noe om vedlikeholdsetterslep ut over kommende år. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen komme tilbake med en nærmere oversikt over arbeidet, inkludert forslag til når det vil være grunnlag for å legge om rapportering av tilstanden for vegnettet. Oversikten kan også synliggjøre om det er grunnlag for å starte rapportering på del-tilstandsindikatorer tidligere. Vi ber om at oversikten inngår i første tertialrapport. Videre ber vi Statens vegvesen rapportere på dekketilstand.

I Hurdalsplattformen er det signalisert at regjeringen vil utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene. En satsing i retning av mer

tilstandsbasert vedlikehold vil være en viktig forutsetning for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Det vises til teknologisatsingen, som blant annet skal bidra til utvikling av datasystemer for tilstandsdata for veinettet.

#### *Porteføljeprioritering*

Statens vegvesen skal levere en porteføljeprioritering i månedsskiftet april/mai som vil være et offentlig dokument. Som det går frem av NTP 2022–2033 utgjør prosjekter med oppstart i første seksårsperiode porteføljen. Disse er presentert i tabell 12.2 i NTP 2022–2033. Det er kun prosjekter over 1 mrd. kroner som skal inngå i porteføljen.

Samferdselsdepartementet vil som oppfølging av Stortingets vedtak 35 underpunkt 23 av 02.12.2021, jf. Innst. 2 S (2021–2022), foreta en vurdering av veiporteføljen i NTP for å bidra til en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier. Samferdselsdepartementet legger foreløpig opp til at eventuelle justeringer av veiporteføljen meddeles Statens vegvesen før etaten skal legge frem sin porteføljeprioritering i april/mai 2022. Statens vegvesen må være forberedt på at det kan komme egne oppdrag i tilknytning til denne gjennomgangen.

## **3.2. Effektiv bruk av ny teknologi**

### **3.2.1. Prioriteringer**

- utvikle nye kundetjenester, ruteplanleggingsverktøy og varslingstjenester
- utvikle et digitalt navigerbart transportsystem og øke bruken av sanntidsdata
- digitalisere kunde- og brukertjenester
- utvikle nye digitale arbeidsverktøy
- sørge for hensiktsmessig regulering og myndighetsutøvelse

Det vises også til forprosjekt/utredning om tettere tverrsektorielt samarbeid om data mellom transportvirksomhetene, som ble oversendt departementet i november 2021. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette tidlig i 2022.

### **3.2.2. Styringsinformasjon**

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

### **3.2.3. Oppdrag knyttet til målet**

Statens vegvesen skal videreføre arbeidet med digitalisering av tjenester, herunder på trafikant- og kjøretøyområdet med sikte på å legge til rette for varig mindre behov for oppmøte på et fysisk tjenestested.

Innsamling, behandling og analyse av data skal prioriteres, og Statens vegvesen skal utarbeide forslag til en revidert vegdataforskrift. Vegvesenet skal også bidra til at automatiserte kjøretøy sømløst skal kunne navigere på offentlig veinett uavhengig av veieier. Det må også utvikles bedre og mer kunde- og brukerrettede tjenester.

Statens vegvesen skal gjennom sitt arbeid med teknologiutvikling se hen til næringsliv og vekstbedrifter som har produkter og tjenester som berører Statens vegvesens ansvarsområder, med sikte på utveksling av kompetanse og kunnskap.

Når det gjelder trafikkstyring og datahåndtering, må Statens vegvesen ha god kontakt med øvrige veieiere og andre relevante aktører slik at det for kunder og brukere sikres forutsigbar fremkommelighet og god og pålitelig informasjon.

Statens vegvesen skal også i 2022 delta i Kartverkets prosjekt Nasjonal detaljert (digital) høydemodell. Prosjektet gjennomføres og finansieres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. Statens vegvesens finansieringsbidrag er beregnet til 3,42 mill. kr i 2022.

### **3.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål**

#### **3.3.1. Prioriteringer**

- Bidra med kunnskap om virkninger og kostnader og for klimatiltak som teller på det norske klimagassregnskapet for veitransport
- Vurdere kostnader og virkninger av tiltak for å redusere klimagasser som teller på det norske klimagassregnskapet fra egen anleggsvirksomhet, og drift og vedlikehold av egen infrastruktur
- Bidra til å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt den sammenhengende blågrønne infrastrukturen, og ta hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom planlegging, bygging, drift og vedlikehold.

#### **3.3.2. Styringsinformasjon**

##### Fast oppfølging av NTP-indikatorer

- 1. Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren*
  - Totale utslipp fra veitransport (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) som rapportert av Statistisk sentralbyrå
- 2. Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi*
  - Indikatoren er ny og skal testes ut i samarbeid med relevante myndigheter.

### Tilleggsrapportering/annen styringsinformasjon

#### *Bidra til oppfyllelse av Norges klimamål*

For å oppfylle Norges klimamål og -forpliktelser til lavest mulig kostnad for samfunnet, er det viktig at Statens vegvesen kan levere et godt kunnskapsgrunnlag for videreutvikling av norsk klimapolitikk. I grunnlaget inngår blant annet:

- Historisk utslippsutvikling fra sektoren og driverne bak utviklingen
- Forventet utslippsutvikling fra sektoren og driverne bak utviklingen
- Beregning og vurdering av klimaeffekt av tiltak fra sektoren og fra anlegg, drift og vedlikehold fra egen virksomhet.
- Beregning av samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak.

Med klimaeffekt menes her effekten på utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet, herunder utslipp som følge av arealbruk. Når klimaeffekt oppgis må det fremgå om utslippene faller inn under transportsektorens utslipp slik sektoren er definert i SSBs utslippsregnskap. I de tilfellene det er relevant skal det også oppgis hvordan utslippene fordeler seg mellom ikke-kvotepliktig sektor og arealbrukssektoren.

#### *Rapportering på måltallene for nullutslippskjøretøy*

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

Fra 2022 skal det rapporteres på målet om tilnærmet nullutslipp fra varelevering i de største bysentra innen 2030.

#### *Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold*

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen rapportere på direkte klimagassutslipp fra vegvesenets anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold i årsrapporten. Når departementet bestiller rapporteringer på klimagassutslipp fra ulike veiprojekter i løpet av året, er det viktig at Statens vegvesen, skiller mellom utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet og utslipp som ikke teller på dette regnskapet, slik at det blir tydelig hvordan prosjektene påvirker Norges forpliktelser.

#### *Ladeinfrastruktur*

Statens vegvesen skal rapportere på utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport, herunder kunne hente ut informasjon om antall hurtigladdestasjoner i Norge, fordelt på hurtig- og lynladere (50kW, 150kW), antall hydrogenfyllestasjoner og antall naturgass/biogassfyllestasjoner.

#### *Jordvern*

Vi ber om rapportering på dyrka jord som går tapt som følge av utbygging av veiinfrastruktur i årsrapporten.



### 3.3.3. Oppdrag knyttet til målet

#### *Bidra til oppfyllelse av Norges klimamål*

Statens vegvesen skal jobbe tett med etater og virksomheter for å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget om klimatiltak i transportsektoren. Vegvesenet skal delta i transportmyndighetenes klima- og miljøforum.

I samarbeid med Jernbanedirektoratet, Miljødirektoratet og andre relevante myndigheter skal Statens vegvesen videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptutvalgsutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse.

Statens vegvesen skal bidra med et kunnskapsgrunnlag til en nasjonal ladestrategi. Gjennom sin virksomhet skal Statens vegvesen legge til rette for ladestasjoner jf. strategi for rasteplasser, døgnhvileplasser langs riksvei.

Det vil bli stilt høyere krav til systematisk rapportering av virkninger på klimagassutslipp fra forslag til investeringer innenfor vei og jernbane. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en bestilling.

#### *Klimateknologi i transportsektoren*

For å kunne vurdere tiltak og virkemidler rettet mot reduksjon av klimagassutslipp skal etaten ha kunnskap om teknologiutviklingen, kostnader, barrierer og muligheter for implementering av teknologi i sektoren.

#### *Bidra til oppfyllelse av Norges miljømål*

Samferdselsdepartementet ønsker å utvikle kunnskapen om effekten av utbygging og drift av transportinfrastruktur på økosystemene gjennom før- og etterundersøkelser i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. Vi ber Statens vegvesen, i samarbeid med Jernbanedirektoratet og andre relevante myndigheter, utvikle en metodikk for hvordan slike undersøkelser kan gjennomføres. Metodikken skal testes ut på ett eller flere pilotprosjekter.

Statens vegvesen skal ta en ledende rolle i samarbeidet med øvrige transportvirksomheter og andre relevante myndigheter for å teste ut den nye NTP-indikatoren for transportsektorens påvirkning på naturmangfold.

#### *Lokal luftforurensning og støy*

Statens vegvesen skal videreutvikle og iverksette tiltak mot lokal luftforurensning og støy gjennom samarbeid med kommuner og andre etater. Etaten skal ha kunnskap om status og utvikling for lokal luftforurensning fra veitrafikk, inkl. antall byer med overskridelser av nasjonale mål og grenseverdier for hhv. NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> og PM<sub>2,5</sub>.

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

Statens vegvesen skal ha kunnskap om utviklingen i antall personer som er utsatt for støyplager fra veitrafikken, og rapportere på reduksjon i antall personer utsatt for et innendørs døgnkvivalent støynivå over 38 db.

### **3.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde**

#### **3.4.1. Prioriteringer**

- Utarbeide og følge opp ny *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*.
- Prioritere tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene og ulykkestypene gjennom fysiske tiltak på riksveinettet, sikrere kjøretøy og forbedret trafikantatferd, i tråd med nullvisjonen, samt understøtte teknologiutvikling som fremmer sikkerheten. Tiltak for å forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker skal prioriteres. Vegvesenet skal i dette arbeidet gi spesiell oppmerksomhet til ulykkesreduserende tiltak for tungbil og motorsykkel.
- Legge særlig vekt på behovene til fotgjengere, syklister og motorsyklister ved utforming, bygging, drift og vedlikehold av trafikkarealer.
- Bidra til god samhandling mellom sentrale trafikksikkerhetsaktører.

#### **3.4.2. Styringsinformasjon**

Fast oppfølging av NTP-indikatorer – rapportering i tertial- og årsrapport

*Endring i antall drepte og hardt skadde.*

Tilleggsrapportering/annen styringsinformasjon

- Ulykkesutvikling sammenliknet med ambisjonen om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte
- Statistikk på utførte kontroller og gjennomførte tilsyn
- Skissere utviklingstrekk, identifisere aktuelle og fremtidige utfordringer og mulige tiltak for å møte disse. Utvikling mht. ambisjonen om at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 2028 skal foregå på møtefrie veier, og at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha minstestandard for å forhindre utforkjøringsulykker

#### **3.4.3. Oppdrag knyttet til målet**

Statens vegvesen skal lede arbeidet med rullering og oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

I 2022 skal Statens vegvesen stille til disposisjon inntil 7 mill. kr til finansiering av Fyrtårnprosjektet for helsevesenbasert skaderegistrering, delta inn mot prosjektet samt arbeide for bedre statistikk over trafikkulykker, jf. pkt. 7.1.

#### *Førerkortområdet*

Det pågår for tiden prosesser på førerkortområdet knyttet til bl.a. helseattest, førerkortforvaltning og ID-forvaltning. Statens vegvesen må påregne å bruke ressurser på dette i 2022. Departementet vil komme nærmere tilbake til konkret oppfølging.

#### *Kjøreseddelordningen*

Kjøreseddelordningen forvaltes i dag av politiet, med utstedelse, tilbakekall og registrering i det enkelte politidistrikt. For å ivareta sikkerheten på yrkestransportområdet er det behov for å etablere et nasjonalt kjøreseddelregister. Det kan være aktuelt å legge oppgaven med etablering og drift av et slikt register til Statens vegvesen. For å bidra til enhetlig kjøreseddelforvaltning og mer effektiv saksbehandling, kan det også være hensiktsmessig at saksbehandlingen av søknader om kjøresedler overføres fra politiet til Statens vegvesen. Ansvaret for vandelskontroll og tilbakekall av kjøresedler skal fortsatt tilligge politiet. Det tas sikte på relativt raskt å etablere en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen og Politidirektoratet for utredning av tiltaket, herunder økonomiske og administrative konsekvenser for etatene.

#### *Kontrollvirksomhet på trafikant- og kjøretøyområdet*

Statens vegvesens kontrollvirksomhet på trafikant- og kjøretøyområdet skal rettes mot tema og kontrollobjekter som kan utgjøre en risiko for trafikksikkerhet, like konkurransevilkår, gode arbeidsvilkår, miljø og fremkommelighet. Den risikobaserte kontrollinnsatsen skal videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre skal prioriteres. Kontroll med drosjenæringen, herunder at aktørene har nødvendige tillatelser og at kravene for drosjevirkosomhet for øvrig er oppfylt, er en viktig oppgave som skal videreføres, utvikles og inngå i Statens vegvesens ordinære kontrollvirksomhet. Det tverretatlige kontrollsamarbeidet på veitransportområdet skal videreføres og videreutvikles.

Departementet viser til pågående arbeid med gjennomføring av EUs mobilitetspakke 1. Dette regelverket, som stiller krav til løyve for internasjonal varebiltransport over 2,5 tonn, må følges opp bl.a. gjennom utstedelse og håndheving.

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

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

Statens vegvesen skal arbeide med oppfølging og videreutvikling av regelverket for små elektriske kjøretøy (herunder elsparkesykler) i 2022. I samarbeid med politiet skal Statens

vegvesen øke antallet kontroller knyttet til bruk av kjøretøyet samt at kjøretøyet oppfyller de tekniske kravene.

### **3.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet**

#### **3.5.1. Prioriteringer**

- Arbeide for økt fremkommelighet på hele veinettet slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem, og at folk får en enkel reisehverdag på sine daglige reiser til og fra jobb og skole
- Videreføre og ferdigstille store veiprojekt under eller lik kostnadsrammen og slik at reisetiden blir forutsigbar og redusert
- Drifte og vedlikeholde veinettet for forutsigbar fremkommelighet, herunder redusere risiko for skred og sårbarhet mot klimaendringer
- Prioritere arbeidet med utbedring av tunneler som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften og sørge for at gjennomføringen av tunnelutbedringsprogrammet har en tilfredsstillende fremdrift. Oppfølging av retningslinjer for tunnelforvaltning må også prioriteres
- Følge opp eksisterende og legge til rette for nye byvekstavtaler for bl.a. å sikre fremkommelighet for gående, syklende, kollektivreisende og næringslivet
- Gi bedre og mer tilgjengelig informasjon om fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- Gjennom kontroll, tilsyn og håndheving av regelverk på vei og i bedrift, bidra til like konkurransevilkår og forutsigbar fremkommelighet på vei.

#### **3.5.2. Styringsinformasjon**

##### Fast oppfølging av NTP-indikatorer

- *Endring i reisetid/reisetidsreduksjon* - Endring som følger av prosjekter åpnet for trafikk år for år totalt
- *Oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet* - Rapportere på tilgjengelige data for oppetidsindikatoren.

##### Tilleggsrapportering/annen styringsinformasjon

Statens vegvesen skal rapportere på endring i faktisk reisetid mellom de største byene i Norge (tidsserie), gjennomsnittlig reisetid over døgnet. Reisetidsindikatoren skal suppleres med informasjon om årsaker til endret reisetid mellom de største byene. Det er viktig å skille på hva som er innenfor det Statens vegvesen kan påvirke (effekt av tiltak) og hva som skyldes andre faktorer.

Statens vegvesen skal rapportere data for tidligere år for oppetid slik at det er mulig å danne seg et bilde av total oppetid og utvikling over tid.

#### *Nullvekstmålet/byvekstavtalene*

Trafikktellinger (byindeksen) er hovedindikator for å følge opp byvekstavtalene. Vi ber Statens vegvesen rapportere på hele indikatorsettet for byvekstavtalene.

#### *Tunnelsikkerhetsforskriften – Rapportering første tertial*

Statens vegvesen skal rapportere på status for utbedring av tunneler etter tunnelsikkerhetsforskriften og arbeidet med retningslinjer for tunnelforvaltning.

#### *Kollektivtransport*

Oversikt over kollektivtransportsektoren i de byområdene som omfattes av byvekst- og belønningsavtaler og bypakker.

### **3.5.3. Oppdrag knyttet til målet**

#### *Videreutvikling av oppetidsindikatoren*

I 2022 skal Statens vegvesen rapportere på status for utvikling av ny oppetidsindikator. Departementet ber Statens vegvesen, sammen med Nye Veier AS, definere og operasjonalisere en felles oppetidsindikator med felles metodeverk som vil benyttes til rapportering for hele riksveinettet.

Statens vegvesen skal videre identifisere flaskehalsen som påvirker oppetiden og forslag til tiltak for å løse opp disse.

#### *Koordinere kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet*

I Hurdalsplattformen blir det signalisert at regjeringen ønsker å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til Statens vegvesen med et oppdrag, herunder omfang, tidshorisont og etatens rolle i et slikt arbeid.

#### *Gjennomføringsplan for ras- og skredsikring på riks- og fylkesvei*

Vi viser til punktet i Hurdalsplattformen om at regjeringen vil ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene lages en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredssikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen invitere til et innledende møte med KS og fylkeskommunene for å diskutere en ev. nasjonal gjennomføringsplan for fylkesveinettet. Departementet legger opp til nærmere dialog med etaten om omfang og etatens rolle i dette arbeidet.

Vi ber også Statens vegvesen komme tilbake til departementet om muligheten for å sammenstille en slik gjennomføringsplan på riksvei basert på Statens vegvesens eksisterende planer.

### *Bompenger*

I 2022 skal Statens vegvesen følge utviklingen i det nye utstedermarkedet og sammen med øvrige aktører ta ut effektene av ny organisering og de nye systemløsningene for bompengeneinnkrevningen.

Statens vegvesen er delegert myndighet for bompenger, bl.a. gjennom ansvaret for å følge opp den overordnede bompengereavtalen staten har inngått med de regionale bompengeselskapene. Vegvesenet skal ha fagkompetanse på bompengereområdet og har ansvar for kvalitetssikringen av bompengereproposisjonene, både på riks- og fylkesveinettet. Videre er Statens vegvesen tilsynsmyndighet og skal føre tilsyn med de ulike aktørene.

### *Transport i by*

Statens vegvesen har et hovedansvar på vegne av staten for å følge opp og administrere byvekstereavtalene og bypakker.

Etaten leder forhandlings-/koordineringsgruppen for byvekstereavtalene i hvert byområde og innehar en svært viktig rolle både i prosessene forut for avtaleinngåelse og i oppfølgingen av avtalene. I 2022 vil det være aktuelt å inngå avtaler med noen av de fem mindre byene. Her innføres en enklere styringsmodell jf. NTP 2022–2033, kap. 8.2.4. Statens vegvesen skal koordinere arbeidet for de statlige etatene som deltar. Videre skal Statens vegvesen ha ansvar for oppfølging av avtalene med hensyn til måloppnåelse og bruk av statlige midler, og skal holde Samferdselsdepartementet løpende orientert om status for arbeidet med byvekstereavtalene og ta opp utfordringer ved behov.

Statens vegvesen skal videre bistå departementet med å følge opp belønningsereavtalene som er inngått med de fem mindre byområdene og inngåelse av ev. nye belønningsereavtaler, herunder midler til tilskuddsordningen for reduserte billettpriser på kollektivtransport. Etaten må bistå med å forberede og gjennomføre ev. forhandlingsprosesser om byvekstereavtaler for disse byene.

Nye mobilitetsformer vil i økende grad påvirke trafikkbildet. Statens vegvesen må ha kompetanse og kapasitet til å kunne følge opp dette.

### *Kollektivtransport i distriktene*

Det vises til Hurdalsplattformen hvor det står at regjeringen vil "utvikle nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med spredt bosetting" (s. 41). Departementet vil komme tilbake til hvordan dette punktet skal følges opp.

### *Universell utforming som et overordnet mål i transportplanleggingen*

Det vises til Stortingets anmodningsvedtak nr. 1233, 15. juni 2021 om å innarbeide universell utforming som et overordnet mål for transportplanleggingen slik at Norge blir universelt utformet innen 2035, jf. Stortingets behandling av Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonale transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet ga i august 2021 Transportøkonomisk institutt i oppdrag å utrede kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet.

Departementet vil vurdere om transportvirksomhetene skal lage en felles plan for oppfølging av målet om et universelt utformet transportsystem innen 2035 og kommer tilbake til dette i en egen bestilling etter at utredningen foreligger.

## **4. Andre føringer og krav**

### **4.1. Norsk formannskap i Nordisk ministerråd**

Norge skal ha formannskapet i Nordisk Ministerråd i 2022. Formannskapslandet har ansvar for å svare ut henvendelser fra Nordisk Råd til Nordisk Ministerråd på vegne av de nordiske regjeringene. Samferdselsdepartementet vil ventelig trenge bistand fra Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen i arbeidet med å svare ut noen av henvendelsene.

### **4.2. Statens vegvesen som fagorgan**

Statens vegvesen er Samferdselsdepartementets fagorgan. Departementet viser til brev datert 5. juli 2021 der departementet har tatt opp behov som gjelder ressurser innenfor deler av Statens vegvesens arbeid som fagorgan i veisektoren, samt Statens vegvesens svar av 15. september 2021. I tillegg vises det til brev av 9. september 2021 knyttet til etatens rolle som fagorgan.

#### *Statens vegvesens rolle overfor fylkeskommunene*

Departementet ber i ulike sammenhenger Statens vegvesen om faglige vurderinger knyttet til fylkesvei. Etaten forvalter også en rekke tilskuddsordninger rettet mot fylkeskommuner (og kommuner) og har koordinerende oppgaver overfor fylkeskommunene. Statens vegvesen skal ha en rådgivende rolle i spørsmål om fylkesvei. Etaten skal ikke på eget initiativ vurdere fylkeskommunale prioriteringer.

Statens vegvesen har etter avviklingen av sams veiadministrasjon redusert tilgang til kunnskap, kompetanse og data knyttet til fylkesveiene enn tidligere. For å kunne følge opp nasjonale mål og ivareta sektoransvaret er det en grunnleggende forutsetning at Statens vegvesen får tilgang til tilstrekkelig informasjon og data når Samferdselsdepartementet ber etaten vurdere spørsmål knyttet til fylkesvei. Dette vil departementet tydeliggjøre overfor fylkeskommunene, i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet

#### *Statens vegvesens rolle overfor fylkeskommunene ifb. byvekstavgiftene*

Etaten forvalter tilskuddsordninger i tilknytning til byvekstavgiftene, og har koordinerende oppgaver overfor fylkeskommuner og kommuner. Etaten har også ansvar for å holde oversikt over, ha selvstendige faglige vurderinger og følge opp fylkeskommunale prosjekter der staten bidrar med betydelig finansiering. Statens vegvesen skal også ha en rådgivende rolle i spørsmål om fylkesvei og kollektivtransport, hvor fylkeskommunen bestemmer prioritering og finansiering.

### **4.3. Statens vegvesens overbygningsavtale med Nye Veier AS**

Departementet mener det er behov for å evaluere dagens overbygningsavtale mellom Statens vegvesen og Nye Veier AS fra 2015. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen i samarbeid med Nye Veier AS om å utarbeide grunnlag for en ny overbygningsavtale mellom de to virksomhetene. Det må også vurderes konsekvensene av at Nye Veier AS har fått en utvidet portefølje, som i stor grad skiller seg fra selskapets oppstartportefølje.

### **4.4. Veinormaler**

Det legges til grunn at veinormalene utvikles i nær kontakt med øvrige veieiere og bransjeaktører. Statens vegvesen skal vurdere konsekvensene for kostnader og måloppnåelse ved endring av veinormaler og regelverk.

### **4.5. Nasjonal transportplan**

I 2022 starter det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2026–2037. Samferdselsdepartementet tar tidlig i 2022 sikte på å sende supplerende tildelingsbrev der Statens vegvesen blir bedt om å bidra i det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan, herunder å utarbeide underlagsmateriale til meldingen.

## **5. Styring og kontroll i virksomheten**

### **5.1. Effektivisering**

Avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2022, ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,5 pst. Grunnlaget for beregningen er saldert budsjett 2021. For Statens vegvesen er reduksjonen i 2022 satt til om lag 69,9 mill. kr på kap. 1320 og 2,6 mill. kr på kap. 4320.

Etaten skal i årsrapporten rapportere på tiltak for å effektivisere virksomheten. Indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet videreføres, og rapporteres på i tertial- og årsrapport. Indikatorene settes opp i en tidsserie på tre år, der sammenligningsgrunnlaget er tilsvarende periode de to foregående årene.

### **5.2. Samfunnssikkerhet og beredskap**

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

Statens vegvesen skal bidra til en enhetlig oppfølging av klimatilpasning og naturfare i veisektoren. Videre skal Staten vegvesen videreføre arbeid knyttet til implementering av



sikkerhetsloven samt eventuelle oppdrag fra departementet i den forbindelse. I tillegg skal Statens vegvesen innenfor samfunnssikkerhetsområdet:

- Infrastrukturen skal tilpasses et fremtidig klima ved bygging av ny vei, og ved forvaltning, drift og vedlikehold av eksisterende vei. Videreutvikle metoder for å analysere samfunnssikkerhet som del av planleggingen av fremtidens transportsystem, herunder ivareta hensynet til totalforsvaret.
- videreutvikle og styrke rollen som myndighetsorgan ved større hendelser på tvers av veieierne og som pådriver for et enhetlig og systematisk arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap innen hele veisektoren.

Departementet vil i 2022 sette i gang et arbeid med å utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren (TransportROS). Statens vegvesen må være forberedt på å bidra i dette arbeidet etter nærmere bestilling fra departementet.

Statens vegvesen skal utarbeide og sette i kraft nødvendige forskriftsendringer (jf. artikkel IX, X og XI), slik at tilleggsavtale om forsvarssamarbeid mellom Norge og USA av 16. april 2021 (SDCA-avtalen) kan gjennomføres i 2022.

### **5.3. EØS-saker**

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Fra norsk side skal vi medvirke i prioriterte EØS-saker og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen. Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Rapporten *Departementenes EØS-arbeid* av juni 2021 understreker viktigheten av riktig gjennomføring av EØS-regelverk. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og det er viktig å følge med på rettsutviklingen i EU. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Et sentralt tiltak i Samferdselsdepartementets EØS-strategi er utarbeidelse av et arbeidsprogram med de til enhver tid viktigste EØS-sakene i departementet.

Det forventes at Statens vegvesen prioriterer bistand til departementet i disse sakene og deltar gjennom hele regelverksprosessen i EU, herunder deltakelse i komiteer, påfølgende gjennomføring i norsk rett og oppfølging av rettsutviklingen i etterkant. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Statens vegvesen følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til Utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal

departementet informeres og få referat fra møtene. Der hvor Statens vegvesen deltar i EUs regleverksutforming, skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

## **5.4. Risikovurderinger og internkontroll**

**5.4.1. Risikovurderinger** Statens vegvesens risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Etatens overordnede risikovurdering skal sendes departementet sammen med første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport, jf. pkt. 6.

Departementet legger til grunn at etatens risikovurderinger også omfatter risiko knyttet Statens vegvesens kapasitet og kompetanse i rollen som fagorgan og myndighetsorgan, herunder kompetanse på EØS-området.

Videre skal det opplyses om vesentlige endringer i risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk. Dette gjelder også prosjekter på fylkeskommunalt ansvarsområde, eksempelvis store kollektivprosjekter, hvor staten bidrar med betydelig finansiering.

### **5.4.2. Internkontroll**

Statens vegvesen skal i årsrapporten gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, herunder om det er avdekket vesentlige svakheter i etatens internkontroll og hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt for å bedre denne. Det skal også rapporteres om internkontrollen har avdekket vesentlige avvik og hvilke forbedringstiltak som eventuelt er iverksatt. I rapporteringen om internkontroll skal det gis en særskilt omtale av om etatens prosesser og rutiner for internkontroll er tilpasset ny organisasjon

## **5.5. Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner**

Statens vegvesen skal fortløpende følge opp de sakene som Riksrevisjonen tar opp som gjelder Statens vegvesen i Dokument 1 og forvaltningsrevisjoner. Etaten skal videre følge opp fortløpende de oppgavene som Samferdselsdepartementet tar opp i korrespondanse med etaten knyttet til Riksrevisjonen. Departementet forventer at Statens vegvesen rapporterer både på tiltak som settes i verk for å følge opp Riksrevisjonens undersøkelser, og om de tiltak som settes i verk faktisk fungerer.

I Dokument 1 (2021-2022) har Riksrevisjonen tatt opp en sak som gjelder Statens vegvesen:

*Statens vegvesens inspeksjon og oppfølging av installasjoner og utstyr på riksveinettet*

Riksrevisjonen skriver i sin vurdering:

*"Riksrevisjonen registrerer at departementet har fulgt opp våre anbefalinger i styringsdialogen med Statens vegvesen. Statens vegvesen har og vil iverksette flere tiltak for å følge opp våre anbefalinger og kontroll- og konstitusjonskomiteens merknader. Det vil ta tid før tiltakene får ønsket effekt. Riksrevisjonen vil følge saken."*

Samferdselsdepartementet vil følge opp Riksrevisjonens anbefalinger i etatsstyringsdialogen med Statens vegvesen. Vi ber om at det rapporteres til departementet i tertialrapportene i 2022 om denne saken.

Departementet viser til arbeidet med kostnadsriktige gebyrer på trafikant- og kjøretøyområdet. Dette er et arbeid som må følges opp videre som del av den ordinære budsjettprosessen.

## **5.6. Tilgjengeliggjøring av offentlige data**

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

## **5.7. Likestilling**

Iht. likestillings- og diskrimineringsloven skal offentlige myndigheter redegjøre for sitt arbeid for likestilling og mot diskriminering. Rapporteringen omfatter virksomhetens aktivitets- og redegjørelsesplikt som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

## **5.8. Fellesføringer**

Det er fastsatt to fellesføringer for 2022 – en om konsulentbruk og en om lærlinger, jf. pkt. 5.5.1 og 5.5.2 under. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil sende ut et rundskriv med utdypende forklaring på hvordan virksomhetene skal forstå de to fellesføringene og hvordan resultatene skal fremstilles i årsrapportene. Dette vil bli ettersendt.

### **5.8.1. Konsulentbruk**

I 2022 skal Statens vegvesen arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes. Statens vegvesen skal rapportere om konsulentbruken i årsrapporten for 2022.

### **5.8.2. Lærlinger**

Statlige virksomheter skal ha lærlinger, der antallet skal stå i et rimelig forhold til størrelsen på virksomheten. Virksomheter med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst én lærling, og større virksomheter bør ha ambisjon om flere enn én lærling.

Statens vegvesen skal også hvert år vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag og om en kan øke antall lærlinger. Alle statlige virksomheter skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor.

I årsrapporten skal Statens vegvesen rapportere følgende:

- antall lærlinger
- om det er vurdert å øke antall lærlinger og eventuelt innenfor hvilket fag, og
- hvilket opplæringskontor etaten er tilknyttet.

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

Hvis Statens vegvesen ikke har oppfylt kravet, skal det i årsrapporten redegjøres for årsakene til dette og hva etaten har gjort for å oppfylle kravet.

## **6. Rapportering**

### **6.1. Årsrapporten**

Statens vegvesen skal sende departementet årsrapporten for 2022 innen 15. mars 2023.

Årsrapporten skal følge kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4, Finansdepartementets rundskriv R-115 samt veiledning og maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring. Rapporteringen i årsrapporten følger av bestemmelsene og R-115 samt av de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet.

Rapporteringen skal inneholde vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene og nøkkeltall for virksomheten i 2022. Vi ber etaten, der det er hensiktsmessig, gi en grafisk fremstilling av utviklingen i nøkkeltall. Videre ber vi Statens vegvesen særlig legge vekt på sammenhengen mellom ressursbruk og resultater.

### **6.2. Tertialrapportene**

#### **6.2.1. Første tertialrapport**

I rapporten for første tertial skal Statens vegvesen, basert på risikovurderinger, gi en overordnet vurdering av mål, prioriteringer og oppdrag i budsjettåret og ev. på lengre sikt. Det skal i tillegg gjøres risikovurderinger av områder spesielt nevnt i dette brevet, jf. pkt. 5.2.1. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreducerende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

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

Rapporten skal videre inneholde regnskapsstatus per 30. april 2022 og prognose for forbruk for hele 2022 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

### 6.2.2. Andre tertialrapport

I rapporten for andre tertial skal Statens vegvesen gi en oppdatert risikovurdering. Vurderingen skal inkludere ev. forsinkelser i oppdrag som er forutsatt gjennomført, og avvik fra andre forutsetninger og krav i dette tildelingsbrevet.

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

Rapporten skal inneholde regnskapsstatus per 31. august 2022 og prognose for forbruk for hele 2022 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

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

## 7. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 20. desember 2021 statsbudsjettet for 2022, jf. Prop. 1 S (2021 – 2022), Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022).

### 7.1. Bevilgninger

For Statens vegvesen ble disse bevilgningene vedtatt:

#### **Kap. 1320 Statens vegvesen**

Post	Benevnelse	kr
01	Driftsutgifter	4 094 550 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	8 320 500 000
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 236 400 000
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 773 400 000
30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	12 732 000 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	150 200 000
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	20 500 000
65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	379 600 000

66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	20 000 000
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	2 693 400 000
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 041 500 000
	<b>Sum kap. 1320</b>	<b>33 462 050 000</b>

#### **Kap. 1332 Transport i byområder mv.**

Post	Benevnelse	kr
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 200 400 000
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	3 024 100 000
	<b>Sum kap. 1332</b>	<b>5 224 500 000</b>

#### **Kap. 4320 Statens vegvesen**

Post	Benevnelse	kr
01	Salgsinntekter m.m.	167 300 000
02	Diverse gebyrer	484 800 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	122 100 000
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	770 800 000
	<b>Sum kap. 4320</b>	<b>1 545 000 000</b>

Sammenlignet med forslaget i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021-2022) er kap. 1320 post 01 redusert med 4,8 mill. kr knyttet til kutt i jobbreise og 1,25 mill. kr i kutt i konsulenttjenester til organisasjonsutvikling og kommunikasjonstjenester, jf. budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og SV.

Det er viktig at Statens vegvesen innretter sin virksomhet slik at det ikke pådras forpliktelser som samlet sett krever en økt bevilgning til kap. 1320 fra ett budsjettår til et annet. Statens vegvesen må i 2022 innrette sin investeringsportefølje slik at summen av forpliktelser som forfaller det enkelte år (2023, 2024 og utover), ikke overstiger bevilgningsrammen til investeringspostene i 2022. Det må være handlingsrom for politiske prioriteringer i påfølgende budsjettår.

Sammenlignet med forslaget i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021-2022) er kap. 1320 post 30 økt med 201,5 mill. kr. Det er i Innst. 13 S (2021-2022) lagt til grunn en ekstra bevilgning på 114 mill. kr til den felles planorganisasjonen til Statens vegvesen og Bane NOR. Midlene bevilges på Statens vegvesens kap. 1320 post 30, i tråd med finansieringsavtalen mellom Statens vegvesen og Bane NOR SF for finansiering av fellesprosjektet Vossebanen/E16 Stanghelle–Arna. Det forutsettes at midlene skal sikre at utbyggingen utvikles videre som et fellesprosjekt for både vei og bane, og å holde god fremdrift i prosjektet. Det er videre lagt til grunn en reduksjon på 10 mill. kr og en økning på 97,5 mill. kr knyttet til rv. 13 Lovræidet–Rødsliane og øvrig skredsikring av riksveier med høy og middels skredfaktor.

I tilknytning til finansieringen av fyrtårnprosjektet for å samle inn data fra utvalgte sykehus og kommunale legevakter for registrering, analyse og bruk av data for å fremme oversikt og forebygging av ulykker har Samferdselsdepartementet gitt Helse- og omsorgsdepartementet en fullmakt til å belaste kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, med inntil 7 mill. kr i 2022, jf. kopi av

brev datert 8. november 2021. Statens vegvesen må påse at det er tilstrekkelig midler tilgjengelig på posten for å dekke rammene for belastningsfullmakten.

På kap. 1320, post 72, er det bevilget 2 693,4 mill. kr og på kap. 4320, post 04, 770,8 mill. kr. Budsjettet bygger på en forutsetning om at ferjetakstene for 2022 nominelt skal være 30 pst. lavere enn takstene 1. halvår 2021. Det er bevilget 30 mill. kr til gratis ferje i trafikksvake samband (samband med under 100 000 reisende) i riks- og fylkesvegferjedrift. Midlene er rent teknisk bevilget over rammetilskuddet til fylkeskommunene (kap. 572, post 64). Forslag til fordeling av midlene vil bli lagt fram for Stortinget ved revisjon av statsbudsjettet for 2022 i mai 2022.

På kap. 1320, post 73, er det bevilget 1 041,5 mill. kr. Av disse skal 180 mill. kr gå til å nedbetale gjeld i prosjektet rv. 7/rv. 13 Hardangerbrua og 231,5 mill. kr til å nedbetale gjeld i prosjektet E6 Frya–Sjoa. For E6 Kolomoen–Moelv legges det til grunn 50 mill. kr for å videreføre fritak for innkreving på sidevei til høsten 2022. Samferdselsdepartementet viser til brev av 6. desember 2021 vedrørende bevilgningen til E6 Kolomoen–Moelv. Vi ber Statens vegvesen starte arbeidet med å gjennomføre tiltak for å ivareta trafiksikkerhet på sideveisnett, med sikte på innføring av innkreving i sideveisbom. Arbeidet skal gjøres i samråd med lokale myndigheter. Øvrig bevilgning på posten, om lag 580 mill. kr, benyttes til den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017.

Statens vegvesen har ansvar for å følge opp at midlene til byvekstavtalene over kap. 1332, post 63 og 66, og kap. 1320, post 30 blir brukt i henhold til forutsetningene. Etaten må videre ha god oversikt over bevilgninger og forbruk av midler for prosjekter i avtaler og pakker. Vegvesenet skal ha spesielt fokus på realistisk budsjettering og framtidsplanlegging. Det innebærer bl.a. at etaten skal gjøre selvstendige faglige vurderinger av innspillene som kommer fra lokale myndigheter om behov for midler det enkelte år.

Det må etableres gode systemer for oppfølging av avvik. Vi ber Statens vegvesen i tertialrapportene rapportere på hva etaten har gjort for å sikre god oppfølging av dette.

### **Byområdene**

Statens vegvesen skal bistå departementet i arbeidet med tilskuddet til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler, som skal inngå som et statlig bidrag i bypakkene i de aktuelle byene. Tildeling er søknadsbasert og vil først kunne skje etter at Stortinget har behandlet en bypakke.

### *Kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter*

Gjennom byvekstavtalene bidrar staten med inntil 66 prosent av prosjektkostnadene knyttet til 50/50-prosjektene. Statens vegvesen har ansvar for å følge opp disse fylkeskommunale prosjektene på vegne av staten, på samme måte som statlige prosjekter.

*Kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder*

På kap. 1332, post 66, er det i Prop. 1 S (2021-2022) lagt til grunn 372 mill. kr til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, og 106,3 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Disse midlene (478,3 mill. kr) disponeres av Samferdselsdepartementet. Den resterende bevilgningen på posten, om lag 2 545,8 mill. kr, vil bli stilt til disposisjon for Statens vegvesen i tråd med tabellen under.

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

	Mill. kr
Kap. 1332 post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 200,4
Kap. 1332 post 66 Tilskudd til byområder	
Belønningsmidler til byvekstavtaler	1 191,0
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	212,4
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	954,3
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	53,1
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	105,0
Tilskudd til mindre byområder utenfor byvekstavtalene	30,0

*Kap. 1320, post 30 (byvekstavtaler)*

På kap. 1320, post 30 er det i Prop. 1 S (2021–2022) angitt en fordeling av bevilgningsforslaget. Vi ber Statens vegvesen legge til grunn 760 mill. kr til byvekstavtaler. Midlene skal brukes til gang- sykkel og kollektivtiltak langs riksvei i byområder der det er inngått byvekstavtaler.

## **7.2. Fullmakter**

Oversiktene under viser fullmakter som delegeres til Statens vegvesen. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022), jf. Innst. 13 S (2021–2022), fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet og andre fullmakter. I vedlegg 2 er fullmaktene gjengitt i sin helhet.

Følgende fullmakter som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022, delegeres til Statens vegvesen:

- Merinntektsfullmakt knyttet til kap. 1320:
  - o postene 01, 22, 28 og 30, jf. kap. 4320, post 01
  - o post 28, jf. kap. 4320, post 02



- post 22, jf. kap. 4320, post 03
- post 72, jf. kap. 4320, post 04
- Tilsagnsfullmakter knyttet til kap. 1320, postene 64, 65 og 66 på hhv. 20, 13 og 20 mill. kr. For tilsagnsfullmakten på post 66 skal Statens vegvesen legge til grunn en ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på inntil 10 mill. kr.
- Starte opp investeringsprosjektet E8 Sørbotn–Laukslett innenfor en kostnadsramme på 2 390 mill. kr
- Gjennomføre det tidligere godkjente investeringsprosjektet E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene innenfor endret kostnadsramme på 877 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår for prosjekter på kap. 1320, post 30, som ikke er omtalt med kostnadsramme innenfor en samlet ramme på 9 460 mill. kr og en årlig ramme på 4 260 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår 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 750 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår for drifts- og vedlikeholdsarbeider på kap. 1320, post 22 innenfor en samlet ramme på 14 050 mill. kr og en årlig ramme på 4 250 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår for tilskudd til riksveiferjedriften på kap. 1320, post 72 innenfor en samlet ramme på 20 980 mill. kr og en årlig ramme på 3 000 mill. kr
- Fullmakt til å inngå OPS-kontrakt for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet innenfor en ramme på 23 100 mill. kr.
- Tillatelse til bompengeselskapet til bompengeinnkreving og ta opp lån for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet
- Selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr
- Postere mot mellomværende med statskassen knyttet til forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger

Videre delegeres disse fullmaktene til Statens vegvesen:

- Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret
- Fullmakt til å behandle erstatningskrav mot staten.

#### *Oppfølging av fullmaktene*

Flere av de delegerte fullmaktene gjelder forpliktelser utover budsjettåret. Departementet understreker at Statens vegvesen skal ha systemer som gir god oversikt over hvordan fullmaktene er disponert. Etaten skal til enhver tid styre virksomheten slik at den holder seg innenfor gjeldende fullmakter.

### **7.3. Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

I Innst. 13 S (2021-2022) peker et flertall i komiteen på at ventetiden for oppkjøring til førerkort mange steder har vært for lang, og at det må iverksettes ytterligere tiltak for å øke antall sensorer og redusere ventetid til førerprøve.

Departementet er kjent med at Statens vegvesen har iverksatt tiltak for å avhjelpe utfordringer knyttet til sensor kapasitet og -kompetansen. Vi ber om at det arbeides videre med dette i 2022, og at departementet holdes orientert om arbeidet.

#### **7.4. Anmodningsvedtak**

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2021–2022) vedtok Stortinget følgende underpunkt av vedtak 35:

*19. "fra og med statsbudsjettet 2023 rapportere systematisk på kunnskap som foreligger om alle vesentlige virkninger på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane"*

Samferdselsdepartementet viser til nærmere omtale under mål 3 *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*

*21. "Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur bli så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede"*

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Statens vegvesen om videre oppfølging av anmodningsvedtak 35, punkt 21.

*22. "ta initiativ overfor Statens Vegvesen om å gjennomføre tiltak og reguleringer i dialog med Oslo kommune som kan redusere den lokale støy- og forurensningsbelastningen for beboere langs Riksvei 4 mellom Sinsen og Grorud"*

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Statens vegvesen om videre oppfølging av anmodningsvedtak 35, punkt 22.

*23. "frem mot statsbudsjettet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier"*

Samferdselsdepartementet viser nærmere omtale av anmodningsvedtaket under mål 1 *Mer for pengene.*

### **7.5. Tildeling og delegering**

Under henvisning til overnevnte og § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette til disposisjon for Statens vegvesen de bevilgningene som er omtalt i pkt. 7.1 og delegerer fullmaktene som er omtalt i pkt. 7.2 i dette brevet.

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Daniel Kleiven Pasten  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

## Vedlegg 1 Styringskalender 2022 – Statens vegvesen

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etatsstyringsmøte med statsråden</li> </ul>	31. januar 09.30-11.00
Februar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forklaringer til statsregnskapet 2021</li> <li>Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022 (RNB) til SD</li> </ul>	14. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none"> <li>Årsrapport for 2021 til SD</li> <li>Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2021</li> </ul>	15. mars 30. mars 12-14
April/mai	<ul style="list-style-type: none"> <li>Foreløpige budsjetttrammer 2023 fra SD, v.1</li> <li>Frist for publisering årsrapport</li> <li>Rammefordelingsforslag til SD</li> <li>Foreløpige budsjetttrammer 2023 fra SD, v.2</li> </ul>	Medio april 1. mai Primo mai Månedsskiftet mai/juni
Juni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tertialrapport 1 for 2022 til SD</li> <li>Overordnet risikovurdering til SD</li> <li>Rapport om samfunnssikkerhet</li> <li>Etatsstyringsmøte</li> <li>Kontaktmøte om samfunnssikkerhet</li> <li>Statsbudsjettet 2022 – foreløpig oversikt over bevilgningsendringer høsten 2022</li> </ul>	15. juni 10. juni 10. juni 22. juni 10-14 Medio juni medio juni
September	<ul style="list-style-type: none"> <li>Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2022 til SD</li> </ul>	September/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tertialrapport 2 for 2022 til SD</li> <li>Etatsstyringsmøte</li> <li>Regjeringen fremmer Prop. 1 (2022-2023) for Stortinget</li> </ul>	10. oktober 21. oktober 10-12  Primo oktober
November	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utkast til tildelingsbrev 2023 fra SD</li> <li>Kontaktmøte om samfunnssikkerhet</li> </ul>	Medio november  Medio desember
Desember	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2024 til SD</li> <li>Tildelingsbrev 2023 fra SD</li> </ul>	Primo desember Ultimo desember

## Vedlegg 2 – Statens vegvesen – delegerte fullmakter

### 1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

#### Merinntektsfullmakter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

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

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

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

#### Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

##### *Tilsagnsfullmakter*

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

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 mill. kroner
	65	Tilskudd til fylkesveier	13 mill. kroner
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner

"

#### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter*

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

1.

starte opp investeringsprosjekt:	innenfor en kostnadsramme på:
E8 Sørbotn–Laukslett	2 390 mill. kroner

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

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor endret kostnadsramme på:
E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	877 mill. kroner

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

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer	9 460 mill. kroner	4 260 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning 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	Planlegging, forberedende arbeider og grunnnerv, riksvei	750 mill. kroner

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold	14 050 mill. kroner	4 250 mill. kroner

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	20 980 mill. kroner	3 000 mill. kroner

### **Fullmakt til å inngå kontrakt**

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan inngå en OPS-kontrakt for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet og gjennomføre arbeid som er knyttet til prosjektet i regi av Statens vegvesen, innenfor en revidert ramme for investeringer og drift av prosjektet på 23,1 mrd. kroner. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å foreta årlige prisjusteringer av rammene."

### **Fullmakt til bompengeneinnkreving**

"Stortinget samtykker til at bompengeselskapet får tillatelse til bompengeneinnkreving og å ta opp lån for delvis finansiering av prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i tråd med den reviderte finansieringsplanen i denne proposisjonen."

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle."

### **Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen**

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan gi:

- a. Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen."

## **2. Fullmakter etter bevilgningsreglementet**

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2022. 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 2022 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, post 71, og frafall av foreldelsesinnsigelse. Samferdselsdepartementet delegerer med dette til Statens vegvesen myndighet til å behandle erstatningskrav mot staten og samtykke i erstatningsbetalinger når kravet ikke overstiger 3 mill. kr. Alle saker av prinsipiell karakter skal forelegges Samferdselsdepartementet. For saker over 2 mill. kr ber departementet Statens vegvesen sende varsel til Samferdselsdepartementet umiddelbart etter at kravet har kommet inn.

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

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



Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2022	T1/T2/ÅR	Politisk foranking	Lagt fram	Tidsperiode	Kommentar
<b>Strategier</b>					
Nasjonal pollinatorstrategi		Innst. 172 S (2015-2016) N'	Juni 2018	2018-2028	
Strategi for samarbeid med EU i perioden 2018–2021				2018-2021	
Strategi for samfunnsikkerhet i transportsektoren	T1,T2,ÅR	Meld. St. 5 (2020-2021)	Des. 2020	Ikke angitt	Rapportering på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnsikkerhet skal få fram forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.
Strategi for rasteplasser langs riksvei	ÅR	Granavolden-plattformen	Des. 2020	Ikke angitt	Rapportering - antall etablerte rasteplasser. SVV skal rapportere på hvor vi står i forhold til målet om at hovedrasteplasser skal gi alle trafikantgrupper på riksveinettet et tilbud om
Jordvernstrategi	ÅR	Prop. 200 S (2020-2021)	Mai 2021	2021-2025	
Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi		Prp. 1 S Samferdselsdepartement	Juni 2021		
Nasjonal plaststrategi		Prp. 1 S Samferdselsdepartement	August 2021		
FoU-strategi		SD		2016-2022	
Strategi for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrollatene		Regjeringen Solberg	2016 (rev. 2021)		
Strategi for arbeidslivskriminalitet		Regjeringen Solberg	Febr 2021	2021-	
Nasjonal strategi for digital sikkerhet		Regjeringen Solberg	Januar 2019		
<b>Handlings- og tiltaksplaner</b>					
Handlingsplan for naturmangfold		Meld St 14 (2015-2016)	Des. 2015	ikke angitt	
Tiltaksplan for ville pollinerende insekter		Prp. 1 S Samferdselsdepartement et	August 2021	2021-2028	
Tiltaksplan for bekjempelse av fremmede skadelige arter		Regjeringen Solberg	August 2020	2020-2025	
Handlingsplan "Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge"		Prop. 1 S	August 2021	2021-2025	
Nasjonal plan for døgnhvileplasser	ÅR	SD	2017 (rev. 2021)		Rapportering på antall døgnhvileplasser og andel av total
Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren		SD/NTP 2022-2033	Januar 2021	2021-2030	
Handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon		Regjeringen Solberg	September 2021	2021-2030	
Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025		NTP 2022-2033	Juli 2019	2019-2025	
Tiltaksplan for Oslofjorden		Anmodningsvedtak 575 (2017-2018)	Mars 2021	2021-2026	Regjeringens tiltaksplan for Oslofjorden ble lagt fram 30.mars 2021. Miljødirektoratet har i den forbindelse fått i oppgave å koordinere gjennomføringen av tiltak i planen og skal rapportere til Oslofjordrådet sommeren 2022. Det er laget såkalte tiltakskort der Statens vegvesen skal rapportere framdrift og gjennomføring for hvert av tiltakene dere har ansvar for på et eget Teamsområde hos Miljødirektoratet. Det som står beskrevet i tiltakskortene 10. juni 2022 vil være grunnlag for rapportering til Oslofjordrådet.
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025	ÅR / Egen rapportering	NTP 2022-2033	Mars 2022	2022-2025	
Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029 <i>Sammen om aktive liv</i>		HOD	Juni 2020	2020-2029	
Handlingsplan for forebygging av selvmord 2020-2025 <i>Ingen å miste</i>	ÅR / Egen rapportering	HOD, JD, KD, FD, KUD, SD, BFD, ASD	September 2020	2020-2025	
Nasjonal alkoholstrategi. <i>En helsefremmende og solidarisk alkoholpolitikk</i>		HOD	Februar 2021	2021-2025	
<b>Arbeidsgrupper mv.</b>					Vi viser til punktet i instruks for Statens vegvesen om å samarbeide med andre offentlige myndigheter, virksomheter og bransje- og brukerorganisasjoner for å ivareta samfunnsoppgavet. Nedenfor følger en ikke-uttømmende liste av samarbeid av særlig interesse for 2022
Luftsamarbeidet					
Transportmyndighetenes klima- og miljøforum					
Naturfareforum					
Samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen					
Kontaktutvalget for trafikksikkerhet					
Tverrsektoriell prosjektgruppe for bedre håndtering av ikke-forurensende masser					