



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

23/2577-

9. januar 2024

Statsbudsjettet 2024 – tildelingsbrev til Statens vegvesen
Korrigert versjon av 9. januar 2024, jf. endringer i pkt. 4.1.

1. Innledning	2
2. Overordnet mål og hovedprioriteringer	2
3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2024	3
4. Andre føringer og krav	15
5. Styring og kontroll i virksomheten	18
6. Rapportering	19
7. Budsjettildeling og fullmakter	21

Vedlegg

- 1. Styringskalender 2024
- 2. Prosjektstyring
- 3. Fullmakter
- 4. Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2024

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Karin Johanne
Jacobsen
22 24 82 57

1. Innledning

Departementet viser til Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024) som ble behandlet av Stortinget 19. desember 2023. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Statens vegvesen i 2024.

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

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

2. Overordnet mål og hovedprioriteringer

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og omtalen i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

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

Videre er det besluttet følgende likestilte mål for transportsektoren:

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

Statens vegvesen skal intensivere arbeidet for null drepte og hardt skadde i veitrafikken i tråd med Hurdalsplattformen.

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling. Ansvaret for den nasjonale oppfølgingen av FNs bærekraftsmål er delt mellom flere sektorer. Statens vegvesen skal bidra til å følge opp bærekraftsmålene rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene.

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

I 2024 skal Statens vegvesen styrke arbeidet med digitalisering og utvikling av nye teknologiske løsninger. Styrkingen rettes særlig mot forebyggende skredkontroll og økt forutsigbarhet og fremkommelighet på fjelloverganger, noe som legger til rette for smartere og mer datadrevet drift og vedlikehold. Rett tiltak til rett tid vil gi lavere kostnader, færre stenginger og bedre fremkommelighet.

3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2024

Kapittel 3 omtaler mål, prioriteringer og oppfølgingspunkt som Statens vegvesen skal benytte for sin virksomhet gjennom 2024. Her ligger også nye oppdrag knyttet til de enkelte målene. Med mindre annet er presisert, ber vi om rapportering på styringsparameter og styringsinformasjon i årsrapporten.

3.1. Mer for pengene

3.1.1 Prioriteringer

Statens vegvesen skal i 2024:

- Sikre kontroll med kostnadsutviklingen i prosjekter under planlegging og bygging.
- Tilpasse planleggingsaktiviteten til forventet tempo for gjennomføring av porteføljen.
- Sikre god oversikt over tilstanden til veinettet og dokumentere utviklingen.
- Utbedre og fornye for å øke verdien av og levetiden til eksisterende infrastruktur.
- Nå målet om å redusere interne kostnader til 10,4 mrd. kr innen utgangen av 2024.

3.1.2 Styringsparametere og -informasjon

Styringsparameter
<i>Porteføljeprioritering (april/mai)</i> Endring i samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ev. endringer i investeringskostnader. Kan komme endringer i som følge av ev. porteføljerevisjon i ny Nasjonal transportplan.
Styringsinformasjon
<i>Kostnadsstyring (T1, T2 og årsrapport)</i> Statens vegvesen skal rapportere i henhold til matrise for kostnadsstyring, dvs. avvik fra henholdsvis KVVU-estimat, styringsmål og styringsramme for store investeringer i plan- og gjennomføringsfase.
<i>Kontroll og tilsyn (T2, årsrapport)</i> For å ytterligere effektivisere kontroll- og tilsynsvirksomheten skal vegvesenet videreføre og rapportere på arbeidet med utvikling og bruk av digitale verktøy.

Effektivitet innen drift og vedlikehold (T2, årsrapport)

Det er i NTP 2022–2033 lagt til grunn en årlig effektiviseringsgevinst innen drift og vedlikehold av riksvei som Statens vegvesen har ansvaret for. Statens vegvesen må derfor arbeide for økt effektivitet innen drift og vedlikehold og rapportere på prosentvis endring i tilbudspriser på nye kontrakter.

Tilstandsindikator (T2, årsrapport)

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med utvikling av tilstandsindikatorer for riksveinettet samt nødvendige datasystemer for håndtering av dette. Etaten skal rapportere på fremdrift for utviklingsarbeidet og samtidig ta tilstandsindikatorerne inn i rapporteringen etter hvert som de blir klare. Statens vegvesen skal videre så langt det er mulig gi en samlet oversikt over utviklingen i tilstand i riksveinettet.

3.1.3 Føringer

Prosjektstyring

Dagens system er forankret i supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2019 av 12. mars 2019 om matrise for kostnadsstyring og videreført årlig gjennom tildelingsbrevet til Statens vegvesen. Kostnadsstyringsmatrisen viser styringslinjer og krav til rapportering for alle prosjekter over 1 mrd. kr både i planleggings- og gjennomføringsfase. Statens vegvesen skal i 2024 følge opp endringer i rapporteringsform slik de fremgår av vedlegg 2.

Når det gjelder styring av og rapportering på prosjekter i planfase, foreslås det ikke endringer nå, men departementet viser til at det kan komme opp justeringer som følge av porteføljerevisjonen som skjer som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.

3.2. Effektiv bruk av ny teknologi

3.2.1 Prioriteringer

Statens vegvesens skal i 2024 følge opp målet om effektiv bruk av ny teknologi gjennom etatens tre strategiske retninger: *Den digitale veien*, *Digitalisert verdikjede for vei* og *Digitale kundetjenester*.¹ Statens vegvesen skal tydeliggjøre innsatsen på teknologiområdet for et større publikum og vise konkrete gevinster av innsatsen på området.

Statens vegvesen skal prioritere:

- Utvikling av flere og mer brukerrettede tjenester gjennom:
 - o Oppgradering, modernisering og standardisering av veitrafikksentralene.
 - o Arbeid med forutsigbar fremkommelighet og håndtering av naturfare
 - o Videreføring av arbeidet på trafikant- og kjøretøyområdet, med sikte på mindre behov for brukerne å møte opp fysisk på tjenestested.
- Effektiv bruk av stordata gjennom å:

¹ I Prop. 1 S (2023-2024) for Samferdselsdepartementet er disse satsingsområdene benevnt som *Fremtidens digitale veier*, *Heldigitalisert verdikjede for vei* og *Digitale nyttetjenester for kundene*.

- Videreutvikle Nasjonal vegdatabank (NVDB) og evnen til analyse ved bruk av etatens dataplattform
- Legge til rette for bruk av kunstig intelligens ved å bidra til utvikling av regelverk, prøve ut nye løsninger og gjøre informasjon maskinlesbar.
- Tilrettelegge for digitalisering av veisektoren og felles løsninger på hele veinettet.
- Ferdigstille arbeidet med utkast til en strategi for automatisert veitransport..

3.2.2 Styringsparametere og -informasjon

Som det fremgår av Nasjonal transportplan 2022–2033, er det ikke fastsatt en indikator for målet om effektiv bruk av ny teknologi. I oppfølging og rapportering av dette målet skal derfor Statens vegvesen gi korte og konkrete redegjørelser for hvordan prioriteringene under pkt. 3.2.1 blir fulgt opp, med vekt på å tydeliggjøre innsatsen, beskrive og vise konkrete gevinster.

3.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

3.3.1 Prioriteringer

Statens vegvesen skal:

- Ha kunnskap om klimaeffekter og kostnader for klimatiltak for veitransport for å bidra til oppfyllelse av Norges klimamål.
- Prioritere tiltakene med lavest samfunnsøkonomisk kostnad per tonn CO₂ ved gjennomføring av klimatiltak.
- Redusere transportsektorens påvirkning på naturmiljøet.
- Foreta kunnskapsbaserte prioriteringer som hensyntar naturmangfold og vannkvalitet i planlegging, bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen.

3.3.2 Styringsparametere og -informasjon

Styringsparameter
<i>Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren (T1)</i>
Totalt utslipp fra veitransport (CO ₂ -ekvivalenter) som rapportert av Statistisk sentralbyrå
<i>Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi (T1, T2 og årsrapport)</i>
Styringsinformasjon: Klima
<i>Nybilsalg</i>
Månedlig oversikt over nybilsalget og totalt antall og andel av personbiler, lette varebiler, tyngre varebiler, lastebiler og busser (klasse 1, 2 og 3) som bruker elektrisitet, hydrogen eller naturgass (biogass) som drivstoff.
<i>Lade- og fyllinfrastruktur</i>
Rapportere på utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport, herunder kunne hente ut informasjon om antall hurtigladdestasjoner i Norge, fordelt på hurtig- og lynladere (50 kW og 150 kW), antall hydrogenfyllestasjoner og antall naturgass/biogassfyllestasjoner

Rapportere på målet om tilnærmet nullutslipp fra varelevering i de største bysentra innen 2030.
<i>Klimaeffekt av anleggsvirksomhet</i> Rapportere på klimaeffekt fra vegvesenets anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold. Statens vegvesen må skille mellom direkte utslipp fra anleggsdriften og arealrelaterte utslipp. Dersom det oppgis utslipp utover dette, må det gå tydelig frem at disse utslippene ikke teller på det norske utslippsregnskapet.
<i>Ladestrategien</i> Rapportere på oppfølgingen av de tiltakene i den nasjonale ladestrategien der Statens vegvesen har et ansvar
Styringsinformasjon: Miljø
<i>Naturmangfold</i> Rapportere på arbeidet med før- og etterundersøkelser av hvilken effekt utbygging, drift og vedlikehold av utvalgte veistrekninger har på økosystemet. Rapportere på sektorens arbeid med å redusere påvirkning på naturmiljø.
<i>Plast</i> Rapportere på hvordan det arbeides med å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast
<i>Jordvern</i> Rapportere jordbruksareal som går tapt som følge av veiutbygging på de tre arealtypene fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite
<i>Lokal luftforurensing og støy</i> Rapportere på antall byer/kommuner med overskridelser av nasjonale mål og grenseverdier i forurensingsforskriften for hhv. NO ₂ , PM10 og PM2,5. Rapportere på hvordan Statens vegvesen arbeider med å redusere lokal luftforurensning og støy fra veitrafikk.

I forbindelse med budsjettforliket ba Stortinget regjeringen pålegge etatene å utarbeide klimamål og rapportere på disse. Samferdselsdepartementet viser til at dette er ivaretatt og følges opp gjennom etatens arbeid med NTP-målet om klima og miljø samt fellesføringen om klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk, med tilhørende rapportering på disse.

3.3.3 Føringer

Klima

Statens vegvesen skal ha kunnskap om:

- Historisk og forventet utslippsutvikling fra veisektoren og driverne bak utviklingen.
- Beregning og vurdering av klimaeffekt² av tiltak og virkemidler fra sektoren og fra ferjer, anlegg, drift og vedlikehold fra egen virksomhet.
- Beregning av samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak (kr/tonn CO₂).
- Teknologeutviklingen, kostnader, barrierer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren.

² Med klimaeffekt menes effekten på utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet samt utslipp som følge av arealbruksendringer. I de tilfellene det er relevant skal det også oppgis hvordan utslippene fordeler seg mellom transportsektoren og arealbrukssektoren. Klimaeffekt av arealbruksendringer skal beregnes for alle nye prosjekter.

Vi viser til etatssamarbeidet om kunnskapsutvikling på klimaområdet som koordineres av Miljødirektoratet og som har pågått siden 2021. Mandat for samarbeidet er tidligere oversendt Statens vegvesen. Vi ber om at Statens vegvesen bidrar aktivt i etatssamarbeidet, herunder i oppdatering på transportområdet knyttet til Miljødirektoratets årlige oppdaterte analyse av tiltak, barrierer og mulige virkemidler

Departementet viser til Stortingets anmodningsvedtak nr. 94 (2022–2023) der «Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om endring av yrkestransportloven slik at det stilles nullutslippskrav til all løyvebasert virksomhet der det er mulig i løpet av 2023». Som en del av oppfølgingen av vedtaket har Statens vegvesen i 2023 gjennomført en utredning om nullutslipp for løyvebasert persontransport. Statens vegvesen må i 2024 påregne å bruke ressurser på å følge opp ev. nullutslippskrav i løyvebasert persontransport.

Regjeringen legger opp til å implementere EUs forordning om infrastruktur for alternative drivstoff i norsk lov (Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR). Statens vegvesen må ta høyde for arbeid knyttet til dette.

Ved behandlingen av Dokument 8:229 S (2022–2023) og Innst. 42 S (2023–2024) fattet Stortinget to anmodningsvedtak om tilgjengeliggjøring av ladeinfrastruktur for ferjer og hurtigbåter for annen sjø- og landtransport. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake om saken. Dersom Statens vegvesen nå arbeider med underlag for en eller flere anbudskonkurranser for riksvegferjesamband ber vi etaten kontakte departementet om hvordan anmodningsvedtaket kan ivaretas.

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2023-2024) og Innst. 2 S (2023-2024) fattet Stortinget anmodningsvedtak om å styrke virkemiddelbruken for nullutslippslastebiler i 2024 og legge fram en virkemiddelpakke med sikte på å nå måltallene for nullutslipp i 2030. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette.

Natur og miljø

Regjeringen tar sikte på å legge frem en handlingsplan for Norges oppfølging av det globale rammeverket for natur, som ble vedtatt av partene til Konvensjonen om biologisk mangfold i desember 2022 («Naturavtalen»). Handlingsplanen vil bli lagt frem i form av en stortingsmelding i 2024. Statens vegvesen må påberegne noe deltakelse i arbeidet med grunnlaget for stortingsmeldingen

Det er utarbeidet en oppdatert oppfølgingsplan for trua natur i perioden 2023–2035. Vi ber Statens vegvesen gjennomføre tiltak i tråd med planen innenfor egne ansvarsområder.

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

Lokal luftforurensning og støy

Statens vegvesen skal videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning og støy fra veitrafikk gjennom samarbeid med kommuner og andre etater. I 2022 var det i flere kommuner brudd på grenseverdiene i forurensingsforskriften kap. 7 for svevestøv. Statens vegvesen skal derfor vurdere behov for ytterligere tiltak for å ikke overstige grenseverdiene for svevestøv.

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

3.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

3.4.1 Prioriteringer

Statens vegvesen skal:

- Prioritere tiltak rettet mot aldersgrupper og trafikantgrupper med særlig høy risiko.
- Prioritere målrettede tiltak for å forhindre ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet.
- Prioritere målrettet tilsyns- og kontrollaktivitet innen trafikant- og kjøretøyområdet som bidrar til økt trafikksikkerhet.
- Følge opp tiltakene i handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren.
- Prioritere påvirkningsarbeid i internasjonale regelverksprosesser om automatisert kjøring for å synliggjøre trafikksikkerhetshensyn

3.4.2 Styringsparametere- og informasjon

Styringsparametere
<i>Endring i antall drepte og hardt skadde</i>
Styringsinformasjon
<i>Rapportere på utførte kontroller og gjennomførte tilsyn</i>

3.4.3 Føringer

Overordnet om trafikksikkerhet

Statens vegvesen skal lede arbeidet med oppfølging av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*. Videre skal Statens vegvesen igangsette det forberedende arbeidet med neste tiltaksplan gjeldende fra 2026.

Møtefrie veier og arbeid med minstestandard for å forhindre utforkjøringsulykker

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

I 2024 skal Statens vegvesen delta i koordinerings- og arbeidsgruppen for «Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk», under ledelse av Helse- og

omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet, samt arbeidet for bedre statistikk over trafikkulykker.

Kontroll og tilsyn

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

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

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

Statens vegvesen skal revidere og kvalitetssikre måltall for kontrollvirksomhet som følge av internasjonale forpliktelser etter EØS-avtalen.

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

Statens vegvesen skal rapportere på oppfølgingen av tiltakene i handlingsplanen mot sosial dumping i årsrapporten for 2024, herunder bl.a. økt tilsyns- og kontrollvirksomhet. Vi viser til oppdrag gitt til Statens vegvesen i supplerende tildelingsbrev nr. 20 for 2022.

Statens vegvesen skal håndheve regelverket for midlertidig persontransportkabotasje i tråd med nye rammer fra 1. januar 2024, som formidlet i brev av 19. desember 2023.

Statens vegvesen skal følge med på utviklingen, herunder ulykkesutviklingen, og vurdere behov for videre utvikling av regelverket for små elektriske kjøretøy (herunder el-sparkesykler) i 2024. I samarbeid med politiet skal Statens vegvesen forsterke kontrollinnsatsen rettet mot slike kjøretøy.

Statens vegvesen, Helsedirektoratet og Politidirektoratet har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet, Justis- og politidepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet å utrede konsekvensene av en fremtidig organisering av forvaltningsansvaret på området som gjelder førerrett og helse i brev av 2. november 2023.

Statens vegvesen skal følge opp oppdraget, og må påregne å bruke ressurser på dette i 2024.

Utredning om kollisjonssikkerhet i buss

Statens vegvesen fikk i supplerende tildelingsbrev nr. 6 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 1. desember 2024. Statens vegvesen må påregne å bruke ressurser på dette i 2024.

Oppdrag nr.:	1-2024
Navn på oppdrag:	Helsekrav for kjøreseddel – utredning av dispensasjonsadgang
Bakgrunn: Samferdselsdepartementet viser til utredning fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet om oversendt Samferdselsdepartementet 13. mai 2022 om oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 960 av 20 mai 2021 Vi viser også til omtale av oppfølging av vedtaket i Prop. 1 S (2023-2024), s.32.	
Beskrivelse av oppdraget: I tråd med omtalen i Prop 1 S (2023-2024) ber vi Statens vegvesen i samråd med Helsedirektoratet vurdere nærmere mulighetene for å innføre en smal - men reell - sikkerhetsventil med høy terskel som kan gi grunnlag for å i særegne tilfelle gi unntak fra helsekravene for kjøreseddel etter en individuell medisinskfaglig vurdering og eventuelt en kjørevurdering. Vi ber om at det særskilt vurderes en ordning som gjelder dispensasjon fra kravene til syn, men også andre helsekrav kan omfattes. En eventuell ordning vil i første rekke ha betydning for persontransport med kjøretøy i klasse B (drosje) og vi ber om at det vurderes i hvilken grad gjeldende dispensasjonsmuligheter for helsekravene til førerkort for klasse B, herunder syn, kan ha relevans. Ordningen vil antakelig forutsette endringer i yrkestransportloven, hvor det pågår flere lovendringsprosesser. Vi ber om at regelteknisk innretning av eventuelt forslag tar hensyn til aktuelle prosesser om endringer i yrkestransportloven. Vi ber om at utredningen særlig vurderer hensynet til trafikksikkerhet, medisinske forhold, samt administrative og økonomiske konsekvenser. Oppdraget er utformet i samråd med Helse- og omsorgsdepartementet, og tilsvarende oppdrag vil gis Helsedirektoratet.	
Frist og rapportering: Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen oversende utredning og tilråding, herunder eventuelle forslag til regelverksendringer innen 31. desember 2024 .	

3.5 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

3.5.1 Prioriteringer

Statens vegvesen skal:

- Sikre god og trygg fremkommelighet både i hverdagen og i krisesituasjoner.
- Arbeide mot langsiktige drift- og vedlikeholdsplaner med i utgangspunktet i tilstanden på veinettet.
- Arbeide med skredsikring og skredsikringsteknologi og følge opp arbeidet med en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor.
- Følge utviklingen i personbiltrafikken i de største byene, og sammen med de andre avtalepartene vurdere behov for å iverksette tiltak for å nå nullvekstmålet.
- Lede forhandlinger om byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma.

3.5.2 Styringsparametere og -informasjon

Styringsparameter
<i>Endring i reisetid</i> <i>Oppetid på riksveinettet</i>
Styringsinformasjon
<i>Forsinkelsestimer på strekninger der det er grunnlag for å rapportere om dette</i>
<i>Transport i by</i> Trafikktellinger (byindeksen) er hovedindikator for å følge opp byvekstavtalene. Vi ber Statens vegvesen rapportere på hele indikatorsettet for byvekstavtalene.
<i>Sykkel</i> Rapportere på hvordan det arbeides med å øke sykkelandelene og utvikling i sykkelandelene (pst) nasjonalt og i byene.
<i>Skredsikring</i> Rapportere på oppfølging av gjennomføringsplan for skredsikring av riksveier med høy og middels skredfaktor.
<i>Bompenger</i> Rapportere på resultatene for bompengeselskapenes drift for 2023 samt status for evaluering av bompengereformen.

3.5.3 Føringer

Universell utforming

I 2024 skal Jernbanedirektoratet, i nært samarbeid med Statens vegvesen og andre relevante virksomheter, videreføre arbeidet med å bidra til bedre koordinert assistansetjeneste ved kollektivknutepunktene ved å videreutvikle tilbudet om assistansetjeneste mellom tog, buss og øvrige kollektivtransportmidler som allerede eksisterer på stasjoner/terminaler.

Transport i by

Statens vegvesen skal bidra til at målet om nullvekst for persontransport med bil gir en tydelig retning for areal- og transportpolitikken i byområdene gjennom bl.a. arbeidet med byvekstavtaler. I de fire største byområdene med byvekstavtale har personbiltrafikken frem til nå ligget under referanseåret som den måles opp mot, men det var en vekst fra 2021 til 2022. Statens vegvesen må sammen med de andre avtalepartene følge den videre trafikkutviklingen og måloppnåelsen tett og sikre at dette legges til grunn i vurderingene av hvilke tiltak som skal gjennomføres i porteføljestyringen av avtalene.

Som det fremgår av supplerende tildelingsbrev nr. 9 for 2023 til Statens vegvesen, er det årlige statlige bidraget til store kollektivprosjekter økt til 70 pst. fra 2023. Dette blir videreført i 2024 og er derfor å anse som en varig endring. Vi ber Statens vegvesen legge denne økningen til grunn i sin dialog med byområdene og i kommende innspill til statsbudsjettet. Vi ber også om at Statens vegvesen følger opp økningen i tilskuddet som en del av rapporteringen på de statlige midlene i avtalene.

I byvekstavtalen for Nord-Jæren utbetales det tilskudd til å redusere bompengene og for å fjerne rushtidsavgiften. Det er åpnet for at disse tilskuddene kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* og Innst. 456 S (2021–2022). Lokale parter i byvekstavtalen for Nord-Jæren har så langt ikke vedtatt at disse tilskuddene i sin helhet skal gå til tiltak for bedre kollektivtransport. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen, sammen med øvrige parter i byvekstavtalen for Nord-Jæren, vurderer effekten tilskuddene har på muligheten for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil og ser dette sammenheng med øvrige tiltak i byområdet med sikte på måloppnåelse.

Kristiansandsregionen og Nedre Glomma vil inviteres til forhandlinger om byvekstavtaler. Midler til byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma i 2024 fremgår av Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2023–2024). Midlene som fastsettes i mandatet skal legges til grunn for en avtaleperiode på ti år. Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet vil fastsette mandat for forhandlinger om byvekstavtaler med de to nevnte byene. Statens vegvesen skal lede forhandlingsgruppen for byvekstavtalene i byområdene og koordineringsgruppen dersom det blir inngått avtaler.

Sykkel

Statens vegvesen skal bidra til å nå det langsiktige målet om en sykkelandel på 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis. I 2024 skal Statens vegvesen sette i verk tiltak for å øke sykkelandelen, bl.a. ved å fortsette arbeidet med å tilrettelegge for syklistere og et sammenhengende hovednett for sykkel i byområdene.

Skredsikring

Statens vegvesen skal legge til rette for at andre veieiere kan holde sine skredpunkt i Nasjonal vegdatabank (NVDB) oppdatert slik at det er mulig å hente ut en samlet nasjonal oversikt over skredpunkter.

Bompenger

Statens vegvesen har, i lys av sitt omfattende sektoransvar innenfor bompengefinansiering, en sentral rolle for å sikre at den offentlige bompengeforvaltningen ivaretas effektivt og forsvarlig slik at omdømmet og tilliten til bompengesektoren ivaretas. Utover den foreløpige og årlige rapporteringen av bompengeselskapenes drift til Samferdselsdepartementet, skal Statens vegvesen følge opp den eksterne evalueringen av bompengereformen, herunder regelverksarbeid, og kontinuerlig vurdere tiltak for å sikre en effektiv og forsvarlig bompengeinnkreving, inkludert bompengeselskapenes og utstederselskapenes praksis overfor bilistene.

Statens vegvesen skal i 2024 arbeide videre med å etablere og legge til rette for å forvalte en ordning med statlig delgaranti for bompengelån for nye riksveiprosjekter.

Bruk av bompenger i Miljøpakke Trondheim trinn 3

Som følge av at avtaleområdet for byvekstavtalen for Trondheims-området ble utvidet i 2019, ble det gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet åpnet for bruk av bompenger fra Bypakke Trondheim trinn 3 til tiltak i kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal, jf. Innst. 13 S (2019–2020). Ved reforhandlingen av byvekstavtalen er avtaleområdet utvidet med Skaun og Orkland kommuner. Partene har lagt til grunn at virkeområdet for bompenger innkrevd i Trondheim også skal utvides til å gjelde tiltak i disse to kommunene.

I tråd med lokale parters ønske legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompenger kan brukes i hele avtaleområdet for den nye byvekstavtalen. Det forutsettes at bruken av bompenger begrenses til mindre tiltak i disse kommunene, og at finansieringen håndteres innenfor rammene for porteføljestyring og økonomi som er gitt for Bypakke Trondheim i Prop. 113 S (2022–2023) og Innst. 481 S (2022–2023). Vi ber om at Statens vegvesen følger dette opp.

3.6 Andre mål og prioriteringer

3.6.1 Samfunnssikkerhet

Statens vegvesen skal ivareta sentrale nasjonale oppgaver innen samfunnssikkerhet og beredskap og bidra til totalforsvaret.

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

Statens vegvesen skal i første og andre tertialrapport i 2024 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet og delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering. Rapporteringen skal få frem forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapporten skal være et selvstendig vedlegg til første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten. Inkludert i rapporten ber departementet om at det skal rapporteres på hvor mye av infrastrukturen som er kartlagt for sårbarhet mot fremtidige klimaendringer.

I 2024 skal Statens vegvesen prioritere videre arbeid knyttet til implementering av sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften, og sørge for tilstrekkelig kompetanse om sikkerhet. Videre skal Statens vegvesen følge opp ev. avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2023.

Statens vegvesen skal i 2024 etablere et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i veisektoren – VegCERT i tråd med den anbefalte løsningen i Statens vegvesens utredningsrapport av 23. november 2022. Det er viktig at de tjenestene som VegCERT leverer oppleves som relevante for brukerne – fylkeskommunene og Nye Veier AS. Statens vegvesen bes derfor ha tett dialog med brukerne om den videre utvikling av responsmiljøet. Statens vegvesen bes også om å legge til rette for økt brukerfinansiering fra og med 2025.

Vegvesenet skal i 2024 bidra i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer og å delta i beredskapsplanlegging og øvelser der Statens vegvesen har en rolle.

Departementet viser til Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*, som ligger til grunn for regjeringens arbeid med klimatilpasning. Statens vegvesen skal jobbe for at infrastrukturen er tilpasset et fremtidig klima. I arbeidet med klimatilpasning skal Statens vegvesen vurdere oppfølging av relevante anbefalinger og konklusjoner fra Dokument 3:6 (2021–2022) *Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å tilpasse infrastruktur og bebyggelse til et klima i endring*. Videre bør det vurderes om siste års erfaringer tilsier endrede prioriteringer i arbeidet med klimatilpasning.

Vi ber Statens vegvesen prioritere arbeidet med å kartlegge infrastrukturens sårbarhet for fremtidige klimaendringer. Herunder bør det vurderes om dagens verktøy for å redusere risiko er godt nok.

Statens vegvesen skal som deltaker i direktoratgruppen for klimatilpasning bidra til å besvare oppdraget som Klima- og miljødepartementet har gitt til Miljødirektoratet om å utarbeide en nasjonal klimasårbarhetsanalyse hvert fjerde år.

4. Andre føringer og krav

4.1. Fellesføringer fra regjeringen

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2024.

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet vil tidlig i 2024 sende ut et rundskriv med utdypende forklaring på hvordan virksomhetene skal forstå fellesføringene og hvordan de skal framstille resultatene i årsrapportene. Når rundskrivet foreligger, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til dette.

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.

Videre skal Statens vegvesen foreta 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

Regjeringen har høye ambisjoner når det gjelder 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. I årsrapporten skal *Statens vegvesen* oppgi antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og / eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2024 og omtale utviklingen sett opp mot virksomhetens gjennomsnitt for 2020 og 2021.

Redusere konsulentbruken

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egenkompetanse.

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.

I årsrapporten for 2024 skal Statens vegvesen rapportere om konsulentbruken og oppfølgingen av fellesføringen, herunder om totalbeløp for kjøp av konsulenttjenester, 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.

Som en del av rapporteringen skal Statens vegvesen også gi en overordnet omtale av eventuelle kjøp av konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2024 og opplyse om totalbeløp for kjøp av slike tjenester. Dersom utgifter til kjøp av konsulenttjenester er vesentlige, bør virksomheten i note til årsregnskapet spesifisere dette nærmere. Har virksomheten større kjøp av konsulenttjenester fra andre statlige leverandører, bør dette fremgå særskilt.

4.2. Lærlinger

Alle etater under Samferdselsdepartementet skal i 2024 fortsette arbeidet med å knytte til seg lærlinger. Antallet lærlinger skal stå i et rimelig forhold til etatens størrelse. Etater med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst en lærling, og større etater bør ha ambisjon om flere lærlinger. Statens vegvesen skal videre vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag og om antall lærlinger kan økes sammenliknet mot tidligere år. Etaten skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor. I tillegg ber vi om at Statens vegvesen arbeider for å ta imot studenter i praksis i tråd med intensjonene i Meld. St. 16 (2020-2021) *Utdanning for omstilling – Økt arbeidslivsrelevans i høyere utdanning*.

I årsrapporten for 2024 skal Statens vegvesen redegjøre for antall lærlinger, om det har vært vurdert å øke antallet og eventuelt innenfor hvilke fag samt hvilket opplæringskontor virksomheten er tilknyttet. Statens vegvesen skal også rapportere på arbeidet med å ta imot studenter i praksis. Dersom kravene ikke er oppfylt, må det redegjøres for årsaken til dette og hva som er gjort for å oppfylle kravene.

4.3. Anstendige lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester og i bygge- og anleggskontrakter

Ved inngåelse av kontrakter bør staten bidra til anstendige lønns- og arbeidsvilkår. I tjenestekontrakter og bygge- og anleggskontrakter over 1,3 mill. kr (ekskl. mva.), som blant annet statlige myndigheter inngår, skal ansatte hos leverandører og underleverandører ikke ha dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av gjeldende allmenngjøringsforskrifter eller landsomfattende tariffavtaler, jf. forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter. Statens vegvesen må sikre at kravene til lønns- og arbeidsvilkår følges opp i anskaffelser og at kontrollplikten gjennomføres.

4.4. EØS-arbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felleseuropeiske løsninger. Regjeringens EU/EØS-arbeidsprogram understreker at vi fra norsk side skal drive aktiv medvirkning i de prioriterte EØS-sakene og ta i bruk

handlingsrommet i EØS-avtalen. Nytt arbeidsprogram for 2024-2025 vil etter planen ferdigstilles i mars.

EU utvikler mer sektorovergrepene 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 også kontinuerlig med å redusere etterslepet av EU-rettsaker 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. I oppfølging av rapporten om Departementenes EØS-arbeid fra 2021 er riktig gjennomføring av EØS-regelverk viktig. 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 er aktiv i regelverksprosessene i EU gjennom deltagelse 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.

4.5. Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner

4.5.1 Kostnadsriktige gebyrer

Med budsjettforslaget for 2024 skal gebyrene på trafikant- og kjøretøyområdet være kostnadsriktige med enkelte unntak. Statens vegvesen skal arbeide for at samtlige gebyrer på trafikant- og kjøretøyområdet er kostnadsriktige i tråd med rundskriv R-112 *Bestemmelser om statens gebyr- og avgiftsfinansiering*, jf. Riksrevisjonens rapport om etterlevelse av Stortingets forutsetninger for gebyrfinansiering av offentlige tjenester fra 2020 og senest omtale i Dokument 1 (2023–2024). Dette omfatter bl.a. nødvendige justeringer som følge av effektivisering av tjenesteproduksjonen. Reduksjon av gebyrinntektene skal behandles i den ordinære budsjettprosessen.

4.5.2 Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier

Riksrevisjonen har pekt på forbedringsbehov knyttet til informasjon om resultat av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei. Statens vegvesen skal i T2 gi en første samlet vurdering av oppfølging av merknadene. Etaten skal i samarbeid med fylkeskommunene se på muligheter for å innhente aggregerte data om fylkesvei på en standardisert måte.

Statens vegvesen skal også gjøre vurderinger av oppfølging av riksrevisjonens merknader i tilknytning til rapportering av styringsinformasjon «Effektivitet innen drift og vedlikehold» og «Tilstandsindikator».

4.6. Oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036

Regjeringen tar sikte på å legge frem stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2025-2036 våren 2024. Meldingen gjelder fra og med budsjettåret 2025. Statens vegvesen må være forberedt på mulige justeringer og nye bestillinger i forberedelsene til 2025-budsjettet som følge av fremlegget og Stortingets behandling. Departementene vil vurdere behovet for retningslinjer for virksomhetenes oppfølging av meldingen etter at Stortinget har avgitt innstillingen.

5. Styring og kontroll i virksomheten

5.1. Effektivisering

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med å redusere sine interne kostnader til 10,4 mrd. 2024-kr innen utgangen av 2024 og skal legge den overordnede planen for realisering av gevinster til grunn for sitt arbeid med dette. Vi ber Statens vegvesen i tertialrapportene og årsrapportene om å redegjøre for arbeidet med å nå målet. Det vises til supplerende tildelingsbrev nr. 14 for 2023 for vurdering av effektiviseringsarbeidet etter 2024.

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

5.2. Risikovurderinger og internkontroll

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

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

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

6. Rapportering

6.1. Rapport for første tertial

I rapporten for første tertial skal Statens vegvesen gi en overordnet risikovurdering av mål, prioriteringer og oppdrag i budsjettåret og ev. på lengre sikt, jf. kap. 5.3. 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 inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 30. april 2024 og prognose for forbruk for hele 2024 samt bruk av fullmakter som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret, gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2023–2024).

6.2. Rapport for andre tertial

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

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

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

Rapporten skal inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 31. august 2024 og prognose for forbruk for hele 2024 samt bruk av fullmakter som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret, gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023).

6.3. Årsrapport med årsregnskap

Statens vegvesen skal sende departement den ferdige årsrapporten for 2024 senest 15. mars 2025. Både leders beretning i årsrapporten og ledelseskommmentar i årsregnskapet skal signeres av virksomhetsleder.

Årsrapporten skal gi et dekkende bilde av virksomhetens resultater og gi departementet grunnlag for å vurdere måloppnåelse og ressursbruk, jf. bestemmelsene om økonomistyring i staten pkt. 1.6.1 og 2.3.3 og rundskriv R-115 *Utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap*.

Rapporteringen i årsrapporten skal følge de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet og inneholde relevant informasjon av betydning for departementets etatsstyring av Statens vegvesen.

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

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01–99
- Utnyttelsesgrad post 01–29
- Driftsutgifter
- Lønnsandel av driftsutgifter
- Lønnsutgifter per årsverk
- Andel administrative utgifter
- Administrative utgifter per årsverk

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

Nøkkeltallene og indikatorene settes opp som en tidsserie på tre år.

Departementet presiserer at følgende skal fremgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Statens vegvesen bidrar til å nå målene i kap. 2, herunder hvordan etaten følger opp bærekraftsmålene.
- 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 om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket status og etatens overordnede risikovurderinger.
- En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, herunder om det er avdekket avvik eller vesentlige svakheter i etatens internkontroll og hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt.
- Redegjørelse for effektiviseringsarbeidet
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

- Oversikt over oppdrag fra departementet som fortsatt er pågående og oppdrag som er avsluttet per 31.12.2024.

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

7. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 19. desember 2023 statsbudsjettet for 2024, jf. Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024).

7.1. Tildelinger og føringer

7.1.1. Tildelinger

For Statens vegvesen gjelder følgende bevilgninger:

Kap. 1320 Statens vegvesen

<i>Post</i>	<i>Navn på posten</i>	<i>Kr</i>
01	Driftsutgifter	4 566 100 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	9 720 700 000
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 429 600 000
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 822 300 000
30	Riksveiiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	10 349 700 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	376 000 000
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	22 400 000
65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	415 300 000
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	23 600 000
72	Tilskudd til riksferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 284 000 000
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	740 000 000
	Sum kap. 1320	33 749 700 000

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

<i>Post</i>	<i>Navn på posten</i>	<i>Kr</i>
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 571 500 000
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	3 907 900 000
	Sum kap. 1332	6 479 400 000

Kap. 4320 Statens vegvesen

<i>Post</i>	<i>Navn på posten</i>	<i>Kr</i>
01	Salgsinntekter m.m.	179 900 000
02	Diverse gebyrer	469 800 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	131 300 000
04	Billettinntekter fra riksveifeirjedriften	688 200 000
	Sum kap. 4320	1 469 200 000

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

7.1.2. Forutsetninger og føringer for tildelingene

Statens vegvesen har ansvar for å planlegge virksomheten i 2024 slik at målene kan nås innenfor bevilgningsrammene, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2.

Hovedregelen er 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. Samtidig skal pågående investeringsportefølje kunne gjennomføres rasjonelt. I omtalen i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet er Stortinget orientert om at bindingene for Statens vegvesen sin investeringsportefølje (postene 29 og 30) øker fra 2024 til 2025. Som følge av prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen, E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Sommerset er det anslagsvis økt budsjettbehov i 2025 på 420 mill. kr. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen legger til rette for oppstart av disse prosjektene i 2024. Etaten kan legge til grunn at 420 mill. kr kommer i tillegg til videreførte budsjettmidler til NTP-formål på kap. 1320 i 2025-budsjettet.

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter

I 2024 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 27. oktober 2023 med belastningsfullmakt til Helse- og omsorgsdepartementet.

Kap 1320, post 29 OPS-prosjekter

Det er bevilget i alt 4 619,0 mill. kr på post 29. Samlet stilles i dette tildelingsbrevet 1 822,3 mill. kr av denne bevilgningen til disposisjon for Statens vegvesen i 2024.

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. Tildelingen omfatter 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-prosjekter.

SD vil disponere midler 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–Langvassbukta. Til orientering vil departementet foreløpig sette av 1 196,2 mill. kr på kontoen i Norges Bank til milepælsutbetalinger tidlig i januar.

Det vises til 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 sendes til Samferdselsdepartementet, som vil legge dette til grunn for disposisjon av den resterende bevilgningen på kap. 1320, post 29.

Kap. 1320, post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det har over tid vært et høyt mindreforbruk på posten selv om prognosene for forbruk gjennom året tilsier at midlene i stor grad vil nyttes som forutsatt. Dette peker Statens vegvesen på i evalueringen av ordningen, jf. brev av 3. oktober 2023. Vi ber om at Statens vegvesen går i dialog med fylkeskommunene for å opprettholde fremdrift og utbetaling som er lagt til grunn for bevilgningen for 2024. Beløpet som overføres fra år til år må reduseres.

Det er en tilsagnsfullmakt knyttet til posten. Vi viser til tidligere dialog om saken og oppdatert Veileder i statlig budsjettarbeid av juni 2023 om beregning av tilsagnsfullmakter mv. Samferdselsdepartementet vil ta egen kontakt om saken.

Kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder

I Prop. 1 S (2023-2024) for Samferdselsdepartementet er det lagt til grunn 23,2 mill. kr til Tromsø i tilskudd til reduserte billettpriser. Det er videre lagt til at for Tromsø, Kristiansand og Nedre Glomma blir midlene innlemmet i byvekstavtalene når de ev. blir inngått. I byvekstavtalen for Tromsø som ble inngått i oktober 2023, er alle statlige midler omtalt som belønningsmidler. For 2024 vil midlene som er satt av til Tromsø i Prop. 1 S (2023-2024), få samme bruksområde som «belønningsmidler til byvekstavgifter». Ved behandling av Prop. 1 S (2023-2024) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2023-2024) er det bevilget totalt 199,7 mill. kr til byvekstavtalen for Tromsø i 2024. I Innst. 13 S (2023-2024) viser flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen til budsjettforliket mellom SV og regjeringspartiene, der det ble foreslått å øke bevilgningen til byvekstavtalen i Tromsø med 30 mill. kroner. Videre står det i merknaden at: «Tilskuddet skal brukes i tråd med intensjonen i avtalen, og i særlig grad bør det fokuseres på varige investeringer innenfor satsingsområdet gange, sykkel og trafikksikkerhetstiltak. Prioritering av prosjekter skal skje gjennom den årlige rulleringen av handlingsprogrammet.» Vi ber om at Statens vegvesen følger opp Stortingets føring for det økte tilskuddet ovenfor lokale parter i byvekstavtalen for Tromsø. Det legges opp til at denne økningen også skal gjelde for de framtidige årene av byvekstavtalen fram til 2032. Statens vegvesen skal rapportere på den samlede bruken av midlene i byvekstavtalen for Tromsø, inkludert økningen på 30 mill. kr.

Det er lagt til grunn 31 mill. kr til tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavgifter. Det er aktuelt å tildele midler til to til tre byer som en engangsutbetaling.

Tilskuddet skal inngå som et statlig bidrag i bypakkene i de aktuelle byene. Tildeling vil først kunne skje etter at Stortinget har behandlet en bypakke. Vi ber om at Statens vegvesen innen 15. februar 2024 lager et forslag til hvilke byer som kan være aktuelle for tilskudd i 2024, og hvordan midlene kan fordeles mellom byene.

I byvekstavtalene har staten de siste årene utbetalt belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud til fylkeskommunene der deler av midlene har stått ubrukt. Statens vegvesen har hatt tett dialog med byområdene for å redusere mindreforbruket. Den positive trenden tyder på at iverksatte tiltak fungerer etter hensikten. Vi ber om at Statens vegvesen følger opp mindreforbruk videre i 2024 og fortsetter å rapportere om utviklingen i tertial- og årsrapportene.

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 (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2023–2024), fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet og en annen fullmakt. Eksisterende fullmakter og de som meddeles her, er en del av budsjettildelingen.

I vedlegg 3 er fullmaktene omtalt i pkt. 7.2.1 og 7.2.2 gjengitt i sin helhet.

7.2.1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakter som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2024, 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 64 på 24 mill. kr.
- Gjennomføre de tidligere godkjente investeringsprosjektene E8 Sørbotn–Laukslett og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, innenfor endrede kostnadsrammer på hhv. 3 925 og 6 014 mill. kr. Det er presisert at fullmakten til å prisjustere kostnadsrammen i senere år også omfatter fullmakt til valutakursjustering.
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter på kap. 1320, post 30, som ikke er omtalt med kostnadsramme innenfor en samlet ramme på 8 460 mill. kr og en årlig ramme på 3 810 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 13 800 mill. kr og en årlig ramme på 5 450 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd til riksveiferjedriften på kap. 1320, post 72 innenfor en samlet ramme på 20 400 mill. kr og en årlig ramme på 3 250 mill. kr.
- Selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr.
- Postere mot mellomværende med statskassen knyttet til forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger.

7.2.2. 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

Karin Johanne Jacobsen
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen

Vedlegg 1 Styringskalender 2024 – Statens vegvesen

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none"> Etatsstyringsmøte med statsråden 	30. januar
Februar	<ul style="list-style-type: none"> Forklaringer til statsregnskapet 2023 Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024 til SD 	14. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none"> Årsrapport for 2023 til SD 	15. mars
April/mai	<ul style="list-style-type: none"> Foreløpige budsjetttrammer 2025 fra SD Frist for publisering årsrapport Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2023 	April/mai 1. mai 15. april
Juni	<ul style="list-style-type: none"> Tertialrapport 1 for 2024 til SD Etatsstyringsmøte Kontaktmøte om samfunnssikkerhet 	10. juni 24. juni Medio juni
September	<ul style="list-style-type: none"> Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2024 til SD 	September/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none"> Regjeringen fremmer Prop. 1 (2024-2025) for Stortinget Utkast til tildelingsbrev 2025 fra SD Tertialrapport 2 for 2024 til SD 	Primo oktober Medio oktober 10. oktober
November	<ul style="list-style-type: none"> Etatsstyringsmøte Kontaktmøte om samfunnssikkerhet 	1. november November / desember
Desember	<ul style="list-style-type: none"> Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2026 til SD Tildelingsbrev 2024 fra SD 	Primo desember Ultimo desember

Vedlegg 2 Prosjektstyring

Statens prosjektmodell ligger til grunn for kostnadsstyringsmatrisen, og den skal fortsatt ligge til grunn for styringen av prosjekter over terskelverdi (nå 1 mrd. kr). I samråd med Statens vegvesen legger Samferdselsdepartementet til grunn justeringer av kostnadsstyringsmatrisen:

1. **Terskelverdier for rapportering til departementet om avvik.** I dag skal Statens vegvesen rapportere hvert tertial om prognose overstiger P65, overstiger styringsrammen med 10 pst. eller overstiger styringsrammen med 250 mill. (det som inntreffer først). Erfaringen er at referansenivået «prognose overstiger P65» ikke gir merverdi og kan utgå fra rapporteringen.
2. **Rapporteringen må fange opp forventet utvikling og risiko.** Det er ikke tilstrekkelig å kun beskrive hva som er status for kostnadsutviklingen p.t. Det må også gå tydelig frem av rapporteringen hva som er forventet utvikling fremover og gjenstående risiko for kostnadsøkninger eller manglende måloppnåelse og/eller fremdrift. Viktige spørsmål som rapporteringen bør 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 Statens vegvesen har iverksatt?
 - d. Har Statens vegvesen behov for avklaringer med departementet?
 - e. Hvordan vurderes gjenstående usikkerhet/risiko?
3. **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, også utenom de faste rapporteringspunktene. Samferdselsdepartementet mottar mye informasjon fra Statens vegvesen i mange kanaler og det er derfor svært viktig at varslingene har en form som gjør at departementet forstår implikasjonen av informasjonen som gis. 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».
 - c. Det må fremgå tidsfrister for tidskritiske prosesser herunder kontraktinngåelser mv. slik at Samferdselsdepartementet raskt kan vurdere behovet for fullmakter til Statens vegvesen.

Vedlegg 3 – Statens vegvesen – delegerte fullmakter

1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Merinntektsfullmakter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 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 2024 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	24 mill. kroner

"

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

1.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:	Under kap./post	innenfor endret kostnadsramme på:
E8 Sørbotn–Laukslett	1320/30	3 925 mill. kroner
E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	1320/30	6 014 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2024-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

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

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme	8 460 mill. kroner	3 810 mill. kroner

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

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30	Riksveiinvesteringer: Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv	500 mill. kroner

"

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

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

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	13 800 mill. kroner	5 450 mill. kroner

"

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

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	20 400 mill. kroner	3 250 mill. kroner

"

Salg og bortfeste av fast eiendom

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 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 2024 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statenskapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen."

2. Fullmakter etter bevilgningsreglementet

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

Finansdepartementet har i rundskriv R-110 av 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 2024, 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 2024 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 videre delegeres internt, men departementet forutsetter da at Statens vegvesen har et opplegg for å følge opp utøvelsen av en ev. delegert fullmakt, slik at praktiseringen blir mest mulig ensartet.

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

Vedlegg 4 – Handlingsplan, strategi og samarbeid 2024

Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2024				
	T1/T2/ÅR	Lagt fram	Tidsperiode	Kommentar
Strategier				
Nasjonal pollinatorstrategi		Juni 2018	2018-2028	
Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren	T1,T2,ÅR	Des. 2020	Ikke angitt	Rapportering på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet 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.
Etablering av døgnhvileplasser (veileder/strategi)	ÅR	2017		
Strategi for rasteplasser langs riksvei	ÅR	Des. 2020	Ikke angitt	Rapportering - antall etablerte rasteplasser. SVV skal rapportere på hvor vi står i forhold til målet om at hovedrasteplasser skal gi alle trafikantgrupper på riksveinettet et tilbud om stopp, rast og hvile om lag hver time.
Jordvernstrategi	ÅR	Mai 2021	2021-2025	
Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi		Juni 2021		
Nasjonal plaststrategi		August 2021		
Strategi for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrollatene		2016 (rev. 2021)		
Strategi for arbeidslivskriminalitet		Febr 2021	2021-	
Nasjonal strategi for digital sikkerhet		Januar 2019		
Strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data				
Handlings- og tiltaksplaner				
Handlingsplan for naturmangfold		Des. 2015	ikke angitt	
Tiltaksplan for ville pollinerende insekter		August 2021	2021-2028	
Tiltaksplanplan for bekjempelse av fremmede skadelige arter		August 2020	2020-2025	

Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2024				
	T1/T2/ÅR	Lagt fram	Tidsperiode	Kommentar
Handlingsplan "Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge"		August 2021	2021-2025	
Nasjonal plan for døgnhvileplasser	ÅR	2017 (rev. 2021)		Rapportering på antall døgnhvileplasser og andel av total
Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren		Januar 2021	2021-2030	
Handlingsplanen for økt andel klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon		September 2021	2021-2030	
Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025		Juli 2019	2019-2025	
Tiltaksplan for Oslofjorden		Mars 2021	2021-2026	Regjeringens tiltaksplan for Oslofjorden ble lagt fram 30.mars 2021. Miljødirektoratet har i den forbindelse fått i oppgave å koordinere gjennomføringen av tiltak i planen og skal rapportere til Oslofjordrådet sommeren 2022. Det er laget såkalte tiltakskort der Statens vegvesen skal rapportere framdrift og gjennomføring for hvert av tiltakene dere har ansvar for på et eget Teamsområde hos Miljødirektoratet. Det som står beskrevet i tiltakskortene 10. juni 2022 vil være grunnlag for rapportering til Oslofjordrådet.
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025	ÅR / Egen rapportering	Mars 2022	2022-2025	
Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029 <i>Sammen om aktive liv</i>		Juni 2020	2020-2029	
Handlingsplan for forebygging av selvmord 2020-2025 Ingen å miste	ÅR / Egen rapportering	September 2020	2020-2025	Statens vegvesen skal følge opp Handlingsplan for forebygging av selvmord 2020–2025, og rapportere på tiltak 14 og 16. Etagen skal delta i direktoratsamarbeidet tilhørende Nasjonalt forum for forebygging av selvmord, herunder ha ansvaret for å lede arbeidet med å videreutvikle mer standardiserte kriterier for klassifisering av selvmord i trafikken.
Nasjonal alkoholstrategi. <i>En helsefremmende og solidarisk alkoholpolitikk</i>		Februar 2021	2021-2025	

Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Statens vegvesen i 2024	T1/T2/ÅR	Lagt fram	Tidsperiode	Kommentar
Handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren	ÅR / Egen rapport	Oktober 2022	2022-	Handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren ble lagt fram i slutten av oktober 2022. Planen inneholder en rekke tiltak hvor SVV er involvert i større eller mindre grad. Oppdrag til Statens vegvesen ble gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 20 av 5. desember 2022.
Arbeidsgrupper mv.				Vi viser til punktet i instruks for Statens vegvesen om å samarbeide med andre offentlige myndigheter, virksomheter og bransje- og brukerorganisasjoner for å ivareta samfunnsoppdraget. 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 trafkkksikkerhet				
Tverrsektoriell prosjektgruppe for bedre håndtering av ikke-forurensende masser				
Fyrtårnprosjektet - Registrering av skader, analyse og bruk				