



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen

2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

25/5599-

19. desember 2025

Statsbudsjettet 2026 - tildelingsbrev til Statens vegvesen

1. Innledning	2
2. Overordnede mål og hovedprioriteringer	2
3. Mål og prioriteringer i 2026	3
4. Andre føringer og krav	232
5. Styring og kontroll i virksomheten	26
6. Rapportering	27
7. Budsjettildeling og fullmakter	29

Vedlegg

- 1. Styringskalender 2026
- 2. Fullmakter
- 3. Retningslinjer for prosjekt- og porteføljestyring
- 4. Handlingsplaner, strategier og samarbeid i 2026

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Daniel Kleiven
Pasten
22 24 8165

1. INNLEDNING

Departementet viser til Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2025–2026) som ble behandlet av Stortinget 17. desember 2025. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler til Statens vegvesen i 2026.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er forankret i budsjettproposisjonen og Stortingets behandling av denne, den nye instruksen til Statens vegvesen som gjelder fra 1. januar 2026 samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen kommer frem av styringskalenderen, jf. vedlegg 1. Departementets styringssignaler gis alltid skriftlig.

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

2. OVERORDNEDE MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER

Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024), er styrende for regjeringens transportpolitikk i årene fremover. Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050». De fem hovedmålene er:

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

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

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

Regjeringen fortsetter innsatsen med å ta bedre vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. Det vil gi bedre sikkerhet i trafikken og bidrar til å ivareta militær mobilitet. Drift og vedlikehold av riksveinettet som legger til rette for et sikkert veinett med framkommelighet i hele landet, er en hovedprioritering. Det medvirker til å forebygge uønskede hendelser og redusere konsekvensene om de oppstår. Satsingen på drift og

vedlikehold i Nasjonal transportplan 2025–2036 følges opp i budsjettet for 2026, og er styrket sammenlignet med 2025.

Satsingen på byvekstavtalene og andre tilskudd til byområdene for å nå nullvekstmålet skal styrke tilbudet for de som reiser kollektivt, sykler og går. Samtidig vokser personbiltrafikken i flere byområder. I 2026 skal Statens vegvesen bidra til effektiv bruk av midler og en aktiv porteføljestyring i avtalene med prioritering av tiltak som bidrar til bedre måloppnåelse. Det må gjøres en mer omfattende vurdering av virkemiddelbruken som en del av kommende reforhandlinger av byvekstavtalene, der partene må kunne underbygge at virkemiddelpakkene vil gi måloppnåelse. Forberedelsene av reforhandlingene vil fortsette i 2026.

3. MÅL OG PRIORITERINGER I 2026

I dette kapitlet omtales mål, prioriteringer, styringsinformasjon og -parametere som Statens vegvesen skal benytte for sin virksomhet i 2026. Her ligger også nye oppdrag knyttet til noen av målene.

Som hovedregel skal alle rapporteringskrav i denne delen svares ut i årsrapporten. Rapportering i tertialrapporter og øvrig rapportering er presisert.

3.1 Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Veinettet

3.1.1 Styringsinformasjon

Styringsparameter

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">- <i>Endring i reisetid (for eksempel forsinkelsestimer)</i>- <i>Oppetid på riksveinettet</i>- <i>Reisetidsbesparelser (nye prosjekter)</i> |
|---|

Statistikk

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">- <i>Antall skredutsatte strekninger/punkter som er utbedret</i>- <i>Antall etablerte døgnhvileplasser</i> |
|---|

Annen rapportering

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- <i>Status tunnelutbedringsprogrammet</i> |
|--|

3.1.2 Prioriteringer

I 2026 skal Statens vegvesen:

- Sikre god, sikker og forutsigbar framkommelighet både i normal- og krisesituasjoner
- Sørge for at brukerne får god informasjon om føreforhold, reisetid, rutevalg og uønskede hendelser

- Utbedre strekninger, bruer og bærende konstruksjoner som er viktige for militære forflytninger i tråd med Nasjonal transportplan 2025-2036
- Bidra til en mer seriøs bransje, med bedre og tryggere arbeidsforhold og likere konkurransevilkår i sektoren

3.1.3 Føringer

Militær mobilitet

Det vises til Forsvarets rapport om militære behov for transportinfrastruktur som ble oversendt Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet 17. juni 2025, i henhold til «Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur». Rapporten ble oversendt transportvirksomhetene 2. juli 2025. Behovsanalysen skal legges til grunn for prioritering av mindre tiltak som Statens vegvesen mener det er aktuelt å gjennomføre innenfor rammen av 2026-budsjettet. Samfunnssikkerhet og beredskap inngår også i prioriteringskriteriene for planporteføljen (jf. Retningslinjer for prosjekt- og porteføljestyling). Statens vegvesen skal i 2026 arbeide i faggruppen for å følge opp rammeverket.

Det vises til oppdrag nr. 10-2025 – Vurdering av tilstand på fylkesveistrekninger med viktige funksjoner for totalforsvaret og Statens vegvesens leveranse 1. oktober 2025. Statens vegvesen skal fortsatt følge med på strekningene som har vært vurdert. I tråd med Statens vegvesens anbefaling tar vegvesenet fra og med 2026 de videre vurderingene av de aktuelle fylkesveistrekningene med inn i arbeidet med å følge opp rammeverket for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur. Oppdrag nr. 10-2025 anses som avsluttet.

Oversikt over hele veinettet

Iht. instruksen som gjelder fra 1. januar 2026 skal Statens vegvesen ha oversikt over og kunnskap om tilstand og utfordringer for hele det offentlige veinettet og følge utviklingen over tid. Nasjonal vegdatabank (NVDB) og KOSTRA er sentrale kilder for samlet informasjon om det offentlige veinettet. I 2025 har Statens vegvesen, sammen med Nye Veier AS og fylkeskommunene, jobbet med å få på plass et kunnskapsgrunnlag om tilstand og indikatorer for oppfølging. Arbeidet skal fortsette i 2026, og det må sees i sammenheng med innføring av målestokkonkurranse innenfor drift og vedlikehold og fylkeskommunenes rapportering gjennom KOSTRA. Så langt det lar seg gjøre skal forslag til nye og relevante statistikkvariabler følges opp med forslag til fjerning av mindre relevante variabler, slik at samlet rapportering fra fylkeskommunene ikke øker i omfang.

Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen skal bidra til å motvirke sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i sektoren. Satsingen på kontroll, håndheving og det tverretatlige samarbeidet med andre kontroll- og tilsynsmyndigheter skal videreføres. Erfaringene fra samarbeidet bidrar til økt kunnskap og gir et bedre grunnlag for å vurdere målrettede tiltak og tilpasninger i kontroll- og tilsynsvirksomheten for enda bedre å kunne motvirke arbeidslivskriminalitet på vei- og veitrafikkområdet.

Statens vegvesen skal videreføre samarbeidet med entreprenører og andre byggherrer for å motvirke arbeidslivskriminalitet i offentlige kontrakter.

3.1.4 Byområdene

Nullvekstmålet

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

3.1.4.1 Styringsinformasjon

Styringsparameter
- <i>Byindeks (for byområdene med byvekstavtaler og belønningsavtaler) – rapporteres ifm. arbeidet med Prop. 1 S og tertialrapporter</i>
Statistikk
- <i>Trafikkarbeid, transportmiddelfordeling, antall kollektivreiser og klimagassutslipp fra veisektoren (for byområdene med byvekstavtaler) – rapporteres ifm. arbeidet med Prop. 1 S</i> - <i>Areal og parkering (for byområdene med byvekstavtaler) – rapporteres ifm. Prop. 1 S annethvert år, neste gang i Prop. 1 S for 2027</i>
Annen rapportering
- <i>Måloppnåelse for byområdene som får tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder</i> - <i>Tiltak for å styrke porteføljestyringen i byvekstavtalen</i>

3.1.4.2 Prioriteringer

I 2026 skal Statens vegvesen

- Bidra til å legge til rette for kommende reforhandlinger av byvekstavtalene i de fire største byområdene.
- Fortsette arbeidet med å få bedre prognoser og redusere mindreforbruket i byvekstavtalene, bl.a. gjennom tett dialog med tilskuddsmottakerne
- Legge til rette for å inngå en ny belønningsavtale med Buskerudbyen, dersom byområdet kan godtgjøre at midlene bidrar til at nullvekstmålet nås.

3.1.4.3 Føringer

Forberedelser til reforhandlingene av byvekstavtalene

I 2026 vil Samferdselsdepartementet fortsette arbeidet med å forberede reforhandlingene av byvekstavtalene i de fire største byområdene. I dette arbeidet vil departementet ha behov for bistand fra Statens vegvesen. Byutredningene er i en avsluttende fase og vil være en viktig del av det faglige grunnlaget. Statens vegvesen skal bidra med faglige vurderinger til

forhandlingsmandater og lede reforhandlingene. Det er foreløpig ikke besluttet når reforhandlingene for det enkelte byområde skal starte opp.

Etaten forvalter tilskuddene i byvekstavgiftene, og skal i samråd med departementet fastsette nye retningslinjer som oppfølging av oppdrag nr. 10-2024.

Styrket porteføljestyling og bruk av prisvirkemidler

Statens vegvesen skal i 2026 fortsette arbeidet med tiltak for å i større grad integrere lokale virkemidler innenfor areal- og parkeringspolitikk med øvrige virkemidler i den løpende oppfølgingen av byvekstavgiftene.

Prisvirkemidler som bompengetakster og billettpriser i kollektivsystemet kan bidra til å redusere kø- og trengselsutfordringer, f.eks. ved å redusere reiser i rushtid. Bl.a. er det innenfor dagens bompenger regelverk og tekniske løsninger mulig for lokale myndigheter å lage mer treffsikre bompengelopplegg som kan bidra til økt måloppnåelse. Dette er temaer som Statens vegvesen som fagetat skal legge til rette for at partene kan vurdere i det videre arbeidet med byvekstavgiftene. Etaten skal også i tråd med sitt faglige ansvar bidra med å gjøre vurderinger av mer treffsikre bompengoordninger i byområdene. Vi viser også til føringer for videre utvikling av bompengoordningen i byområdene i supplerende tildelingsbrev nr. 19 av 29. november 2024.

Sykkel

Det langsiktige målet om 20 pst. sykkelandel i byområdene og 8 pst. på landsbasis er videreført i Nasjonal transportplan 2025–2036. For å nå de ambisiøse målene må sykkelandelen i byområdene øke. Bevilgningen i 2026 legger til rette for en økt satsing på tiltak for gående og syklende i de største byområdene. I det videre arbeidet med å legge til rette for økt sykling ber vi Statens vegvesen jobbe videre med kunnskapsgrunnlag om sykkel i byområder med byvekstavgifter og vurdere om det kan være hensiktsmessig å utarbeide et felles faglig grunnlag eller en strategi for å øke sykkelandelen i det enkelte byområde med byvekstavgift.

3.2 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

3.2.1 Styringsinformasjon

Styringsparameter
- Nettoantall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi (for slutførte prosjekter over 1 mrd. kr)
- Netto dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite) for slutførte prosjekter over 1 mrd. kr
- Klimagassutslipp fra Statens vegvesens anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold samt ferjer. Det skal skilles mellom direkte utslipp fra anleggsdriften og arealrelaterte utslipp
- Oppfølging av ladestrategien og plan for offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge el-kjøretøy langs riksveinettet

Statistikk
- Måltallene for nullutslippskjøretøy som definert i Nasjonal transportplan 2025–2036. - Klimagassutslipp fra transportsektoren og fra veitransport, målt i CO₂-ekvivalenter (tall fra Statistisk sentralbyrå) - Bruk av nullutslippsmaskiner på Statens vegvesens anleggsplasser; både antall maskintimer og antall maskiner etter hovedmaskinkategori og størrelse - Utviklingen av lade- og fylleinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport; antall hurtigladestasjoner fordelt på hurtig- og lynladere (50 kW og de over), antall hydrogenfyllestasjoner og antall naturgass-/biogassfyllestasjoner - Antall byer/kommuner med overskridelser av nasjonale mål og grenseverdier i forurensningsforskriften for hhv. NO₂, PM₁₀ og PM_{2,5} - Antall personer utsatt for over 38 dB døgnekvivalent innendørs støy
Annen rapportering
- Arbeid med før- og etterundersøkelser av hvilken effekt utbygging, drift og vedlikehold, samt ev. avbøtende tiltak, på utvalgte veistreknings har på økosystemet - Arbeid med å redusere påvirkning fra egen virksomhet på naturmiljø, herunder forurensning av salt, plast og miljøfarlige stoffer, lokal luftforurensing, lysforurensing samt støy fra veitrafikk. Rapporteringen skal gjøre det mulig å følge utviklingen fra år til år

3.2.2 Prioriteringer

Statens vegvesen skal i 2026 prioritere:

- Å følge opp ladestrategien gjennom å videreføre arbeidet med å bygge nye døgnhvile- og rasteplasser. Det skal legges til rette for å kombinere lading og avvikling av hvile for yrkessjåfører.
- Så langt som mulig unngå inngrep i natur av nasjonal eller vesentlig regional betydning.
- Å redusere negativ påvirkning på natur fra drift og vedlikehold.

3.2.3 Føringer

Vi ber Statens vegvesen redegjøre for hvilke tiltak i vannforvaltningsplanene som følges opp av Statens vegvesen og status for disse.

Statens vegvesen skal arbeide videre med å etablere et hjemmelsgrunnlag og en sentral forskrift om kommunale nullutslippssoner, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 12 av 4. april 2025.

3.2.4 Oppdrag

Oppdrag nr:	1-2026
Navn på oppdrag:	Kunnskapsgrunnlag og anbefalinger for bruk av før- og etterundersøkelser
Bakgrunn: Før- og etterundersøkelser kan gi nyttig kunnskap om hvordan utbygging, drift og vedlikehold av samferdselsprosjekter samt ev. avbøtende tiltak, påvirker naturmiljøet. Dette gir bedre grunnlag for læring, mer presise konsekvensvurderinger og mulighet for justering av praksis. Samferdselsdepartementet ønsker å videreutvikle og systematisere arbeidet med før- og etterundersøkelser.	
Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal i samarbeid med Jernbanedirektoratet, utarbeide en rapport der eksisterende erfaringer med før- og etterundersøkelser samles. Statens vegvesen skal lede arbeidet. Rapporten skal også gi anbefalinger om hvordan arbeidet kan videreutvikles og systematiseres. Rapporten skal bl.a. presentere hvilket kunnskapsgrunnlag før- og etterundersøkelser har bidratt med så langt, hvordan resultatene er brukt, utfordringer og ev. løsninger knyttet til metode og praksis samt hvordan undersøkelsene er finansiert. Etatene skal også vurdere om det bør gis tydeligere føringer for når før- og etterundersøkelser skal gjennomføres. Det bør også vurderes hvordan etterundersøkelsene skal følges opp. Samferdselsdepartementet ber i den forbindelse spesielt om en vurdering av følgende typer prosjekter: • Alle prosjekter med høy negativ påvirkning på områder med nasjonale eller regionale naturverdier. • Prosjekter som berører leveområder for truede eller nær truede arter. • Større prosjekter med betydelige endringer i hydrologiske forhold eller økosystemfunksjoner. • Prosjekter med særskilte problemstillinger som er typiske for transportsektoren, som omfattende barriereeffekter eller fragmentering av leveområder. • Prosjekter med økologisk kompensasjon, eller der det er gjennomført store avbøtende tiltak. Rapporten skal omtale forholdet til gjeldende lovverk og prosesser etter plan- og bygningsloven	
Frist og rapportering: Statens vegvesen skal levere rapport innen 1. november 2026	
Oppdrag nr:	2-2026

Navn på oppdrag:	Oppfølging av oppdrag 6-2025 – en forbedret tilstand for villrein
Bakgrunn: Bakgrunnen for oppdraget er Meld. St. 18 (2023–2024) Ein forbetra tilstand for villrein og leveransen fra Statens vegvesen 16. september 2025 med anbefaling av tiltak som må utredes videre som grunnlag for prioritering av tiltak.	
Beskrivelse av oppdraget: Vi ber Statens vegvesen utarbeide et konkret forslag til skiltplan for rv. 9, E39, rv. 13 og rv. 7 med en detaljering, herunder kostnader, som er nødvendig for at Samferdselsdepartementet kan ta stilling til ev. gjennomføring av forslagene. Det skal legges særlig vekt på å belyse konsekvenser for trafikksikkerheten og fremkommeligheten på disse strekningene. Tiltak som samlet sett gir størst mulig forbedret tilstand for villreinen i et område bør prioriteres. Ansvaret for rv. 13 er delt mellom Statens vegvesen og Nye Veier. Nye Veier har ansvaret fra krysset ved E134 i sør til omtrent Voss i nord. Hvis forslag til skiltplan berører Nye Veiers ansvarsområde, må forslag til plan avklares med dem. Det bør etableres gjensidig dialog med aktuelle kommuner, statsforvaltere og villreinsentere for å sikre god informasjon om andre planlagte tiltak i aktuelle områder. Rapporten skal inneholde konkrete forslag til skiltplaner med forslag til vedtak for de fire nevnte veiene, med et estimat på kostnader, konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet samt en vurdering av skiltplanenes bidrag til å gjøre tilstanden for villreinen forbedret, sett i sammenheng med tiltak som planlegges gjennomført av andre aktører i samme område.	
Frist og rapportering: Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen levere rapport innen 1. september 2026.	

Oppdrag nr:	3-2026
Navn på oppdrag:	Revisjon av piggdekkgebyrforskriften
Bakgrunn: Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2025 oppdrag nr. 4-2025, datert 20. desember 2024. Vi viser også til Statens vegvesen sitt svarbrev av 12. juni 2025. Det gis nå oppdrag om å foreta en helhetlig revisjon av forskrift 7. mai 1999 nr. 437 om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr (piggdekkgebyrforskriften). Samferdselsdepartementet ga i tildelingsbrevet for 2025 Statens vegvesen i oppgave å gjennomføre en enkel undersøkelse blant aktuelle kommuner om hvordan dagens piggdekkgebyrforskrift fungerer, samt vurdere effekter av å endre den. Vurderingen skulle også inneholde en konkret anbefaling av om det bør igangsettes et arbeid med å revidere piggdekkgebyrforskriften. Oppdraget hadde frist 30. juni 2025. Statens vegvesen besvarte oppdraget i brev av 12. juni 2025, og konkluderte med en anbefaling om en helhetlig revisjon av piggdekkgebyrforskriften. Statens vegvesen har avdekket flere svakheter ved nåværende piggdekkgebyrforskrift, og peker på flere sentrale elementer i forskriften som kan forbedres ved en fullstendig revisjon av forskriften. Dette	

gjelder bl.a. samtykke til etablering og avvikling av en ordning med piggdekkgebyr, administrative prosesser, gebyrperiode, gebyrets størrelse og bruk av ny teknologi.

Beskrivelse av oppdraget:

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen om å foreta en helhetlig revisjon av piggdekkgebyrforskriften i tråd med etatens egen anbefaling i brev av 12. juni 2025. I tillegg ber vi om at arbeidet inkluderer en vurdering av behovet for endring av piggdekkgebyrforskriften § 1 Virkeområde for utenlandske NATO-kjøretøy iht. NATO-avtalen 19. juni 1951 Art. XI og Tilleggsavtalen Art. 14-2 bokstav d nr. 1 for å sikre at Norge etterlever sine forpliktelser iht. inngåtte avtaler.

Vi ber om at et forslag til forskriftsregulering utarbeides, og oversendes departementet sammen med et utkast til høringsnotat.

Høringsnotatet skal utformes med grunnlag i utredningsinstruksen og Lovavdelingens veileder for lov- og forskriftsarbeid. Alle vesentlige konsekvenser av forslaget må vurderes og beskrives, herunder økonomiske og administrative konsekvenser.

Frist og rapportering:

Statens vegvesen skriver i brev av 12. juni 2025 at en fullstendig revisjon av forskriften vil ha en tidsramme på 1 til 1,5 år.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen oversende et forslag til fremdriftsplan for arbeidet innen 31. januar 2026.

3.3 Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

3.3.1 Styringsinformasjon

Styringsparameter
- <i>Antall drepte og hardt skadde</i>

Statistikk
- <i>Utførte kontroller og gjennomførte tilsyn</i>
- <i>Gjennomførte førerprøver og utvikling innen førerkort</i>
- <i>Totalt antall strekninger med streknings-ATK og ATK i enkeltpunkter</i>
- <i>Antall km møtefri riksvei</i>
- <i>Andel riksvei som tilfredsstiller minstestandard mht. utforkjøringsulykker</i>

Annen rapportering
- <i>Rapportere på oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029</i>

3.3.2 Prioriteringer

I 2026 skal Statens vegvesen prioritere:

- å videreføre forsterket innsats i trafikksikkerhetsarbeidet på vei innen kontroll og håndheving, inklusive øke bruken av automatisk trafikkontroll, kampanjevirkosomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov.
- Tiltak rettet mot aldersgrupper og trafikantgrupper med særlig høy risiko, herunder særskilt tung og lett motorsyssel og elsparkesyssel.
- Målrettede tiltak for å forhindre ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet.
- Målrettet tilsyns- og kontrollaktivitet innen trafikant- og kjøretøyområdet som bidrar til økt trafikksikkerhet, herunder særskilt kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre.

3.3.3 Føringer

Ulykkesutviklingen for tung og lett motorsyssel og ATV er særlig bekymringsfull. Mens det for andre trafikantgrupper har vært en nedgang i antall ulykker over tid, er det ingen nedgang i antall motorsysselulykker. Statens vegvesen skal være særlig aktiv i arbeidet for økt motorsysselssikkerhet i 2026, herunder utrede og foreslå nye konkrete tiltak for å møte denne utfordringen. Teknisk tilstand på lett motorsyssel, ATV/UTV og mopedbil bør prioriteres i lys av ulykkesutviklingen og funn i kontrollvirkosomhet og ulykkesanalyser.

Den risikobaserte kontrollvirkosomheten på trafikant- og kjøretøyområdet skal innrettes for å øke trafikksikkerheten, gi likere konkurransevilkår, gode arbeidsvilkår og ivareta miljø og fremkommelighet. Kontroll med drosjenæringen, herunder at aktørene har nødvendige tillatelser, og at kravene for drosjevirkosomhet for øvrig er oppfylt, er en viktig oppgave som skal videreføres, utvikles og inngå i Statens vegvesens ordinære kontrollvirkosomhet. Det tverretatlige kontrollsamarbeidet på veitransportområdet skal videreføres og videreutvikles. Statens vegvesen skal gi en samlet rapportering av resultatene fra egen kontrollvirkosomhet og fra samarbeidskontoller med andre virkosomheter.

Statens vegvesen skal følge med på ulykkesutviklingen og vurdere behov for videre endring av regelverket for små elektriske kjøretøy (herunder elsparkesykler) i 2026. Statens vegvesen skal øke egen kontrollinnsats rettet mot slike kjøretøy og ta initiativ til å øke kontrollinnsatsen i samarbeid med politiet.

Statens vegvesen skal følge med på ulykkesituasjonen for gående og syklende i byområdene, og vurdere tiltak for bedre sikkerhet.

Videre skal Statens vegvesen følge opp regjeringens økte satsing på ATK ved å etablere automatisk trafikkontroll på nye punkter og strekninger på riksveinettet, jf. gjeldende retningslinjer for valg av steder og strekninger for ATK, samt drift og forvaltning av tiltaket.

Statens vegvesen skal følge opp påvirkningsarbeid i internasjonale regelverksprosesser om automatisert kjøring for å synliggjøre trafikksikkerhetshensyn.

Statens vegvesen skal ta ytterligere initiativ om styrket kollisjonssikkerhet for buss i det internasjonale tekniske regelverksarbeidet. Statens vegvesen skal prioritere dette arbeidet og mulige nasjonale reguleringer i 2026.

Statens vegvesen må være forberedt på at det i lys av erfaringer fra kontroll med persontransportkabotasje og EU-domstolens avgjørelse i Kommisjonens sak mot Danmark om dette, kan bli behov for å vurdere nye tiltak for å sikre at slik transport utføres i samsvar med regelverket

Statens vegvesen skal prioritere arbeidet med oppfølging av organisering av forvaltningen i saker om førerrett og helse.

3.3.4 Oppdrag

Oppdrag nr.:	4-2026
Navn på oppdrag:	Utredning av hjelmpåbud for syklist og el-sparkesyklister
Bakgrunn: Bruk av sykkelhjelmer reduserer antall alvorlige hodeskader med 51 pst. og antall dødelige hodeskader med 72 pst. (kilde: TS-håndboka). Funn fra Statens vegvesens dybdeanalyser av ulykker i veitrafikken (UAG) underbygger dette. Leger knyttet til UAG har kommet til at 13 av de totalt 16 drepte syklistene i perioden 2019–2024 som ikke brukte hjelmer, kunne overlevd dersom de hadde brukt hjelmer. Registreringer av hjelmb Bruken blant syklist i 2024 viser 65 pst. hjelmandel. I dag er det kun påbudt med hjelmer på el-sparkesykkel for barn under 15 år. Det er ingenting i skadestatistikken som tilsier at et hjelmpåbud for el-sparkesykkel bør avgrenses til denne aldersgruppen. Beregninger har vist at risikoen forbundet med bruk av el-sparkesykkel er høyere enn risikoen knyttet til bruk av sykkel. Videre viser registreringer ved Oslo skadelegevakt at hodeskader er en betydelig utfordring ved bruk av el-sparkesykkel og var den hyppigst forekommende skaden i forbindelse med ulykker på el-sparkesykkel i 2019 (34,2 pst.). For el-sparkesyklister er det funnet at bruk av hjelmer reduserer antall hodeskader med 61 pst. (kilde: TS-håndboka).	
Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal utrede om det bør innføres hjelmpåbud for alle syklist og el-sparkesyklister. Utredningen bør se på hvordan et hjelmpåbud kan håndheves og sanksjoneres. Konsekvenser for utleiemarkedet skal vurderes særskilt. Det vil være relevant å innhente erfaringer fra Danmark, som innførte hjelmpåbud for el-sparkesykkel i 2022.	
Frist og rapportering: Statens vegvesen skal levere utredningen til departementet innen 31. desember 2026.	

Oppdrag nr.:	5-2026
Navn på oppdrag:	Utarbeide og følge opp plan med konkrete mål for økt kontrollinnsats rettet mot el-sparkesykkel

Bakgrunn: Det har vært økning i ulykker med el-sparkesykkel i 2025. Vi ser at mange av dagens regler ikke overholdes, både de som gjelder atferd og om kjøretøyet er lovlig. Kontroll er et svært effektivt trafikksikkerhetstiltak. Samtidig ser vi at kontrollaktiviteten av el-sparkesykler i dag er på et for lavt nivå. Det vises til omtale i kap. 3.3.3 om at Statens vegvesen skal øke egen kontrollinnsats rettet mot slike kjøretøy og ta initiativ til å øke kontrollinnsatsen i samarbeid med politiet.
Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal utarbeide og følge opp en plan med konkrete mål for økt kontrollinnsats. Planen skal både innebære konkrete mål for økte kontroller av forhold Statens vegvesen kan kontrollere på egenhånd, eksempelvis flere på en el-sparkesykkel der Statens vegvesen kan ilegge overtredelsesgebyr. Planen skal også inneholde initiativ overfor politiet med sikte på å gjennomføre konkrete felleskontroller med politiet i løpet av 2026. Planen må hensynta politiets muligheter til å prioritere slike kontroller, og ta sikte på å dekke flere av de største byene i Norge. Planen skal også inneholde en kommunikasjonsplan knyttet til kontrollene.
Frist og rapportering: Statens vegvesen skal oversende planen til Samferdselsdepartementet innen 28. februar 2026. Deretter skal Statens vegvesen rapportere månedlig på oppfølging av planen, herunder statistikk for gjennomførte kontrollaktiviteter. Første oppfølgingsrapport skal oversende senest 15. april 2026 med rapportering for mars.

Oppdrag nr.:	6-2026
Navn på oppdrag:	Utrede høyere aldersgrense for bruk av el-sparkesykkel og andre små elektriske motorvogner
Bakgrunn: Aldersgrensen for å bruke el-sparkesykkel og andre små elektriske motorvogner er i dag 12 år. Ved innføring av aldersgrense 12 år i 2022 ble også høyere aldersgrense vurdert. Ifølge ny statistikk fra Oslo skadelegevakt er det mange barn som skader seg på el-sparkesykkel. I lys av ulykkesutviklingen er det ønskelig med en ny vurdering av aldersgrensen.	
Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal basert på oppdatert kunnskapsgrunnlag om ulykkesutviklingen utrede forslag om høyere aldersgrense for bruk av el-sparkesykkel og andre små elektriske motorvogner, herunder mulig økning til 15 år. Også andre aldersgrenser kan vurderes. Utredningen bør sees i sammenheng med andre utredninger og tiltak knyttet til elsparkesykkel som Statens vegvesen gjør i 2026.	
Frist og rapportering: Statens vegvesen skal oversende utredning med tilrådning innen 31. august 2026.	

Oppdrag nr.:	7-2026
Navn på oppdrag:	Økte totalvekter på kjøretøy og vogntog -videre utredning

Bakgrunn:

Den 16. desember 2025 ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen oppdrag om å fastsette forskriftsendringer om økt totalvekt for vogntog bestående av lastebil med slepvogn med seks eller sju aksler på bakgrunn av gjennomført høring.

Transportbransjen har fremmet ønske om at vektøkningene må omfatte flere vogntogtyper og enkeltkjøretøy enn de vogntogkombinasjonene som ble foreslått av Statens vegvesen i den forannevnte høringen. Samferdselsdepartementet ber derfor Statens vegvesen utrede om totalvekten kan økes på flere vogntogtyper og enkeltkjøretøy, med mål om bedre utnyttelse av kjøretøyenes og vegnettets kapasitet.

Beskrivelse av oppdraget:

Samferdselsdepartementet gir derfor Statens vegvesen oppdrag om å utrede ytterligere vektøkninger.

Oppdraget innebærer å

- utrede og lage høringsforslag om økt tillatt totalvekt til 27 tonn 3-akslet fossil lastebil i de ovenfor nevnte vogntogkombinasjonene, samt forslag om økt tillatt totalvekt til 55 tonn for 6-akslede fossile vogntog.
- utrede mulighetene for og evt. foreslå økt totalvekt på 3-akslet fossil lastebil til 27 tonn i andre vogntogkombinasjoner og på 3-akslet singel fossil lastebil.
- utrede mulighetene for og evt. foreslå økt totalvekt på 4 og 5 akslede lastebiler og økt totalvekt for andre vogntogkombinasjoner dersom det finnes hensiktsmessig.

Utredningene skal omfatte vurderinger av hvilke konsekvenser økt totalvekt kan få for belastning på infrastruktur, (vei og bru), trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

Frist og rapportering:

Vi ber Statens vegvesen komme tilbake med forslag til en fremdriftsplan for videre arbeid, herunder om det er grunnlag for ulik fremdrift på ulike deler av oppdraget. Vi ber om tilbakemelding på dette innen 27. februar 2026.

Oppdrag nr.	8-2026
Navn på oppdrag:	Opprettelse og utvikling av et nasjonalt kjøreseddelregister
Bakgrunn Den 11. mars 2025 ga Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet Statens vegvesen og Politidirektoratet i oppdrag å utarbeide et konkret forslag til gjennomføring av det anbefalte alternativet i utredningen om etablering og forvaltning av et nasjonalt kjøreseddelregister. Departementene mottok forslaget fra etatene 12. mai 2025. Regjeringen har besluttet at Samferdselsdepartementet skal fortsette arbeidet med sikte på at Statens vegvesen skal overta register og deler av saksbehandlingsansvaret for kjøreseddelsaker fra politiet. Statens vegvesen skal samtidig utvikle et nasjonalt	

digitalt kjøreseddelregister med et fullverdig saksbehandlingssystem. Departementene er i prosess med å gjennomgå det mottatte høringsnotatet og forslaget til lov- og forskriftsendringer.

For å sikre fremdrift, er det nødvendig å igangsette arbeidet med utviklingen av registeret og tilhørende IT-systemer.

Beskrivelse av oppdraget

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen igangsette arbeidet med utviklingen av et digitalt nasjonalt kjøreseddelregister og tilhørende IT-systemer, i samsvar med det som er skissert i forslaget av 12. mai 2025. Arbeidet skal gjennomføres i samarbeid med Politidirektoratet.

Statens vegvesen skal vurdere hvordan andre berørte myndigheter kan involveres på en hensiktsmessig måte fra oppstarten av prosjektet. Dette skal bidra til at registeret utvikles i samsvar med gjeldende regelverk, tekniske krav og operative behov.

I arbeidet bør det legges særlig vekt på at det digitale registeret utformes som et fullverdig saksbehandlingssystem med fokus på brukervennlighet, informasjonssikkerhet og integrasjon mot eksisterende løsninger. Det skal samtidig sikres at personvern og datasikkerhet ivaretas gjennom etablering av robuste rutiner for behandling av sensitive opplysninger og ev. andre nødvendige tiltak. Personvern vurdering skal inngå som en integrert del av prosjektet.

Statens vegvesen har et pågående prosjekt knyttet til utviklingen av et nytt løyverregister. For å sikre høyest mulig samlet måloppnåelse bør utviklingen av prosjektene ses i sammenheng. Dette innebærer å identifisere relevante sammenhenger og utnytte tilgjengelige ressurser på en måte som gir størst mulig nytteverdi.

Frist og rapportering

Det skal avholdes møter mellom departementene og etatene ved behov, og minimum én gang hvert halvår. Formålet med møtene er å rapportere på fremdriften i arbeidet samt å drøfte problemstillinger som oppstår underveis. Statens vegvesen tar initiativ til disse møtene.

Det nasjonale digitale kjøreseddelregisteret og dets tilhørende IT-systemer skal kunne tas i bruk innen desember 2027.

3.4 Effektiv bruk av ny teknologi

3.4.1 Styringsinformasjon

Statens vegvesen skal rapportere på av gjennomførte digitaliserings- og teknologitiltak. I oppfølging og rapportering må det gis korte og konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp, med vekt på å tydeliggjøre innsatsen, beskrive og vise konkrete gevinster og

hvordan effektiv bruk av ny teknologi bidrar til å nå målene i transportpolitikken og hvordan etaten arbeider med digital sikkerhet.

3.4.2 Prioriteringer

I 2026 skal Statens vegvesen prioritere:

- Å gjennomføre tiltak for å styrke digitalisering, teknologiutvikling og vedlikehold av tekniske løsninger
- Å følge opp målet gjennom etatens tre strategiske retninger: *Den digitale veien*, *Digitalisert verdikjede for vei* og *Digitale kundetjenester*.
- Å styrke arbeidet med digital sikkerhet, herunder videreutvikle responsmiljøet for å håndtere digitale hendelser i veisektoren (VegCERT).

3.4.3 Føringer

Nasjonal strategi for automatisert veitransport

Statens vegvesen skal i 2026 følge opp tidligere oversendt «Forslag til Nasjonal strategi for automatisert veitransport» (2024), med særlig fokus på å utvikle gode rammebetingelser for økende grad av automatisering i transportsystemet. Samarbeid med relevante aktører og myndigheter skal vektlegges. Arbeidet skal innrettes slik at innføringen av automatisert transport benyttes som et virkemiddel for å nå de overordnede transportpolitiske målene. Statens vegvesen skal involvere Samferdselsdepartementet ved behov og informere departementet om oppfølgingen i tertialrapportene.

KI-forordningen

KI-forordningen ble vedtatt i EU 2024, og Norge vil etter planen gjennomføre forordningen i norsk rett i løpet av 2026. Transportsektoren bruker systemer og løsninger som kan omfattes av høyrisikoklassifisering etter forordningen. Slike systemer er underlagt strenge krav. Statens vegvesen må derfor i 2026 arbeide med å kartlegge om etatens systemer og løsninger faller inn under definisjonen for høyrisikosystemer og vurdere hvordan kravene i KI-forordningen kan etterleves.

Bruk av kunstig intelligens

Fremtidens digitale Norge - Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024-2030 peker ut regjeringens digitaliseringspolitikk fram til 2030. Alle offentlige virksomheter skal bidra til å realisere strategien. Det innebærer både å støtte opp under regjeringens tiltak og å innrette egen digitalisering slik at den bidrar til å nå strategiens mål. Samarbeid og samordning mellom sektorer og forvaltningsnivå er avgjørende for å lykkes, og skal bygge på prinsippene i strategien. Det vises også til rundskriv D-2/25 Digitaliseringsrundskrivet som er en sammenstilling av pålegg og anbefalinger om digitalisering i offentlig sektor.

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen videre vurdere hvilke områder i sin virksomhet der KI kan være et nyttig verktøy for effektivisering og nye tjenester, og jobbe for økt bruk av KI på disse områdene.

ITS-direktivet

Revidert ITS-direktiv ble vedtatt i EU i 2023. Gjennomføringen av ITS-direktivet og delegerte rettsakter i norsk rett fortsetter i 2026, og Statens vegvesen skal i tråd med oppdrag 14/2025 (jf. supplerende tildelingsbrev nr. 7 for 2025) gjennomføre høring og komme tilbake til departementet med forslag til endringer i ITS-loven og tilhørende forskrifter. ITS-direktivet krever bl.a. et nasjonalt tilgangspunkt for data i transportsektoren, og arbeidet med det nasjonale tilgangspunktet transportportal.no skal fortsette og utvikles i det eksisterende samarbeidet.

Vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften

Forskriften trådte i kraft 1. april 2025 og det faglige samarbeidet om nasjonale tjenester ble etablert høsten 2025 med en styringsgruppe, tre faglige ledergrupper og åtte faggrupper. Alle veimyndigheter og Nye Veier AS er med i arbeidet. Samarbeidet er i tidlig fase, og departementet forventer at forskriften og de krav den stiller til samarbeid følges opp i 2026 og at det gis en statusrapportering gjennom tertialrapportene.

Digital sikkerhet

Den digitale avhengigheten medfører sårbarhet for hele transportsystemet. Sektorens evne til å beskytte digitale systemer mot både tilsiktede og utilsiktede uønskede digitale hendelser, og til å håndtere denne typen hendelser, er derfor i økende grad en forutsetning for sikkerhet, pålitelighet og fremkommelighet i transportsektoren. I 2026 skal Statens vegvesen prioritere tiltak som gir økt sikkerhet mot digitale angrep og til å opprettholde stabil og sikker drift av IT-systemer.

3.5 Mer for pengene

3.5.1 Styringsinformasjon

Resultatmål	Styringsparameter
<i>Optimalisering av prosjekter gir samfunnsøkonomisk lønnsomhet (NNV) for porteføljen $\geq$ -45,2 mrd. kr</i>	<i>NNV for porteføljen. Inngår i porteføljeprioriteringen i mai</i>
<i>Kostnader for porteføljen overskrider ikke referanserammen på 98,4 mrd. kr</i>	<i>Avvik mellom prognose for sluttkostnad og referanseramme for planporteføljen. Inngår i porteføljeprioritering i mai.</i>

Statistikk
- <i>Utvikling i pris for driftskontrakter</i>

Annen rapportering
- <i>Indikatorer som inngår i målestokkonkurransen innen drift og vedlikehold</i>
<u><i>Oppfølging store prosjekter</i></u>
- <i>Sum avvik mellom styringsramme og KVVU-estimat for alle prosjekter som har fastsatt styringsramme siste fem år (2021–2025)</i>

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Sum avvik mellom sluttkostnad og styringsramme for alle prosjekter som har fått sluttoppgjør siste fem år (2021–2025)- Tertialvis - avvik mellom prognose for sluttkostnad og henholdsvis styrings- og kostnadsramme- Avvik mellom prognose for sluttkostnad og henholdsvis KVVU-estimat og styringsmål for prosjekter der dette er fastsatt |
|--|

3.5.2 Prioriteringer

I 2026 skal Statens vegvesen:

- Bidra til etablering av målestokkonkurranse innenfor området drift og vedlikehold, herunder nødvendig utvikling av metodikk og plassering av ansvar for plattform for rapportering fra 2027
- Jobbe mot målbildet for drift- og vedlikehold slik det er definert i arbeidet med målestokkonkurranse
- Jobbe for å sikre kontroll med kostnadene i investeringene, bl.a. gjennom kontinuerlig optimaliseringer av prosjekter i planporteføljen.

3.5.3 Føringer

Det vises til rapport «Bruk av målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold», samt påfølgende oppdrag av 27. juni 2025 «Bruk av målestokkonkurranse – videre arbeid» fra Samferdselsdepartementet, med frist for første leveranse ved utgangen av 2025.

Bruk av målestokkonkurranse vil legge til rette for at aktørene lærer av hverandre gjennom deling av beste praksis. Systemer for effektiv datautveksling og automatisert datafangst vil legge til rette for standardisert sektorrapportering og styringsinformasjon. Felles metode og begrepsapparat for tilstandsanalyse for veimyndigheter og -selskap er et viktig grunnlag for tilstands- og risikobasert vedlikehold. Samlet skal dette bidra til økt effektivitet og høyere måloppnåelse for ressursene som brukes til drift og vedlikehold.

Statens vegvesen skal rapportere på indikatorer som skal vise resultater for NTP-målene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til hvilke indikatorer dette er, samt nærmere føringer om form på rapportering (plattform, tidspunkt mv.) når vi har mottatt første leveransen på oppdraget om videre arbeid med målestokkonkurranse.

3.6 Andre mål og prioriteringer

3.6.1 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

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

Statens vegvesen skal i 2026 prioritere videre arbeid knyttet til sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften, og sørge for tilstrekkelig kompetanse om sikkerhet.

Statens vegvesen skal i 2026 bidra i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer og delta i beredskapsplanlegging og øvelser der Statens vegvesen har en rolle. Statens vegvesen skal delta i relevante prosesser i forbindelse med «Totalforsvarsåret 2026», herunder utvikling av underliggende planverk til Sivilt beredskapssystem og deltakelse i Øvelse Totalforsvar 2026 (TDX26). Videre skal Statens vegvesen i 2026 delta i det nordiske beredskapsarbeidet på transportområdet gjennom Nordic Transport Preparedness Cooperation.

Statens vegvesen skal i 2026 videreføre samarbeidet med Forsvaret om identifisering av militære behov for transportinfrastruktur og –tjenester i henhold til «Rammeverk for samhandling mellom transportsektoren og forsvarssektoren».

Statens vegvesen skal i 2026 bidra i oppfølgingen av Nasjonal sikkerhetsstrategi og Totalberedskapsmeldingen. Det kan være aktuelt med oppgaver knyttet til rådsstruktur og utarbeidelse av tilstandsvurderinger, etter nærmere bestilling fra departementet.

Statens vegvesen skal videreføre arbeidet med å etablere et beredskapsplanverk som kan håndtere hendelser i hele krisespekteret med utgangspunkt i organiseringen for beredskap i normalsituasjonen, som ligger til grunn for håndteringen av de store naturhendelsene.

Statens vegvesens egenberedskap og reparasjonsberedskapen skal styrkes for de mest kritiske tjenestene. I tillegg skal Statens vegvesens arbeid med virksomhetssikkerhet innlemmes i sentrale styringsprosesser for bl.a. anskaffelser, drift og utbygging.

Øvelser internt i virksomheten og med relevante sivile samvirkeaktører skal prioriteres.

Statens vegvesen skal i tertialrapportene i 2026 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet. Rapporteringen skal få frem forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten. I årsrapporten skal Statens vegvesen rapportere på hvor mye av infrastrukturen som er kartlagt for sårbarhet mot fremtidige klimaendringer. Staten skal fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med rapporteringen.

Statens vegvesen skal, i 2026, følge opp og gjennomføre planlagt testing av kjøretøy knyttet til utfordringer når det gjelder kjøretøy fra land Norge ikke har sikkerhetssamarbeid med.

Klimatilpasning

Statens vegvesen skal i 2026 videreføre arbeidet med å kartlegge flom- og skredfare og utvikle mer detaljerte kart over kjente farepunkter. Videre skal etaten i 2026 styrke kapasiteten på arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser innenfor klimatilpasning.

I arbeidet med klimatilpasning skal det tas utgangspunkt i høye alternativer fra de nasjonale klimaframskrivningene.

Statens vegvesen skal i årsrapporten redegjøre for sitt arbeid med klimatilpasning, hvordan etaten tar hensyn til klimatilpasning i sine planer og prioriteringer og arbeid for å sikre omgivelsene slik at det ikke gjennomføres tiltak som øker risiko for flom og skred. A

3.6.2 Bompenger

I arbeidet med bompengesektoren skal Statens vegvesen i 2026 ferdigstille prosjektet om eierskap til AutoPASS kjerneløsningen, arbeide videre med regulering av bompengeselskapene i lov- og forskrifts form og bistå i departementets arbeid med å vurdere hvordan revidert 'Eurovignette'-direktiv kan gjennomføres nasjonalt.

Som en del av det videre arbeidet med oppfølging av bompengepolitikken i Nasjonal transportplan 2025–2036 skal Statens vegvesen i 2026 implementere et felles rammeverk for vurderinger av den samlede bompengebelastningen i et geografisk område ved planlegging av nye bompengeprojekter, både for enkeltprosjekter og bompengepakker jf. brev fra Samferdselsdepartementet av 25.11.2025.

Videre bes Statens vegvesen vurdere et mulig pilotprosjekt for mer fleksibelt takstsystem på et strekningsvis prosjekt inn mot eller gjennom et byområde og undersøke overfor lokale myndigheter om dette er realistisk å få til. Utvikling av bompengeinnkreving som virkemiddel i byområdene følges også opp i arbeidet med byvekstavtalene, jf. kap. 3.1.4 3.

Stortinget har gitt fullmakt til at Fjellinjen AS kan ta opp lån, jf. kap. 7.2.1.

3.6.3 Utredning av nasjonalt månedskort og tilskudd til redusert pris på periodebillett i kollektivtransporten

I 2026 skal Jernbanedirektoratet forvalte en ny, midlertidig tilskuddsordning som fylkeskommunene kan søke på, for å redusere prisen på periodebilletter til de reisende. Departementet har bedt Jernbanedirektoratet ha god dialog med Statens vegvesen i arbeidet, for å ivareta grenseflater mot tilskuddsordninger i byvekstavtalene. Vi viser til omtale i tildelingsbrevet for 2026 til Jernbanedirektoratet.

Oppdrag nr.	9-2026
Navn på oppdrag:	Utredning av nasjonalt reisekort
Bakgrunn: Stortinget ba i anmodningsvedtak nr. 56 av 5. desember 2025 som ble behandlet i Innst. 13 S (2025-2026) regjeringen om å "utrede, i dialog med fylkeskommunene,	

muligheten til å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport. Målet er å kunne innføre et slik kort i løpet av 2027. Innføring forutsetter enighet og bevilgning i statsbudsjettet for 2027.", jf. behandlingen av nasjonalbudsjett 2026 og Innst. S 2 (2025-2026).

Beskrivelse av oppdraget:

Statens vegvesen skal i samarbeid med Jernbanedirektoratet utrede muligheten til å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport. Jernbanedirektoratet skal lede arbeidet og leveransene skal være forankret i begge etater. Ev. uenigheter skal synliggjøres i leveransen.

Utredningen skal belyse hvordan et slikt månedskort vil påvirke reisemønstre, kan få flere til å reise kollektivt, redusere biltrafikk, samt økonomiske, operative og rettslige konsekvenser. Utredningen skal ta for seg konsekvensene for både byområder og de delene av landet der det er lavere kollektivdekning og færre reisende. Konsekvensene for arbeidet i byvekstavgiftene, der utvikling og finansiering av kollektivtilbudet er sentralt, må vurderes. Statens vegvesen forvalter flere tilskudd i byvekstavgiftene som bl.a. går til å redusere billettpriser og finansiere drift av kollektiv, og innføring av et nasjonalt månedskort kan påvirke effektene av disse tilskuddene.

I tråd med stortingsvedtaket skal det vurderes minimum tre modeller, hvorav en modell skal ta utgangspunkt i dagens utgiftsnivå over statsbudsjettet, og en modell skal ta utgangspunkt i at det innføres et reisekort som gir rett til å reise ubegrenset med fylkeskommunal kollektivtrafikk og offentlig kjøpt persontransport med tog i hele landet for 499 kr per måned. Det er ønskelig at modellene er skalerbare.

I alle alternativer forutsettes det at dagens ansvarsdeling for kollektivtransport og takstmyndighet holdes uendret, og at de reisende skal ha et kollektivtilbud som er like godt og sømløst som i dag.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal gjennomføre utredningen i dialog med fylkeskommunene.

Etatene skal utarbeide en skisse til prosjektplan innen 22. januar 2026 med forslag til milepæler, hvilke modeller som bør legges til grunn for det videre arbeidet, temaer/problemstillinger som bør utredes, hvilke avgrensninger som bør gjøres for å kunne levere innen fristen, mv.

Det kan være aktuelt å dele opp utredningen i flere temaer, og etatene kan i såfall foreslå en fordeling av ansvar seg i mellom som Samferdselsdepartementet tar stilling til når prosjektplanen leveres.

Frist og rapportering:

Oppdraget gjennomføres i to trinn:

- Skisse til prosjektplan skal foreligge innen 22. januar 2026 som grunnlag for et møte mellom virksomhetene og Samferdselsdepartementet.

- Utredningen skal oversendes Samferdselsdepartementet 4. mai 2026.

Det vil være aktuelt med et statusmøte i mars 2026, og ev. etter behov.

3.6.4 Yrkestransport

Oppdrag nr.	10-2026
Navn på oppdrag:	Vurdering av nye bestemmelser om overtredelsesgebyr på yrkestransportområdet
Bakgrunn: En ny forskrift om gebyr for visse overtredelser av yrkestransportregelverket ble fastsatt med virkning fra 1. mars 2024. Et overtredelsesgebyr kan ilegges av kontrollmyndighetene på stedet, og vil i mange tilfeller være et mer effektivt sanksjonsmiddel enn anmeldelse til politiet, og mulig oppfølging i straffesporet. Flere overtredelser av yrkestransportregelverket kan være egnet for overtredelsesgebyr. Innføringen av løyvekrav for varebiler, ny kontrollpraksis knyttet til midlertidig persontransportkabrasje og fremleggelsen av NOU 2024: 15 <i>En bedre regulert drosjenæring</i> der regeletterlevelse på drosjeområdet ble omtalt som en utfordring, gir grunn til å vurdere endringer i denne gebyrforskriften.	
Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal utrede behovet og mulighetene for å innføre overtredelsesgebyr som sanksjonsmulighet for flere brudd på yrkestransportregelverket. Overtredelser på følgende områder skal vurderes: • Reglene om persontransportkabrasje • Drosjeregulverket • Bestemmelser knyttet til innføringen av løyvekrav for godstransport med varebiler meld tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 t. • Regelverk som ble innført ifm. gjennomføringen mobilitetspakken del 1. Statens vegvesen vurderer hensiktsmessig oppfølging av oppdraget, herunder om disse områdene skal vurderes samlet eller hver for seg. Vegvesenet skal utarbeide utkast til høringsnotat om innføring av overtredelsesgebyr for de overtredelsene de eventuelt finner egnet for overtredelsesgebyr.	
Frist og rapportering: Forslag til oppfølging av oppdraget sendes departementet innen 1. mars 2026.	

Oppdrag nr.	11-2026
Navn på oppdrag:	Rapportering på kabotasjereglene for kombinert transport
Bakgrunn: Det følger av direktiv 92/106 art. 4, at EØS-transportører som oppfyller kravene for yrkes- og markedsadgang, kan utføre veietappen av en internasjonal kombinert	

godstransport i et annet EØS-land enn der de er hjemhørende. Nærmere vilkår for slik transport fremgår av direktivet art. 1.

Etter endring i art. 10 i forordning 1072/2009 om markedsadgang for godstransport på vei i 2020, er det åpnet for at nasjonale myndigheter kan beslutte at kabotasjeregulene skal gjelde for veietappen av kombinerte transport. Det følger av forordningen at land som iverksetter slikt tiltak, må evaluere tiltaket minst hvert femte år, og rapportere resultatet til Kommisjonen/ESA.

Norge har gjennom § 2a i forskrift av 11. august 1995 nr. 716 om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen bestemt at forordning 1072/2009 artikkel 8 gjelder for veietappen av kombinerte transport. Bestemmelsen trådte i kraft 1. november 2022.

Norge må evaluere tiltaket, og rapportere til ESA i 2027.

Beskrivelse av oppdraget:

Statens vegvesen skal gjennomføre en evaluering av bestemmelsen i § 2a forskrift om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen. Evalueringen må utformes slik at den kan brukes som grunnlag for rapportering til ESA etter forordning 1072/2009. Statens vegvesen oppfordres til å ta kontakt med andre land som har gjennomført tiltaket, som Sverige, i arbeidet med utredningen.

Frist og rapportering:

Statens vegvesen skal innen 31. mars 2027 sende evalueringen til departementet. Statens vegvesen skal rapportere om status for arbeidet innen 1. juli 2026. Det skal være dialog med departementet underveis.

4. ANDRE FØRINGER OG KRAV

4.1 Utvalg for revisjon av veglova

Det ble våren 2025 oppnevnt et offentlig utvalg som skal gjennomgå og komme med forslag til ny veglov. Utvalget startet opp arbeidet høsten 2025 og skal levere en offentlig utredning innen utgangen av april 2028.

Statens vegvesen skal bidra med to årsverk inn i sekretariatets arbeid i hele utvalgets arbeidsperiode. Årsverkene kan fordeles på flere ansatte etter behov.

Videre vil utvalget i sitt arbeid ha behov for å hente inn kunnskap og innspill bl.a. fra Statens vegvesen. Ev. avklaringsbehov knyttet til kapasitet og prioritering tas i etatsstyringsdialogen.

4.2 Oppfølging av Prop. 107 L (2023–2024)

Som ledd i oppfølging av kommuneloven som ble vedtatt i 2018 og regjeringens tillitsreform i offentlig sektor, ble det i Prop. 107 L (2023–2024) *Endringer i sektorlovgivningen for å sikre at oppgaver til kommuner og fylkeskommuner tildeles i lover og forskrifter (tilpasning til*

kommuneloven), foreslått enkelte endringer i vegtrafikkloven og veglova. Endringene ble vedtatt høsten 2024, og trådte i kraft 1. januar 2025. Formålet med endringene er å sikre at oppgaver til kommuner og fylkeskommuner tildeles i lover og forskrifter.

På bakgrunn av lovendringene, er det behov for å gjøre en gjennomgang av eksisterende delegeringer etter bl.a. forskrift om offentlige trafikkskilt, veioppmerking, trafikkløssignaler og anvisninger (skiltforskriften), samt forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Statens vegvesen bes foreta en slik gjennomgang, slik at oppgaver som allerede er lagt til lokal myndighet så langt som mulig tas inn i forskrift.

4.3 EØS-arbeid

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet jobber kontinuerlig med å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innlemmelse i avtalen, og Statens vegvesen bes om å prioritere oppfølging av sine saker. Innsatsen med å få ned EØS-etterslepet er regjeringens førsteprioritet i EU/EØS-arbeidet. Statens vegvesen bes om å sikre at de innehar god EU/EØS-kompetanse. Det skal legges vekt på riktig gjennomføring og praktisering av EØS-regelverk og å følge med på rettsutviklingen i EU.

Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

4.4 Oppfølging av saker fra Riksrevisjonen

Riksrevisjonen har i Dokument 1 (2025–2026) Riksrevisjonens årlige rapportering til Stortinget om regnskapsrevisjonen, tatt opp bruken av tjenestekjøretøy i Statens vegvesen og konkludert med at det ikke er tilfredsstillende at Statens vegvesen ikke sikrer at skattepliktig bruk av tjenestekjøretøy blir dokumentert. Riksrevisjonen anbefaler at Samferdselsdepartementet sørger for at Statens vegvesen får på plass et system som sikrer at lønnsopplysninger innberettes etter kravene i skatteloven.

Statens vegvesen har opplyst at etaten siden 2024 har tatt skritt for å rette opp manglene som kom frem i Riksrevisjonens undersøkelse. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen gjøre alle nødvendige tiltak for å sørge for å innfri tilråkningene fra Riksrevisjonen.

I rapporten for andre tertial skal Statens vegvesen redegjøre for sin oppfølging av Riksrevisjonens undersøkelse.

4.5 Videre arbeid med langtidsplanlegging

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har startet opp arbeidet med en ny melding om Nasjonal transportplan som skal gjelde for perioden 2029-2040, jf. brev av 28. november 2025. Statens vegvesen skal bidra i det forberedende arbeidet i 2026, herunder utarbeide underlagsmateriale til meldingen basert på oppdrag fra departementene. Etter nærmere føringer fra departementene kan Statens vegvesen få i oppdrag å lede deler

av det forberedende arbeidet og gi helhetlige råd på tvers av transportformene, basert på innspill fra de øvrige transportvirksomhetene.

4.6 Årlig fastsettelse av garantisummer i forbindelse med løyvegarantien

Statens vegvesen skal fra og med 2026, årlig, fastsette euroens verdi i kroner for alle løyvetyper, jf. forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) §§ 7 og 52 d og forordning (EU) nr. 1071/2009 art. 7 nr. 1. Vi viser for øvrig til omtale i rundskriv N-1/2026. Statens vegvesen må gjøre informasjonen offentlig på hensiktsmessig måte.

4.7 Fellesføringer

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2026. Fellesføringene for 2026 er de samme som for 2025. [Rundskriv D-1/25](#) kan derfor brukes inntil videre. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet vil tidlig i 2026 sende ut et oppdatert rundskriv.

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

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

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

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

Statens vegvesen skal i årsrapporten oppgi antallet ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2026 og det totale antallet ansettelser i virksomheten i 2026. Virksomheten skal også omtale utviklingen i 2026 sett opp mot det virksomheten har rapportert for 2025.

Redusere konsulentbruken

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egen kompetanse. Statens vegvesen skal arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes. Statens vegvesen skal i årsrapporten for 2026 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.

Statens vegvesen skal som en del av rapporteringen også gi en overordnet omtale av ev. kjøp av konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2026 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. Dersom virksomheten har større kjøp av konsulenttjenester fra andre statlige leverandører, bør dette fremgå særskilt.

5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

5.1 Risikovurderinger og internkontroll

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

Statens vegvesen skal identifisere og vurdere risikoer som kan påvirke oppnåelse av målene i dette tildelingsbrevet negativt. På bakgrunn av risikovurderingene skal etaten utforme risikoreduserende tiltak og følge opp risikoene. Etaten må også vurdere virksomhetens evne til å håndtere endringer i risikobildet på sentrale områder, som klimaendringer og hybride trusler.

Risikovurderingene skal ligge til grunn for rapporteringen i tertialrapportene og årsrapporten. Etatens overordnede risikovurdering skal inngå i første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport.

Statens vegvesen skal i årsrapporten gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll og redegjøre for grunnlaget for vurderingen.

5.2 Lærlinger

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

Samferdselsdepartementet viser til Meld. St. 15 (2024-2025) *Droner og ny luftmobilitet*, og supplerende tildelingsbrev nr. 13-2025, og etatens svar på oppdraget 11. juni 2025. Statens vegvesen skal i 2026 prioritere arbeidet med å vurdere hvordan innføring av lærlinger i dagens organisasjon kan operasjonaliseres på en god måte og som er tilpasset sektorens behov.

5.3 Likestilling og diskriminering

Offentlige myndigheter skal fremme likestilling og hindre diskriminering i alle sine oppgaver og tjenester, jf. aktivitets- og redegjørelsesplikten i likestillings- og diskrimineringsloven. I

årsrapporten skal Statens vegvesen redegjøre for etatens arbeid for å fremme likestilling og hindre diskriminering, både som offentlig myndighet og som arbeidsgiver. Vegvesenet skal også redegjøre for den faktiske tilstanden for likestilling mellom kjønnene i egen virksomhet.

5.4 Overgang til statlig regnskapsstandard (SRS)

Statens vegvesen skal arbeide videre med å innføre periodisert virksomhetsregnskap med statlige regnskapsstandarder fra 1. januar 2027. Etaten skal fremlegge forslag til åpningsbalanse som skal godkjennes av departementet våren 2027, jf. fremdriftsplan for arbeidet. Behov for avklaringer underveis i arbeidet håndteres i den etablerte arbeidsgruppen mellom Statens vegvesen og departementet.

5.5 Leie av lokaler

Leie av lokaler skal skje i henhold til Instruks om håndtering av bygge- og leiesaker i statlig sivil sektor. For avtaler med investeringer og forpliktelser som overstiger 100 mill. kr, skal saken forelegges Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet via Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen må påse at saken sendes departementet i god tid før avtalen skal underskrives, slik at begge departementene får tilstrekkelig tid til å behandle saken. I tilfeller der leieforpliktelsene er på over 30 mill. kr og/eller der dagens leide lokaler ligger i Oslo sentrum, skal etaten bruke Statsbygg som rådgiver.

Prosessen med å inngå avtaler om leie av lokaler må startes i god tid før gjeldende avtale utløper. Når prosessen settes i gang, må vurderes konkret i det enkelte tilfelle, men det anbefales tre år før. Etaten skal i etatsstyringsdialogen informere departementet når slike prosesser settes i gang.

6. RAPPORTERING

6.1 Rapport for første tertial

I rapporten for første tertial skal Statens vegvesen gi kort og overordnet vurdering av status på mål, prioriteringer og oppdrag i dette tildelingsbrevet. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal korrigerende tiltak omtales. Rapporten skal inneholde etatens overordnede risikovurderinger, jf. kap. 5.1.

Rapporten skal videre inneholde:

- regnskapsstatus per 30. april 2026
- prognose for forbruk for hele 2026
- bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- oppfølging av egen strategi for samfunnssikkerhet, jf. kap. 3.6.1
- oppdrag og områder der det er bedt om rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet.

6.2 Rapport for andre tertial

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

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

Rapporten skal videre inneholde:

- regnskapsstatus per 31. august 2026
- prognose for forbruk for hele 2026
- bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- oppfølging av egen strategi for samfunnssikkerhet, jf. kap. 3.6.1
- oppdrag og områder der det er bedt om rapportering i andre tertial i dette tildelingsbrevet

6.3 Årsrapport

Statens vegvesen skal sende departementet endelig årsrapport for 2026 innen 15. mars 2027.

Årsrapporten skal gi et dekkende bilde av virksomhetens resultater og gi departementet grunnlag for å vurdere måloppnåelse og ressursbruk, jf. *Bestemmelser om økonomistyring i staten* pkt. 1.6.1 og 2.3.3.

Årsregnskapet er en del av årsrapporten og avlegges i tråd med pkt. 4.3 i Bestemmelser om økonomistyring i staten samt rundskriv R-115 *Utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap* Vi viser også til [DFØs veiledningsnotat for årsrapporten](#).

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

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

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01–99
- Utnyttelsesgrad post 01–29
- Driftsutgifter
- Lønnsutgifter per årsverk

- Lønnsandel av driftsutgifter
- Konsulentandel av driftsutgifter

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

Alle nøkkeltall settes opp som en tidsserie på tre år.

Departementet presiserer at følgende skal fremgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Statens vegvesen bidrar til å følge opp de transportpolitiske målene og bærekraftsmålene, jf. kap. 2.
- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i kap. 3. I tillegg til styringsparameterne skal øvrig relevant og tilgjengelig informasjon benyttes.
- Status for tilstanden innen etatens ansvarsområde, herunder etatens evne til å sikre måloppnåelse på kort og lang sikt, og om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket dette, jf. Statens vegvesens risikovurderinger.
- En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll
- Redegjørelse for effektiviseringsarbeidet
- Oversikt over oppdrag fra departementet som ikke er avsluttet og oppdrag som er avsluttet per 31.12.2025.
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven som arbeidsgiver og offentlig myndighet.
- Oversikt over og bruk av fullmakter som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret og som er nevnt i dette tildelingsbrevet, jf. kap. 7.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider når den er ferdig behandlet i styringsdialogen og innen 1. mai 2027. Revisjonsberetningen skal publiseres sammen med årsrapporten, eller så snart den foreligger.

6.4 Rapportering ved vesentlige hendelser og avvik

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

7. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 17. desember 2025 statsbudsjettet for 2026, jf. Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2025–2026).

7.1 Tildelinger og føringer

7.1.1 Tildelinger

For Statens vegvesen gjelder følgende bevilgninger:

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post	Betegnelse	Vedtatt budsjett 2026
01	Driftsutgifter	5 192 500 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 29, 30 og 32</i>	11 409 000 000
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 585 600 000
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 30</i>	2 003 000 000
30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 22, 29 og 32 og kap. 1332, post 66</i>	9 067 000 000
32	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, <i>kan overføres</i>	1 150 000 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	400 000 000
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	41 500 000
67	Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i>	102 000 000
68	Tilskudd til Tretten bru <i>kan overføres</i>	14 000 000
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 904 500 000
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	870 400 000
Sum kap. 1320		36 739 500 000

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post	Betegnelse	Vedtatt budsjett 2026
01	Salgsinntekter m.m.	172 700 0000
02	Diverse gebyrer	611 700 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	141 200 0000
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	805 000 000
Sum kap. 4320		1 730 600 000

Kap. 1332 Transport i byområder mv

Post	Betegnelse	Vedtatt budsjett 2026
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	1 940 000 000
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30</i>	4 469 000 000
Sum kap. 1332		6 409 000 0000

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

7.1.2 Forutsetninger og føringer for tildelingene

Statens vegvesen har ansvar for å planlegge virksomheten i 2026 slik at målene kan nås innenfor tildelt bevilgning, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Etaten må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til etatens

disponible budsjetttrammer slik at det ikke pådras utgifter uten at det er budsjettmessig dekning. Det er viktig at Statens vegvesen innretter sin virksomhet slik at det ikke pådras forpliktelser som samlet sett krever økte bevilgninger til kap. 1320 og kap. 1332 fra ett budsjettår til et annet.

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter

I 2026 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 4. desember 2025 med belastningsfullmakt til Helse- og omsorgsdepartementet. Midlene skal brukes av Folkehelseinstituttet.

Kap. 1320, post 29 OPS-prosjekter

Det er bevilget i alt 8 648 mill. kr på post 29. Av denne bevilgningen stilles 2 003 mill. kr til disposisjon for Statens vegvesen i 2026.

Tildelingen omfatter midler til kontraktfestet statlig vederlag til OPS-strekningene E39 Klett–Bårdshaug, E39 Lyngdal–Flekkefjord, E18 Grimstad–Kristiansand og rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet. Videre omfatter tildelingen også tre firedeler av anslag for utgifter til avtalt kompensasjon for lønns- og prisstigning, endringsordre og opsjoner, i samsvar med fastsatte rutiner for utbetaling til OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt.

Samferdselsdepartementet vil disponere resten av bevilgningen på post 29 til avsetninger på ikke-rentebærende konto i Norges Bank til milepælsutbetalinger til OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt samt til avregning for kompensasjon for lønns- og prisstigning mv. Departementet vil i januar 2026 sette av 6 274 mill. kr på kontoen i Norges Bank til milepælsutbetalinger.

Iht. departementets brev til Statens vegvesen av 8. desember 2023 skal Statens vegvesen utarbeide et oppdatert anslag for behov for midler til avtalt kompensasjon for lønns- og prisstigning, etter oppdaterte prognoser per 31. august. Det oppdaterte anslaget for 2026 skal sendes departementet senest 9. oktober 2026, som vil legge dette til grunn for disposisjon av den resterende bevilgningen på kap. 1320, post 29.

Kap. 1320, post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle

Stortinget vedtok en bevilgning på 1 150 mill. kr til fellesprosjektet på kap. 1320, post 32. Stortinget vedtok stikkord «kan nyttes under kap. 1320, post 32» på kap. 1320, postene 22 og 30 og kap. 1352, post 73. I supplerende tildelingsbrev nr. 17 av 1. juli 2025 har Samferdselsdepartementet gitt føringer for den overordnede styringen og budsjetteringen av fellesprosjektet.

Statens vegvesen og Bane NOR SF skal innrette sine virksomheter etter prinsippet om at fellesprosjektet skal styres rasjonelt. Det skal årlig settes av midler til prosjektet basert på rasjonell fremdrift. Virksomhetene må tilpasse sine øvrige aktiviteter slik at de kan dekke sin

andel av finansieringen av prosjektet i budsjettåret og utover budsjettåret. Statens vegvesen og Bane NOR skal budsjettere ut fra hvor kostnadene i prosjektet forventes å oppstå det enkelte år på hhv. vei- og jernbanedelen, basert på en forhåndsavklart brøk per hovedentreprise. Brøken tilsvarer anslag på vei- og jernbanedelen sin andel av de forskjellige hovedentreprisene, uavhengig om utgifter i den enkelte entreprise i det enkelte år er mer knyttet til vei eller jernbane.

Basert på metoden med en forhåndsavklart brøk per hovedentreprise for vei- og jernbanedelen er det anslått at utgiftene på 1 150 mill. kr i 2026 fordeler seg likt mellom vei- og jernbanedelen.

Endringer i budsjettet i løpet av kalenderåret skal i utgangspunktet skje i budsjettrevisjonene; revidert nasjonalbudsjett og nysalderingen. Dersom det er prognostisert et merforbruk i prosjektet i løpet av året, må Statens vegvesen og Bane NOR tilpasse sin øvrige aktivitet slik at virksomhetene kan dekke inn sin andel av merbehovet i budsjettrevisjonene.

Til og med statsbudsjettet for 2025 har midler til fellesprosjektet blitt budsjettert på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer. Dette påvirker ikke beregningen av Statens vegvesen og Bane NOR sin andel av finansieringen i det enkelte år framover.

7.2 Fullmakter

Oversikten under viser fullmakter som delegeres til Statens vegvesen. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2025–2026), fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet og andre fullmakter. Fullmaktene som meddeles her er en del av budsjettildelingen. Fullmaktene er gjengitt i sin helhet i vedlegg 2.

7.2.1 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakter til Statens vegvesen:

Merinntektsfullmakt knyttet til kap. 1320:

- postene 01, 22, 28 og 30, jf. kap. 4320, post 01
- post 28, jf. kap. 4320, post 02
- post 22, jf. kap. 4320, post 03
- post 72, jf. kap. 4320, post 04
- Tilsagnsfullmakter knyttet til kap. 1320, post 66, på 20 mill. kr og post 67, på 300 mill. kr og til kap. 1332, post 66 på 2 100 mill. kr
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn,
 - for prosjekter på kap. 1320, post 30, som ikke er omtalt med kostnadsramme innenfor en samlet ramme på 7 180 mill. kr og en årlig ramme på 3 230 mill. kr

- for planlegging, forberedende arbeider, grunnnerverv 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 400 mill. kr.
- for drifts- og vedlikeholdsarbeider på kap. 1320, post 22 innenfor en samlet ramme på 22 820 mill. kr og en årlig ramme på 7 990 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 36 170 mill. kr og en årlig ramme på 4 200 mill. kr.
- Selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle.
- Selge eiendom i forbindelse med prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta inntil en verdi av 750 mill. kr i hvert enkelt tilfelle.
- Postere mot mellomværende med statskassen knyttet til forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger.
- Nettoføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprosjekter på kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevningssystemer for bompenger.
- Føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettoført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.
- Fullmakt til å fravike Bevilgningsreglementets § 3 tredje ledd (kontantprinsippet) ved å bruttoføre billettinntekter i bruttokontrakter under kap. 4320, post 04 og føre tilsvarende beløp under kap. 1320, post 72.

Stortinget har samtykket til at Fjellinjen AS i 2026 kan ta opp lån på inntil 1 900 mill. kr til drift og investeringer innenfor Oslopakke 3.

7.2.2 Andre fullmakter

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen:

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

Med hilsen

Anders Buttedahl (e.f.)
ekspedisjonssjef

Daniel Kleiven Pasten
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi: Riksrevisjonen

Vedlegg 1 Styringskalender 2026 – Statens vegvesen

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	• Etatsstyringsmøte med statsråden • Arbeidsmøte om årsrapporten	20. januar 14. januar
Februar	• Forklaringer til statsregnskapet 2025 • Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026 til SD	20. februar Medio februar
Mars	• Årsrapport for 2025 til SD	15. mars
April/mai	• Foreløpige budsjettrammer 2027 fra SD • Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2025 • Frist for publisering årsrapport	April 8. april 1. mai
Juni	• Tertialrapport 1 for 2026 til SD • Rapport om samfunnssikkerhet • Etatsstyringsmøte • Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	10. juni 10. juni 25. juni Medio juni
September	• Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2027 til SD	September/oktober
Oktober	• Regjeringen fremmer Prop. 1 (2026-2027) • Utkast til tildelingsbrev 2027 fra SD • Tertialrapport 2 for 2026 til SD • Rapport om samfunnssikkerhet • Etatsstyringsmøte	Primo oktober Medio oktober 9. oktober 9. oktober 30. oktober
November	• Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	Medio november
Desember	• Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2028 til SD • Tildelingsbrev 2027 fra SD	Primo desember Ultimo desember

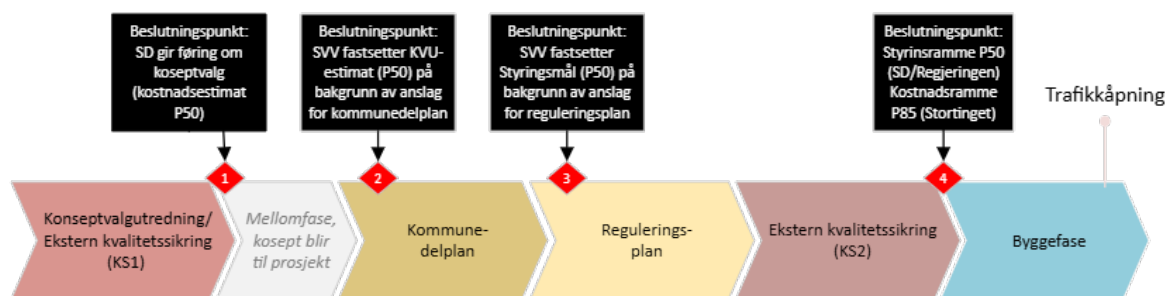
Vedlegg 3 - Retningslinjer for prosjekt- og porteføljestyring

1. Generelt

Hensikten med retningslinjene er å samle Samferdselsdepartementets føringer for Statens vegvesens saksforberedelse, prosjekt- og porteføljestyring. Disse retningslinjene er en oppdatering av vedlegg 1 til tildelingsbrevet for 2025. Retningslinjene gjelder i utgangspunktet for prosjekter som er omfattet av Statens prosjektmodell, dvs. prosjekter med anslått kostnadsramme (P85) over fastsatt terskelverdi på 1 mrd. kr.

Finansdepartementets rundskriv R-108/25 *Statens prosjektmodell – Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten* ligger til grunn for retningslinjene. Rammeverk for porteføljestyring går frem av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* (NTP 2025–2036), samt Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

Figur: Statens prosjektmodell for samferdselsprosjekter



1.1 Definisjonen av prosjektkostnader/kostnadsestimat

Prosjektkostnaden skal omfatte alle reguleringsplankostnader, forberedende arbeider og byggekostnader frem til sluttoppgjøret er ferdig, oppgitt både i anslags kroneverdi og i aktuell kroneverdi. Benyttet indeks må oppgis. Kostnader til konseptvalgutredning (KVU) og kommunedelplan inngår ikke. P-Verdi må oppgis (P50 eller P85)

1.2 Prosjekter som passerer terskelverdi før investeringsbeslutning

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

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

Samferdselsdepartementet rapporterer til Stortinget prognose for sluttkostnad for vedtatte prosjekter med kostnadsramme over 1 mrd. kr i den årlige Prop. 1 S. Statens vegvesen skal utarbeide grunnlaget for slik rapportering. Prognosene og kostnadsrammene skal oppgis i budsjettårets kroneverdi. Anslag for prisvekst skal brukes til å fremskrive kroneverdiene til budsjettårets kroneverdi, og Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for vegprosjekter brukes for å etterregne til faktiske kroneverdier for det aktuelle året. Kroneverdiene for hele prosjektkostnaden omregnes, både påløpte historiske utgifter og gjenstående utgifter. Når

endelig indeks for et år er kjent i januar året etter (indeks for desember, t-2 – t-1) oppdateres prosjektkostnadene med faktisk indeks.

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

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

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

2.1. NTP 2025-2036: Revidert portefølje

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

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

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

I NTP 2025–2036 er Statens vegvesens portefølje delt i en planportefølje og en utviklingsportefølje.

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

2.2. Hva inngår i planporteføljen?

Planporteføljen består av prosjekter som er prioritert for gjennomføring etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2025–2036. Prosjekter i planporteføljen har anslått kostnadsramme (P85) over 1 mrd. kr som er prioritert for gjennomføring i tolvårsperioden 2025–2036.

2.3. Kriterier for prioritering

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



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

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

2.4. Økonomisk ramme for styring av planporteføljen

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

For at porteføljestylingen skal virke etter formålet må det være klart hva som er de økonomiske rammene for porteføljen og hva som skal skje ved kostnadsendringer.

Porteføljekostnaden er et tak for samlede utgifter til planporteføljen og utgjør en referanseramme.

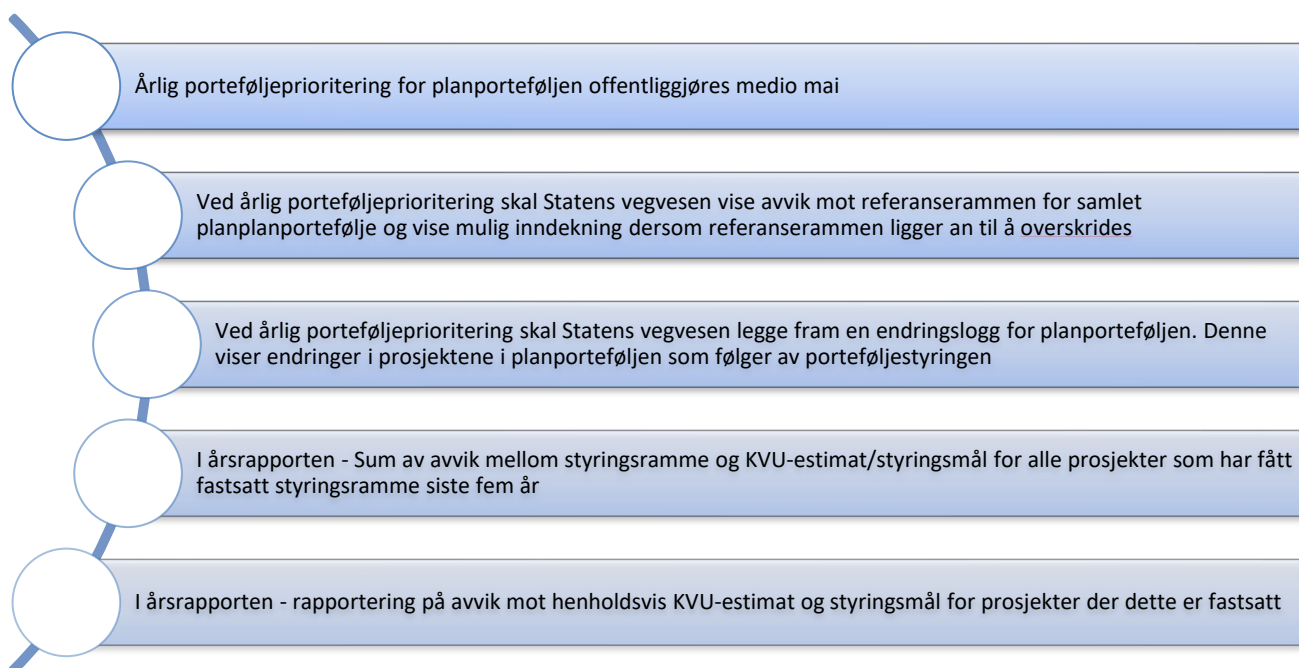
Det er denne samlede rammen Statens vegvesen skal holdes ansvarlig for og rapportere avvik mot. Ved kostnadsøkninger før investeringsbeslutning må Statens vegvesen vise hva som kan kuttes/nedskaleres, og ved kostnadsreduksjoner hvilke prosjekter som ev. bør utvides/skaleres opp og/eller fremskyndes.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

Gjennomføringen av planporteføljen avhenger av de årlige bevilgningene fra Stortinget.

Hovedprinsipper som skal legges til grunn:

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

Rapportering:



Omfangsendringer som følge av optimalisering eller annen ny informasjon

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

Kostnadsøkninger som følger av lovpålagte krav

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

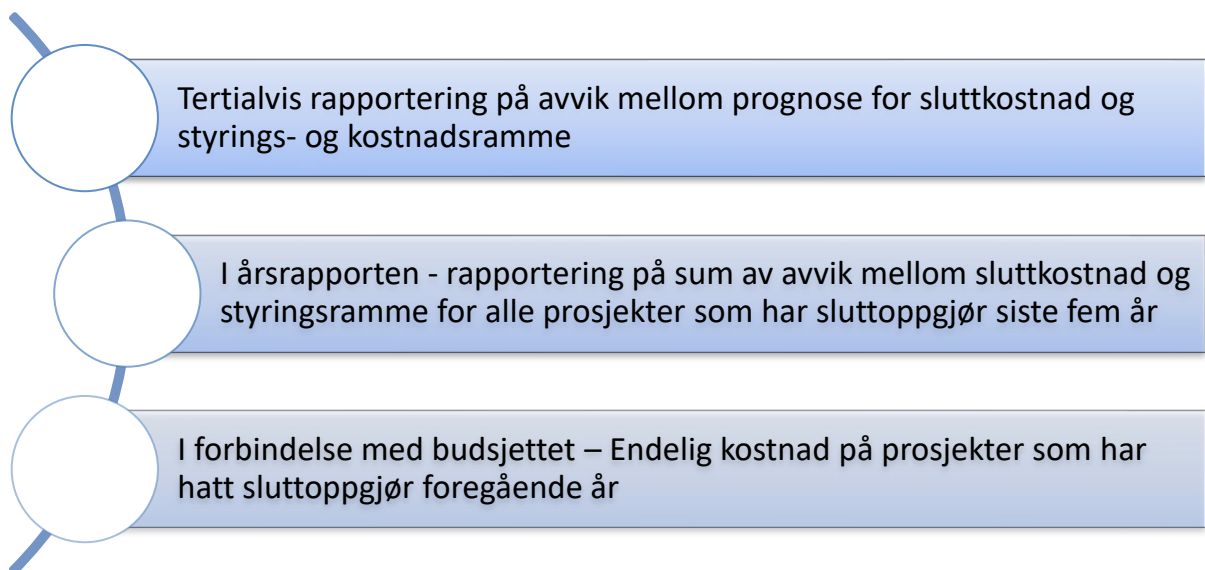
Kostnadsøkninger som følger av pålegg fra Samferdselsdepartementet

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

3. Prosjektstyring – fra investeringsbeslutning i Stortinget frem til sluttoppgjør

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

Rapportering



3.1. Rapporteringen må fange opp forventet utvikling og risiko

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

- Hva er forventet utvikling?
- I hvilken grad er det mulig å påvirke utviklingen (dersom denne tilsier avvik)?

- c. Hvilke tiltak har Statens vegvesen iverksatt?
- d. Har Statens vegvesen behov for avklaringer med departementet?
- e. Hvordan vurderes gjenstående usikkerhet/risiko?

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

Tildelingsbrevet angir faste punkt for rapportering. Statens vegvesen skal likevel alltid varsle departementet om vesentlige avvik straks etaten er kjent med det. Vesentlig avvik er dersom prognose for sluttkostnad overstiger styringsrammen med 10 pst. og/eller 250 mill. kr (det som inntreffer først). Ved varsling om kostnadsøkninger gjelder følgende:

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

3.3.Sjekkliste for endrede kostnadsrammer

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

Beskrivelse av prosjektet

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

Forslag til økt kostnadsramme

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

Alternative løsninger

- Ny utlysning. Vurdering av markedssituasjonen og muligheten for lavere pris. Ev. negative konsekvenser ved å lyse ut på nytt.
- Muligheter for større kutt og nedskalering av prosjektet.
- Konsekvenser av å skrinlegge prosjektet eller stanse deler av pågående arbeid
- Ev. andre løsninger

4. Informasjon Samferdselsdepartementet forventer at Statens vegvesen har

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