



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1175-

04.01.2017

Statsbudsjettet 2017 - Tildelingsbrev til Statens vegvesen -

1.	Innledning	1
2.	Overordnet mål og krav	2
3.	Mål, styringsparametere og oppdrag for 2017	3
4.	Vilkår og krav som går på tvers av målene.....	12
5.	Budsjetttildeling og fullmakter	18
6.	Rapportering og resultatoppfølging	23
7.	Plan for etatsstyringsmøtene mv.	25
8.	Avslutning.....	25

1. INNLEDNING

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, herunder delmål/resultatmål. Instruksen for etaten og de arbeidsoppgavene som etaten har i henhold til denne, skal til enhver tid følges opp.

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2016–2017) og Innst. 13 S (2016–2017). Dette brevet gjelder Stortingets vedtak og de prioriteringer, vilkår og krav som departementet stiller til Statens vegvesen i 2017.

2. OVERORDNET MÅL OG KRAV

Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Det skal vektlegges kostnadseffektive løsninger, slik at tildelte ressurser forbedrer infrastrukturen og reduserer samlet ulykkesrisiko på flest mulig strekninger. Fjerning av lokale flaskehalsar i trafikken er viktig.

Deler av riksvegnettet har fremdeles for lav standard, og Statens vegvesen skal prioritere å forbedre standarden. Det skal åpnes en rekke vegprosjekter i 2017, og skredfarlige strekninger skal utbedres. På de mest trafikkerte strekningene er det behov for utbygging av to, tre- eller firefelts veg med fysisk skille mellom kjøreretningene.

For vinterdriften er det i kontraktene som gjelder fra 2013, innført krav om høyere standard. Endringen i standard ventes å gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for trafikantene. Arbeidet med å vurdere saltbruken og alternative løsninger er viktig.

I 2015 og 2016 har vedlikeholdsetterslepet på riksveg blitt redusert for første gang på flere tiår. Med bevilgningen for 2017 vil vedlikeholdsetterslepet reduseres ytterligere, men det er fortsatt store utfordringer med det høye vedlikeholdsetterslepet på vegnettet.

Samferdselsdepartementet forutsetter at andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard vil øke i Agder-fylkene og på Vestlandet, og for øvrig være på minst samme nivå som i 2016.

For mange av tunnelene er det behov for å gjennomføre omfattende tiltak. I årene framover skal Statens vegvesen gjennomføre betydelige tiltak i en rekke av riksveg tunnelene. For å unngå at tunneler må stenges i to omganger, skal Statens vegvesen legge opp til at utbedringstiltak gjennomføres samtidig som tiltak for å oppgradere tunnelene i henhold til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

Det vil bli en utfordring i tiden framover å tilpasse tilbudet i riksvegferjetrafikken, både til økt trafikk og til krav til miljøvennlig drift. Ved vurdering av forbedret service skal Statens vegvesen prioritere økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene. Det skal legges vekt på næringslivets behov.

Samferdselssektorens bidrag til de nasjonale klimagassutslippene er betydelig, og det er en sentral oppgave å sørge for at transportrelaterte klimagassutslipp reduseres betydelig. Det er behov for økt samhandling med andre myndigheter og næringslivet for å tilrettelegge for framtidsrettede løsninger som gir lavere utslipp. Statens vegvesen skal i sin virksomhet vektlegge bidrag til klimagassreduksjoner fra sektoren.

Klimaendringene krever økt forebyggende innsats på investeringssiden og for drift og vedlikehold. Ekstremvær, flom og skred gjør stor skade i områder som tidligere har blitt vurdert som forholdsvis sikre. I tillegg til tiltak i egen sektor, skal Statens vegvesen

samarbeide med andre sektorer for bl.a. å hindre at tiltak i disse sektorene medfører økt risiko for skader på vegnettet.

Økt trafikk og vegutbygging øker miljøskadelige utslipp og presset på naturen, bl.a. gjennom reduksjon av naturmangfold. Statens vegvesen skal vektlegge disse utfordringene i planlegging, utbygging og drift av vegene, og sikre god dialog med fagmyndigheter om gode løsninger.

I tillegg til miljøutfordringer har mange av de største byene store utfordringer knyttet til framkommelighet. Det er en målsetting at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Statens vegvesen må tilrettelegge for at kollektivtilbudet kan styrkes, slik at pendlere opplever det som et konkurransedyktig alternativ til bilkjøring. Det må også tilrettelegges for sykkelreiser ved bedre sykkelvegnett, med særlig satsing der potensialet for å få flere til å sykle er størst, og det må også gjøres enkelt og sikkert for fotgjengere å ferdes i bykjernene. Det er viktig at Statens vegvesen involverer lokale myndigheter og entreprenører i arbeidet med utforming av gang- og sykkelvegløsninger.

3. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG OPPDRAG FOR 2017

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, og omtalen i Prop. 1 S (2016–2017). Departementet legger til grunn at prioriteringene som Statens vegvesen gjør i 2017, bygger opp om hovedmålene og følger opp de føringer som ligger i Nasjonal transportplan 2014–2023, budsjettframlegget, Stortingets behandling av disse, og i dette tildelingsbrevet.

I det følgende omtales hovedmålene for Statens vegvesen og prioriteringer i 2017.

Hovedmål 1- Framkommelighet

<i>Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret</i>	
Etappemål	Indikator
Reisetider i og mellom landsdeler skal reduseres	Reisetider på utvalgte strekninger
Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres	Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte strekninger på riksvegnettet
Påliteligheten i transportsystemet skal bedres	Antall timer de viktigste vegrutene for godstransporten er stengt
Rushtidsforsinkelser for kollektivtransporten i de fire største byområdene skal reduseres	1. hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden 2. antall km kollektivfelt på riksvegnettet

Gående og syklende	<ol style="list-style-type: none"> 1. antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder 2. antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt
--------------------	--

Prioriteringer i 2017 knyttet til hovedmål 1

Veginvesteringer

Innenfor veginvesteringer skal det gjennomføres rasjonell anleggsdrift. Strekninger med mange og alvorlige ulykker skal følges særskilt opp. Satsinger på investeringer i store prosjekter og programområdene skal bidra til dette.

For å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som fremmer økonomisk vekst, er det spesielle utfordringer som må løses knyttet til transportutviklingen i de største byene. Aktivitetsnivået ved inngangen til 2017 er høyt. I tillegg er det anleggsstart eller start av forberedende arbeider på flere prosjekter, jf. Prop. 1 S (2016-2017), side 67. Dette skal bidra til å øke både sikkerheten og regulariteten for person- og varetransport.

Drift og vedlikehold

Arbeidet med å styrke framkommeligheten på vegnettet videreføres gjennom innsatsen til drift og vedlikehold.

Departementet viser til det store behovet for utskifting av teknisk utstyr, særskilt i tunneler, og vedlikehold av bruer. Statens vegvesen må gjennomføre systematiske inspeksjoner av tunneler, bruer og ferjekaier for å kartlegge behovet for tiltak og kostnadene for disse som er nødvendig for å opprettholde standarden.

For å få til en bedre ressursutnytting over lengre strekninger og stordriftsfordeler gjennom samtidig gjennomføring av flere mindre tiltak, ber departementet Statens vegvesen om å videreutvikle kombinasjon av vedlikeholds- og investeringsmidler.

Innen drift skal tiltak rettet mot trafikksikkerhet prioriteres. Dette gjelder særlig for vinterdriften der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Strekninger med mange og alvorlige ulykker skal følges opp særskilt. Videre må driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommeligheten, prioriteres, spesielt forutsigbarhet for tungtransporten. Det er også viktig å bedre forholdene for dem som velger kollektivtransport, sykkel og gange og å gjøre reisekjeden tilgjengelig hele året.

Byggherreoppfølging for å kunne kontrollere riktig kvalitet på drifts- og vedlikeholdsarbeid skal videreføres i 2017. Departementet understreker i denne sammenheng det kontrollansvaret som Statens vegvesen har med oppfølgingen av driftskontraktene.

Planlegging av vegprosjekter

Aktivitetsnivået i vegsektoren er høyt. Økning i bevilgninger til investeringer krever økt planlegging. For å kunne starte bygging i rett tid er det derfor nødvendig at planlegging prioriteres høyt. Dette gjelder både store prosjekter og programområdetiltak som kollektivtrafikk og gang- og sykkelveger. Planlegging må derfor være en prioritert aktivitet i Statens vegvesen.

Transport i by – bymiljøavtaler

Statens vegvesen er en viktig aktør i oppfølgingen av nasjonal transportpolitikk i byområdene. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt fram et rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler. Vi viser også til omtale under *5.1 Bevilgninger til Statens vegvesen for 2017*.

Bymiljøavtalene skal bidra til at byene utvikler løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange vil være styrende.

Ordningen med bymiljøavtaler omfatter de ni største byområdene. Samferdselsdepartementet fastsetter mandat for hvert byområde som det skal forhandles om en bymiljøavtale med. Statens vegvesen representerer staten i forhandlingene. Etaten er derfor sentral i det videre arbeidet med implementeringen av ordningen.

Den første bymiljøavtalen ble inngått mellom staten, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune i 2016. Forhandlinger med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er i slutfasen. Forhandlingene med kommunene på Nord-Jæren og Rogaland fylkeskommune starter nå opp. Forhandlinger med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune ventes å kunne starte raskt.

Departementet legger opp til å følge forhandlingene i byområdene, og også etatenes faglige tilnærming i arbeidet. Vi vil komme tilbake til hvordan dette helt konkret vil skje. Vi ber om at Statens vegvesen fortløpende tar opp aktuelle problemstillinger med departementet. Videre forutsetter vi at Statens vegvesen følger opp pågående prosesser i de andre aktuelle byene slik at forhandlinger kan starte opp raskest mulig etter at Nasjonal transportplan 2018-2029 er lagt fram og behandlet i Stortinget.

I tillegg til arbeid med helhetlige bymiljøavtaler må Statens vegvesen, der det er aktuelt, bistå byene med å utvikle bypakker når slike skal legges fram for Stortinget. Dette gjelder også mindre byområder som ikke omfattes av ordningen med helhetlige bymiljøavtaler. For disse mindre byområdene vil det kunne være naturlig å vurdere mål om framkommelighet for personer og gods.

Samferdselsdepartementet har tidligere bedt transportetatene å gjennomføre egne byutredninger (analysegrunnlag) der kapasitetsbehovet og framtidige transportstrømmer kobles til det overordnede målet for storbyområdene. Arbeidet startet opp i 2016 og vil være

et viktig grunnlag for forhandlinger og reforhandlinger av bymiljøavtalene. Vi ber om at Statens vegvesen prioriterer og følger opp dette arbeidet i 2017.

Kollektivtransport

Statens vegvesen skal være pådriver for bedre kollektivtransport gjennom å utvikle og formidle kompetanse. Det er derfor viktig at etaten selv har tilstrekkelig kompetanse knyttet til arbeidet med nullvekstmålet og behovet for økt kollektivtransport. Videre er det viktig at Statens vegvesen som sektoransvarlig har oversikt over det totale bildet i kollektivtransportsektoren, inkludert fylkeskommunal kollektivtransport og aktivitet i de største byområdene. Etaten skal arbeide med å bedre framkommeligheten for kollektivtransport på riksvegnettet, jf. etappemålet om å redusere rushtidsforsinkelser for kollektivtransporten i de fire største byene.

Handlingsplanen for kollektivtransport som ble lagt fram i september 2014, viser hvilke handlinger bl.a. Statens vegvesen skal iverksette. Oppfølgingen av handlingsplanen inngår i den ordinære etatsstyringen, og skal rapporteres på framdrift og gjennomføring i Statens vegvesens ordinære rapporter til departementet.

Elektronisk billettering og nasjonal reiseplanlegging

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til mandatet for det videre arbeidet på området i eget brev.

Medvirkning i belønningsordningen for kollektivtransport mv.

Belønningsordningen omfatter i utgangspunktet de ni største byområdene. Belønningsmidlene innlemmes i bymiljøavtalen når slik avtale inngås. Statens vegvesen skal bistå departementet i arbeidet med å følge opp rapportering fra inngåtte avtaler, og bistå i overgangen fra belønningsavtaler til bymiljøavtaler. Videre skal Statens vegvesen bistå i arbeidet med fordeling av eventuelle ubundne midler. Regionkontorene skal bistå byområdene med å utforme virkemiddelpakker og dokumentere resultater, bl.a. i søknadsprosessen og ved oppfølging av byområdenes årlige rapportering.

Sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikken og tilrettelegging for gående

Statens vegvesen skal legge til rette for sykkel og gange og medvirke til at det blir ferdigstilt tilstrekkelig med planer som muliggjør byggestart av prosjekter. Utbyggingen av sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder, skoleveger langs trafikkfarlige gjennomgangsveger og strekninger der det ferdes mange mindreårige, skal prioriteres i videre planlegging av gang- og sykkelveger. Det er viktig at man søker løsninger for å få mer effektiv ressursutnyttelse ved utbygginger. Dette gjelder bl.a. riktig valg av type anlegg, f. eks. bedre utnyttelse av eksisterende vegnett i utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

Arbeidet med å styrke framkommelighet for gående på riksvegnettet ved en systematisk gjennomgang og oppgradering av gangfelt og ganglenker til holdeplasser og terminaler, skal videreføres i 2017. Det rapporteres om framdriften i årsrapporten. Vi viser også til etatens oppfølging av tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger, jf. post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger.

Riksvegferjer

Hvert ferjesamband vil bli vurdert individuelt ved ny anbudsutsetting. Økt kapasitet vektlegges der trafikkutviklingen tilsier behov for det, og ellers økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene. Null- og lavutslippsløsninger skal være en forutsetning i alle nye anbud. Kostnadene til statens kjøp av riksvegferjetjenester har økt de siste årene, og kostnadsanslag for framtidige utlysninger tyder på fortsatt kostnadsvekst. Statens vegvesen må vurdere tiltak som kan bidra til å dempe denne veksten. Vi viser i den sammenheng til Oslo economics sin tiltaksanalyse for utvikling av ferjemarkedet på lang sikt.

Tilpasning til klimaendringer

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med klimatilpasning i 2017, slik at vegkommunikasjonene opprettholdes til tross for økte klimapåkjenninger. Flom og skred påvirker framkommeligheten og det ventes at risikoen for flom og skred vil vedvare eller øke framover. Statens vegvesen må derfor ta høyde for dette innenfor de til enhver tid gjeldende budsjетtrammer. I bevilgningen over post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., i 2017, må Statens vegvesen sette av midler for å dekke utgifter etter skred og flom som tilsvarer et "normalt" nivå av hendelser.

Området klimatilpasning må prioriteres og reflekteres i styringssystemet til Statens vegvesen. Statens vegvesen har deltatt sammen med Jernbaneverket og NVE i programmet NIFS (naturfare, infrastruktur, flom, skred). Som oppfølging av NIFS skal Statens vegvesen videreutvikle samarbeidet med de andre involverte etatene, og invitere inn andre aktuelle aktører til relevante samarbeidsarenaer. Statens vegvesen skal synliggjøre hvordan resultater fra arbeidet tas i bruk.

Hovedmål 2

En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014–2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende indikator som skal fungere som styringsparametere for Statens vegvesen:

- **Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024.**

Indikator: Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker

Prioriteringer i 2017 knyttet til hovedmål 2

Om lag 35 pst. av alle ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på riksvegnettet, og den dominerende ulykkestypen er møteulykker. Med nullvisjonen som utgangspunkt, skal trafikksikkerhetsarbeidet rettes mot de alvorligste ulykkestypene, særskilt ulykkesutsatte trafikantgrupper og trafikantatferd som fører til flest alvorlige ulykker. Tiltak rettet mot møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende skal derfor prioriteres. Det må arbeides både med tiltak som kan påvirke trafikantenes atferd, fysiske tiltak på vegnettet og kjøretøyrettede tiltak.

Departementet legger stor vekt på tiltak som gir økt trafikksikkerhet. Bygging av midtrekkverk er prioritert i 2017. Andre tiltak innenfor programområdene er bl.a. forsterket midtoppmerking, utbedring av terrenget langs vegen, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, rekkverk og tiltak for gående og syklende.

I tillegg til fysiske tiltak som atskilte kjørebaneer og forsterket midtoppmerking, skal det satses på trafikant- og kjøretøyrettede tiltak.

Nye anlegg som blir åpnet for trafikk i 2017, er beregnet til å gi tre færre drepte og hardt skadde. I tillegg kommer bidrag fra tiltak innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, investeringer, fornying og drift og vedlikehold.

Departementet legger til grunn at målkrav og føringer for trafikant- og kjøretøytilsyn, jf. Prop. 1 S/Innst. 13 S (2016–2017), følges opp i 2017. Den styrkede utekontrollinnsatsen skal videreføres. Hovedprioritet ved kontroll av tunge kjøretøy skal være vinterutrustning og bremses, samt kabotasje. Statens vegvesen skal i 2017 videreføre og styrke samarbeidet med andre kontrollmyndigheter både nasjonalt og internasjonalt. Videre skal Statens vegvesen målrette kontroll- og tilsynsvirksomheten generelt for å avdekke flest mulig kritiske feil, brudd og mangler. Bilbeltekontrollene skal rettes særlig mot grupper der andelen som bruker bilbelte, er relativt lav. Statens vegvesen plikter å ha og bruke effektive styringssystemer som ivaretar sikkerheten i arbeidet med planlegging, bygging, drift, vedlikehold, beredskap og annen forvaltning av veginfrastrukturen. Vegtilsynet har myndighet til å føre tilsyn med denne plikten.

Departementet forutsetter at Statens vegvesen følger opp Vegtilsynets tilrådninger i tilsynssakene. Tilsvarende forutsetter departementet at Statens vegvesen følger opp tilrådingene fra Statens havarikommisjon iht. fastsatt prosedyre.

Som en oppfølging av anmodningsvedtak nr. 96 fra Stortinget i sesjonen 2014-2015 fremmet regjeringen Meld. St. 40 (2015-2016) *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. I meldingen redegjøres det for utfordringer og muligheter for samordning innenfor ti ulike tiltaksområder med seks utvalgte satsingsområder. Meldingen behandles av Stortinget tidlig i 2017, og departementet vil komme tilbake til Statens vegvesen etter dette. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Statens vegvesen aktivt forbereder oppfølging av meldingen og Stortingets behandling av denne.

Hovedmål 3

<i>Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.</i>	
Etappemål	Indikator
Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	1. Klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter 2. Gjennomsnittlig gram CO ₂ -

	ekvivalenter/personkilometer 3. Gjennomsnittlig gram CO ₂ - ekvivalenter/tonnkilometer
Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	1. Timemiddelkonsentrasjoner av NO ₂ over nasjonalt mål 2. Døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM ₁₀) over nasjonalt mål 3. NO _x -utslipp fra transportsektoren 4. Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
Bidra til å redusere tapet av naturmangfold	1. Antall prosjekt med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø 2. Antall utbedrede registrerte konflikter mellom transportnett og naturmangfold
Begrense inngrep i dyrket jord	Antall daa dyrket jord til transportformål.

I tillegg er vannkvalitet og miljøgifter en utfordring.

Prioriteringer i 2017 knyttet til hovedmål 3

Statens vegvesen må opprettholde høy kompetanse på miljøområdet, særlig på områdene klima, naturmangfold, vann- og luftforurensning og støy.

Omstilling til lavutslippssamfunnet

I tråd med Nasjonal transportplan 2014-2023 skal transportsektoren bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn. Klimahensyn skal derfor ligge til grunn for virksomheten og den overordnede planleggingen av vegtransportsystemet. I arbeidet med å utforme driftskontrakter skal det fortsatt tas hensyn til miljø. Lav- og nullutslippsteknologi er viktige bidrag til klimagassreduksjoner, og Vegdirektoratet må derfor ha kompetanse på miljøvennlige transportløsninger, herunder lav- og nullutslippsteknologier for vegtransport og ferjer. Statens vegvesen skal i 2017 starte arbeidet med en utviklingskontrakt for en hydrogen-elektrisk drevet ferje.

I 2017 vil departementet følge opp forpliktelser som følger av direktiv for infrastruktur for alternative energibærere i transport (Direktiv 2014/94/EU). Vegdirektoratet er en viktig kunnskapsleverandør og bidragsyter i dette arbeidet.

Departementet understreker at det er viktig med dialog og samarbeid mellom Vegdirektoratet, Kystverket, Miljødirektoratet og Enova i arbeidet med transportsektorens bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Klimagassutslipp

Statens vegvesen må opprettholde høy kompetanse om klimagassutslipp slik at de mest kostnadseffektive tiltakene kan prioriteres innen vegsektoren, jf. sektoransvaret.

Klimagassutslippene fra ulike tiltak i vegsektoren må beregnes og vurderes ut fra målet om å bidra til reduserte klimagassutslipp.

Naturmangfold

Statens vegvesen skal arbeide for å stanse tapet av naturmangfold gjennom alle planfaser, byggefasen og ved drift og vedlikehold av vegnettet. Inngrep som forringer verneverdiene i verneområder eller i verdifulle naturområder, skal unngås så langt som mulig. Konsekvenser for naturmangfold skal inngå i før- og etterundersøkelser av store anlegg der det er aktuelt. Det er viktig at Statens vegvesen fortsetter arbeidet med metodeutvikling og sørger for kunnskapsoppbygning for framtidige prosjekter. Naturmangfoldloven og tilhørende forskrifter krever også varsomhet fra Statens vegvesens side, både ved planlegging av nye tiltak og ved drift av eksisterende anlegg.

Fysisk kompensasjon kan være et kostnadseffektivt virkemiddel under samferdselsutbygginger for å erstatte naturområder eller dyrket mark som ellers ville gått tapt. Vi ber Vegdirektoratet fortsette pågående arbeid med de utvalgte prosjektene for fysisk kompensasjon. Erfaringene fra de utvalgte prosjektene skal øke kunnskapen om hvordan slike ordninger, juridisk og praktisk, best kan tilpasses det norske planregimet, men også øke kunnskapen om kostnader og nytte av fysisk kompensasjon i forbindelse med planleggingen av vegtraséene.

Miljøgifter

Statens vegvesen skal videreføre og videreutvikle sin kompetanse på håndtering av forurenset masse. Bruken av sprøytemidler bør fortsatt holdes på et minimum. Statens vegvesen skal ha oversikt over kjemikaliebruken innen vegsektoren og vurdere hvordan denne kan reduseres. Arbeidet med å redusere avrenning fra tunnelvask m.m. som inneholder miljøgifter, videreføres.

Lokal luftforurensning og støy

Statens vegvesen skal videreføre innsatsen mot lokal luftforurensning gjennom samarbeid med kommunene, vedlikeholdstiltak og tekniske krav til kjøretøy. Det er viktig at Vegdirektoratet har god kompetanse om virkemidlers kostnader og effekter på lokal luftforurensning. Videre er det viktig at Vegdirektoratets arbeid med virkemidler for lokal luftforurensning ses i sammenheng. Vi ber også Statens vegvesen fortsatt følge utviklingen i utslipp fra Euro 6/VI kjøretøy i virkelig trafikk i norsk klima, herunder foreta nødvendig testing av biler. Vi ber Vegdirektoratet tilrettelegge for beredskapstakster og miljødifferensiering i Autopass, i tråd med tidligere avklaringer.

Innsatsen mot støy skal videreføres gjennom oppfølging av forurensningsforskriften med videre utvikling av støysvake vegdekker, og gjennom internasjonalt arbeid rettet mot mer støysvake kjøretøy og dekk. Arbeidet med støysvake vegdekker som kilderettet tiltak, er viktig, særlig da dette gir stor effekt på samlet støyplage. Arbeidet med støysvake vegdekker og erfaringene med dette bør brukes til å oppdatere kostnadseffektiviteten for dette tiltaket. Per nå er støysvake vegdekker dokumentert å være et mer kostnadseffektivt tiltak enn bl.a. støyskjerming. Det er videre behov for mer kunnskap om materialbruk, utforming og effekt av støyskjerming.

Vannforurensning

Innsjøundersøkelsene og arbeidet med å redusere miljøvirkningen av salt skal videreføres. Der det oppdages skader som følge av salt, skal det iverksettes tiltak. Saltforbruket i vintersesongen 2014/2015 er det høyeste som er registrert. Innenfor fastsatt standard for vinterdrift skal Statens vegvesen arbeide med å begrense saltbruken.

Oppfølging av vannforskriften vil også i 2017 kreve innsats fra Statens vegvesen. Statens vegvesen skal i nødvendig grad delta i det videre arbeidet, bl.a. ved å delta i det løpende arbeidet regionalt, i direktoratgruppen og med innspill til departementet.

Hovedmål 4

Et transportsystem som er universelt utformet.

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014–2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende indikatorer som skal fungere som styringsparametere for Statens vegvesen:

- **Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet.**

Indikator 1: Antall holdeplasser på riksvegnettet som er universelt utformet

Indikator 2: Antall viktige kollektivknutepunkt som er universelt utformet

Prioriteringer i 2017 knyttet til hovedmål 4

Departementet understreker at strategi og tiltak fra Nasjonal transportplan 2014–2023 må prioriteres og reflekteres i styringssystemet til Statens vegvesen, og være i tråd med gjeldende lovverk. For å oppnå universelt utformede, sammenhengende reisekjeder er det nødvendig med samordnet innsats og forpliktende samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og eiere.

Statens vegvesen er gjennom sektoransvaret koordinator for arbeidet med universell utforming i vegsektoren på tvers av forvaltningsnivåer. Vegvesenet skal videre koordinere det statlige arbeidet med å tilrettelegge for sammenhengende reisekjeder. Jernbanedirektoratet, Avinor AS og Statens vegvesen har samtidig et selvstendig ansvar for å videreføre samarbeidet med fylkeskommunale og kommunale myndigheter innenfor eget forvaltningsområde.

Oppgradering av holdeplasser skal ses i sammenheng med andre tiltak som gjennomføres på riksveg, som utbygging og oppgradering av fortau, gangveger og gangfelt, og andre forvaltningsnivåers arbeid med å oppgradere egne holdeplasser, knutepunkt og ganglenker. Drift og vedlikehold av gangarealer, særlig vinterdriften, skal prioriteres. Arbeidet med universell utforming i tilknytning til ferjer videreføres, herunder etablering av løsninger og tiltak som sikrer at kjøretøy for funksjonshemmede blir parkert på plasser avsatt til HC-kjøretøy på bildekket.

4. VILKÅR OG KRAV SOM GÅR PÅ TVERS AV MÅLENE

4.1 Samfunnssikkerhet og beredskap

Arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart og inngå som en integrert del av Statens vegvesen sin virksomhet.

Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren er å unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell og minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå, samt sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett både i normalsituasjoner og under påkjenninger.

De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i etatene er fastlagt i "Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren" fra 2015. Som det framgår av strategien skal etatene særskilt prioritere følgende tre områder:

- Klimatilpasning
- Informasjons- og IKT-sikkerhet
- Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner

Statens vegvesen skal i 2017 slutføre arbeidet med Strategi for samfunnssikkerhet og klimatilpasning med tilhørende tiltaksplan, som konkretiserer hvordan føringene i den overordnede strategien skal følges opp.

Statens vegvesen skal i 2017 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi og handlingsplan. Rapporteringen skal synliggjøre forholdet mellom strategiske mål, tilstand og status innenfor målområdene, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Det skal avgis to rapporter som oversendes departementet som selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I tertialrapportene skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Statens vegvesen skal i 2017 fortsette å delta på de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Samferdselssektoren er en viktig del av totalforsvaret, og etatene og selskapene skal kunne yte støtte til Forsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig. Statens vegvesen skal i 2017 være en aktiv bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret, herunder bidra til

ansvars- og rolleavklaringer, samt delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Statens vegvesen har en rolle.

I tillegg ber vi Statens vegvesen ha høy oppmerksomhet på det forebyggende sikkerhetsarbeidet gjennom oppfølging av bestemmelsene i sikkerhetsloven med forskrifter. Statens vegvesen skal i løpet av 2017 avgi en rapport om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid, etter nærmere bestilling fra departementet.

4.2 Risikovurdering

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Vilkåret for en god mål- og resultatstyring er at ledelsen kjenner og aktivt håndterer de utfordringene og uvisshetene som kan påvirke måloppnåelsen på en negativ måte. Ledelsen i Statens vegvesen skal påse at det finnes en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten i Statens vegvesen, og at denne fungerer på en tilfredsstillende måte. Risikostyring er en del av etatsstyringen. Risikovurderinger skal derfor inngå i rapporteringen både i tertialrapportene og årsrapporten. I forbindelse med etatsstyringsmøtene skal Statens vegvesen redegjøre for de viktigste risikoelementene for egen virksomhet, også knyttet til enkeltsaker der det er aktuelt, og hvordan disse påvirker mål- og resultatoppnåelsen i 2017 og ev. senere år, samt hvordan de håndteres og hvilke tiltak som kan gjøres for å redusere risiko.

Når det gjelder risikostyring og intern kontroll, så viser vi til Riksrevisjonens undersøkelse av internkontroll på anskaffelsesområdet i Statens vegvesen, jf. Dokument 3:4 (2014-2015). Departementet forutsetter at Statens vegvesen fortsetter å følge opp rapportens anbefalinger.

4.3 Effektivisering

I den politiske plattformen for regjeringen er det varslet flere tiltak for fornying og modernisering. Dette er nødvendig for å effektivisere offentlig sektor og sikre gode konkurransevilkår for norsk næringsliv.

I transportsektoren vil regjeringen ta nye organisatoriske løsninger i bruk for å få høyere tempo på utbyggingene og mer ut av ressursene. I tillegg til å øke bevilgningene vil regjeringen gjennomføre en større reform av transportsektoren. Arbeidet er omtalt i Prop. 1 S (2016–2017).

For å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer er det fra og med statsbudsjettet 2015 innført en reform for avbyråkratisering- og effektivisering. Deler av gevinstene fra mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene blir i de årlige budsjettene overført til fellesskapet. Denne innhentingene er i utgangspunktet satt til 0,5 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. I budsjettforliket ble denne prosentandelen økt med 0,3 pst. Grunnlaget for beregningen i 2017 er saldert budsjett 2016. For Statens vegvesen er denne produktivitetsgevinsten i 2017 satt til 84,016 mill. kr på kap. 1320, post 23 og 1,072 mill. kr på kap. 1320, post 02. I rapporteringen i tertial- og årsrapport skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Arbeidet med effektiviseringsprogrammet i tråd med Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, videreføres i 2017. Gjennom effektiviseringsprogrammet ventes oppnådd effektivitet og produktivitet i tillegg til at det blir frigjort ressurser til å utvikle vegnettet. Det legges opp til en innsparing gjennom programmet på om lag 140 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2016-2017).

I 2017 legges det opp til at bemanningen reduseres sammenlignet med 2016. Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med å styre bemanningsutviklingen. I rapporteringen i tertial- og årsrapport skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Statens vegvesen skal rapportere om det pågående arbeidet med effektiviseringsprogrammet i tertialrapportene i henhold til fastsatte indikatorer. I årsrapporten skal det rapporteres på gjennomførte tiltak og oppnådde effektiviseringsgevinster i 2017. Vi viser i den sammenheng også til det pågående arbeidet i Statens vegvesen med benchmarking. Dette skal rapporteres på i 2017, i tillegg til arbeidet med å få på plass et system for støtte til økonomistyring i prosjekt.

Statens vegvesen skal i årsrapporten også rapportere på samarbeidet med Jernbanedirektoratet for å koordinere tiltak, drøfte grensesnitt og utvikle samarbeidstiltak. Det kan legges opp til en samlet omtale av effektiviseringsprogram, tiltak for å følge opp regjeringens arbeid med reformen for mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene (innhenting av produktivitetsgevinst).

For å styrke styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og etatene/tilsynene når det gjelder effektivisering, arbeider departementet med å utvikle konkrete indikatorer som kan måle drifts- og administrasjonseffektivitet i virksomhetene. Foreløpig arbeides det med følgende indikatorer:

- Årsverkskostnad (lønn og sosiale kostnader dividert på årsverk)
- Totalkostnad per årsverk (sum driftskostnader dividert på antall årsverk)
- Lønnskostnadsandel (lønn og sosiale kostnader dividert på sum driftskostnader)

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med et konkret forslag tidlig i 2017 som grunnlag for en dialog med virksomhetene. Finansdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet utreder en løsning for benchmarking av administrative kostnader i statlige virksomheter, jf. omtale i Prop. 1 S (2016-2017) Gul bok.

4.4 Oppfølging av EU/EØS-saker

Regjeringen vil føre en aktiv europapolitikk. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom departement og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Særlig er det viktig å være tidlig ute i medvirkningsarbeidet, og bidra til å oppfylle Regjeringens målsetning om å redusere etterslepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Statens vegvesen deltar i økende grad i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på

en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Statens vegvesen å følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i Utenriksdepartementets retningslinjer for forvaltningen av Norges deltakelse i EØS-samarbeidet og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Etaten bes om å rapportere på dette i de samarbeidsfora som fins mellom departement og Statens vegvesen på EU/EØS-området. Der hvor etaten deltar i EUs regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon. Det er viktig å identifisere saker som er viktige for Norge, så tidlig som mulig, slik at vi fra norsk side kan medvirke til regelverksutformingen.

4.5 Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesanalysearbeidet

Det uavhengige utvalget som vurderte hvordan Statens vegvesen har praktisert offentlighet og deling av informasjon fra ulykkesrapportene, kom med sin rapport i juni 2015. Utvalget ga i rapporten en rekke anbefalinger til forbedringer av Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid. Departementet legger til grunn at Vegdirektoratet i 2017 fortsetter arbeidet med å følge opp, og det forutsettes at departementet holdes løpende orientert om status og framdrift i tråd med de føringer som framkommer i brev av 18. juni og 18. september 2015.

4.6 Ny teknologi

Vegsektoren preges av raske teknologiske endringer og omstilling til lavutslippssamfunnet krever et etaten har en aktiv tilnærming til å etterspørre, legge til rette for og prøve ut ny teknologi. Også på digitaliseringsfronten skjer det en rask utvikling i sektoren. EU lanserte bl.a. i november 2016 en strategi for samvirkende ITS (strategy on cooperative, connected and automated driving). Samferdselsdepartementet vil i løpet av 2017 jobbe videre med hvordan Norge skal følge opp denne strategien og etaten bes om å ta høyde for at fagfolk på ulike felt deltar inn i arbeidsgrupper m.m. i EU som eventuelt etableres som følge av strategien. Etaten forventes også å ha en rådgivende funksjon for departementet i tekniske og operasjonelle spørsmål innen feltet samvirkende ITS.

Det pågår for tiden et arbeid med å legge til rette for en prøveordning for selvkjørende kjøretøy gjennom en egen forsøkslov som bl.a. hjemler en nærmere godkjenningsordning for slike forsøk. Det tas sikte på at regelverket vil være på plass høsten 2017. Det legges opp til at Statens vegvesen blir godkjennings- og tilsynsmyndighet for forsøk som omfattes av dette regelverket. Statens vegvesen må i 2017 tilrettelegge og planlegge for at denne oppgaven kan ivaretas når forsøksordningen starter opp.

4.7 Enkelte særlige oppgaver på trafikant- og kjøretøyområdet

Statens vegvesens virksomhet utvides i 2017 med nytt regelverk om vilkårsparkering. Regelverket innebærer bl.a. at Statens vegvesen fører tilsyn med at vilkårsparkeringsselskaper etterlever nytt regelverk, at Statens vegvesen oppretter og holder ved like et parkeringsregister samt godkjenner undervisningsplaner for de som tilbyr opplæring for parkeringsansatte. Departementet legger til grunn at Statens vegvesen følger opp sitt ansvar i tråd med omtale i Prop. 1 S (2016–2017).

Som følge av lov- og forskriftsendringer i 2016 er det innført nye krav for avholdelse av sykkelritt på veg. Vi ber Statens vegvesen sikre nødvendig prioritet til arbeidet med gjennomføring av kravene, herunder til innføring og gjennomføring av kompetansekravene for vakter ved sykkelritt slik at disse kan anvendes ved sesongstart 2017. Videre bes det om at det etableres gode rutiner for søknadsbehandling, godkjenning og tilsyn forbundet med vegvesenets oppgaver etter nytt regelverk.

Det er høy aktivitet i arbeidet med forenklinger på det kjøretøYTEkniske området og en rekke endringer er allerede på plass eller i prosess. Departementet ber om at dette arbeidet fortsatt prioriteres, og at direktoratet selv aktivt søker og initierer forslag til ytterligere forenklinger og oppdateringer på dette området.

En helhetlig gjennomgang av fartsgrensesystemet er ikke gjort siden 1960-tallet. I samråd med departementet igangsatte Vegdirektoratet i 2015 et arbeid med gjennomgang av fartsgrensesystemet og fartsgrensekriteriene. Departementet er orientert om at arbeidet har blitt forsinket, men at det etter ny plan forventes ferdigstilt i løpet av 2017. Vi legger til grunn at dette arbeidet gis den nødvendige prioritet slik at det i henhold til ny plan kan ferdigstilles i 2017. Departementet må fortsatt holdes løpende orientert om status og framdrift i arbeidet.

4.8 Bompenger

Det pågår et omfattende arbeid med de ulike elementene i bompengereformen. I 2016 er flere viktige elementer kommet på plass, bl.a. er alle de fem regionale bompengeselskapene nå etablert. Det nye avtaleverket for de regionale bompengeselskapene har vært på høring, og det arbeides nå med ferdigstillingen. Framtidig rolle- og ansvarsdeling er under arbeid, i tillegg til skissering av rammebetingelsene for utskilte utstedere. I den sammenheng vises det til Meld. St. 25 (2014–2015), Prop. 1 S (2015–2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). I 2017 må det arbeides videre med både å forberede utskilling av utstederfunksjonen, begynne arbeidet med å implementere ny rolle- og ansvarsdeling så snart den er klar og inngå de nye bompengeavtalene.

Statens vegvesen er sentrale både når det gjelder utformingen av framtidige løsninger og i selve gjennomføringen. I begge disse løpene vil kontakten med lokale og regionale myndigheter være viktig, særlig i forbindelse med overgang til ny takst- og rabattstruktur for nye og eksisterende prosjekter. Det er også viktig at Statens vegvesen legger til rette for gjennomføring av reformen rent teknisk for å ivareta at bompengeneinnkrevingen er operativ både i en overgangsfase og mer permanent i ny organisering.

Fram til Håndbok V718 Bompengeprojekter er oppdatert er det et behov for å samle styrende dokumenter relatert til bompengeneinnkrevingen slik at disse er lett tilgjengelig for andre aktører som har behov for informasjonen. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen lager en nettside/portal hvor alle styrende dokumenter relatert til bompengeneinnkreving er samlet og oppdaterer denne siden jevnlig.

Departementet viser til brev av 4. november 2016 vedrørende teknisk løsning for miljødifferensiering gjennom AutoPASS. Vi ber Vegdirektoratet i tråd med brevet sørge for at det legges til rette for miljødifferensiering innenfor CS Norge. I tillegg skal det tilrettelegges for beredskapstakster.

Samferdselsdepartementet viser til brev av 18. november 2016 der Vegdirektoratet fikk tilslutning til å starte planleggingsfasen for ny systemløsning, i samarbeid med de regionale bompengeselskapene. Departementet forutsetter at arbeidet med prosjektet prioriteres i 2017 og vil komme tilbake til Vegdirektoratet om føringer for rapportering og videre dialog framover.

For nye bompengeprosjekter ber departementet Vegdirektoratet følge opp føringene om nytt takst- og rabattsystem som framgår av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Departementet ber videre om at Vegdirektoratet fortsetter arbeidet mot lokale myndigheter for å få på plass en omlegging av rabattsystemet også i eksisterende prosjekter. Det vises til bevilgning på kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. tabellen under *5.1 Bevilgninger til Statens vegvesen for 2017*. Det stilles som krav for å kunne motta tilskudd, at bompengeselskapene må knytte seg til ett av de regionale bompengeselskapene og legge om takst- og rabattstruktur.

4.9 Tildeling av løyver etter yrkestransportregelverket

Statens vegvesen vil trolig i løpet av første del av 2017 få ansvaret for å avvikle eksamen for de som skal dokumentere faglig kompetanse for tildeling av løyver etter yrkestransportregelverket. Det er lagt opp til at eksamensordningen skal være gebyrfinansiert. Lovproposisjon med lovhjemmel for innkreving av gebyr vil etter planen bli fremmet for Stortinget i begynnelsen av 2017. Det legges ikke opp til krav om opplæring og heller ikke at det skal føres tilsyn med de som tilbyr opplæringstjenester for de som skal ta eksamen. I forbindelse med gjennomføring av denne endringen, vil det være nødvendig med overgangsordninger for de søkere som har påbegynt opplæring etter nåværende ordning. Ordningen vil bli videreført til 2018.

4.10 Fellesføringer

Statens vegvesen skal arbeide systematisk med å utnytte tildelte ressurser bedre og øke produktiviteten. Digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester (digitalt førstevalg) er et sentralt virkemiddel i dette arbeidet, sammen med f.eks. omorganisering, prosessforbedring og annen bruk av teknologi. I årsrapporten skal Statens vegvesen gjøre rede for iverksatte og planlagte effektiviseringstiltak. Det skal her gå fram at tiltak som inneholder digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester, er særlig vurdert. Det skal også gjøres rede for hvordan effektiviseringsgevinstene av tiltakene hentes ut, slik at de kan omdisponeres til prioriterte områder. Det vises til omtale av effektivisering i kap. 4.3.

5. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 13. desember 2016 statsbudsjettet for 2017, jf. Prop. 1 S (2016–2017) og Innst. 13 S (2016–2017).

5.1 Bevilgninger til Statens vegvesen for 2017

Disse bevilgningene ble vedtatt:

Kap./ post	Benevnelse	Kroner
23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	11 477 894 000
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	519 000 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 321 800 000
31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	609 000 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	277 900 000
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	10 300 000
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	478 100 000
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	328 700 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	170 700 000
62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	743 800 000
63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	122 500 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 143 900 000
Sum kap. 1320 Statens vegvesen		30 203 594 000
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	229 800 000
64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler, <i>kan overføres</i>	211 000 000
75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	502 800 000
Sum kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 63, post 64 og post 75		943 600 000
01	Salgsinntekter m.m.	188 400 000
02	Diverse gebyrer	423 128 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskap	105 700 000
Sum kap. 4320 Statens vegvesen		717 228 000

For å bidra til at statlige virksomheter i større grad gjøres ansvarlig for sine pensjonsutgifter og at utgiftene gjøres synlige på en bedre måte, skal statlige virksomheter fra 1. januar 2017 budsjettere og regnskapsføre arbeidsgiverandelen av pensjonspremien til Statens

pensjonskasse i sitt budsjett og regnskap. For nærmere redegjørelse vises det til departementets brev av 9. november 2016 og Finansdepartementets rundskriv R-118 av 20. oktober 2016. For Statens vegvesen innebærer det at post 23 og 30 øker med hhv. 510,5 mill. kr og 127,9 mill. kr i budsjettet for 2017.

Bevilgningene til vegformål skal benyttes på en effektiv måte og skal disponeres fullt ut. Som det går fram av omtalen under hovedmål 1 skal det på bevilgningen på post 23 også settes av midler til å dekke et "normalt" nivå av hendelser som også gjelder skred og flom.

Vegdirektoratet må påse at etaten holder seg innenfor tildelte bevilgninger, jf. at det i de senere år har vært et merforbruk på flere av postene. Det er også viktig at Statens vegvesen til enhver tid har styringssystemer som gir god kontroll over kostnadene til prosjektene i selve anleggsperioden. Større kostnadsøkninger må rapporteres til departementet så raskt som mulig.

Samferdselsdepartementet forutsetter at andelen av riksvegnettet med tilfredsstillende dekkestandard vil øke i Agder-fylkene og på Vestlandet, og for øvrig være på minst samme nivå som i 2016.

Departementet viser til omtalen av Autosys-prosjektet i Prop. 1 S (2016–2017). Etter gjennomført revidert KS2 for gjenstående deler av prosjektet er det inngått kontrakt med ny leverandør for de videre leveransene på kjøretøyområdet og utviklingsarbeidet har startet opp. Samferdselsdepartementet forutsetter at anbefalt tiltak i KS2-rapporten følges i det videre arbeidet og at prosjektet gis den nødvendige prioritet. Statusrapportering til departementet forutsettes videreført i henhold til fastsatt plan.

Klimaendringer har økt behovet for detaljerte høydedata for flom- og skredanalyser i sideterrenget langs en rekke strekninger. Et økt omfang av ras og flom etter ekstremvær har bidratt til redusert driftsstabilitet og medført betydelige merkostnader til opprydding og gjenoppbygging av infrastrukturen de seneste årene. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen prioriterer tiltak for å gjøre infrastrukturen mer robust mot driftsavbrudd og reduserer negative ringvirkninger av driftsavbruddene. I denne sammenheng er det viktig at Statens vegvesen bl.a. deltar i Naturfareprosjektet i regi av Norges vassdrags- og energidirektorat og i prosjektet om nasjonal høydemodell i regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Kartverket. Kartverket gjennomfører et prosjekt med en ny digital høyde- og terrengmodell som innebærer oppmåling av hele landet ved hjelp av flybåren laserscanning. Prosjektet skal etter planen være ferdigstilt i løpet av en periode på 3–4 år og vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag i forbindelse med klimautfordringer og flere analysemuligheter innen mange fagområder. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. Vi viser til tidligere kontakt om denne saken og ber om at Statens vegvesen støtter sistnevnte prosjekt med 3,0 mill. kr i 2017. Vi ber om at Statens vegvesen orienterer om resultatene fra dette samarbeidet i årsrapporten.

Vi viser til kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS, post 90 Avdrag på lån, og kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS, post 80 Renter. Lånet er regulert gjennom avtale mellom Samferdselsdepartementet (långiver) og Svinesundsforbindelsen AS (låntaker). Statens

vegvesen forvalter statens eierinteresse i Svinesundsforbindelsen AS. Vi viser til brev av 6. februar 2007 fra departementet til Statens vegvesen om rapportering, budsjettering mv.

Bevilgningene på kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, og post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler, skal overføres til fylkeskommunene og brukes i tråd med gjeldende rammeverk for bymiljøavtalene, retningslinjene for statlig delfinansiering av viktige kollektivtransportprosjekt i de største byene, inngåtte bymiljøavtaler og føringer gitt i Prop. 1 S (2016-2017).

For bevilgninger på post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, skal det legges til grunn at det statlige bidraget utgjør inntil 50 pst. av det reelle behovet for midler til prosjektene i 2017, og at lokale midler som et minimum utgjør en tilsvarende andel. Bompenger kan benyttes som lokal andel. Det er ikke stilt krav om at det skal være inngått bymiljøavtale før utbetaling av midler til videre planlegging av Fornebubanen kan skje. For Superbuss, Bussveien og Bybanen er det satt av midler til å dekke 50 pst. av forventede utbyggingskostnader i 2017. Utbetaling av statlige midler til planlegging av disse prosjektene vil skje etterskuddsvis i utbyggingsfasen når statens endelige bidrag er fastsatt. For utbetaling av midler til Bussveien og Bybanen i 2017 forutsettes det at det først blir inngått bymiljøavtaler for Nord-Jæren og Bergen.

Bevilgninger på post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler, vil inngå som en del av det statlige bidraget i bymiljøavtalene, og kan benyttes til samme type tiltak som midler over kap 1330, post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene. Departementet forutsetter at midlene anvendes i tråd med det overordnede målet i bymiljøavtalen, og at partene i oppfølgingen av avtalen på en tilfredsstillende måte rapporterer hvordan midlene er brukt. Bevilgningen for 2017 skal dekke statens forpliktelser i bymiljøavtalen for Trondheim. Departementet vil komme tilbake til fordeling av belønningsmidler til andre byområder som inngår bymiljøavtale i 2017, når tilstrekkelige avklaringer foreligger. I forhandlingene om bymiljøavtaler må det legges opp til en tett dialog mellom departementet og Statens vegvesen om fordeling av belønningsmidler over postene 61 og 64.

Det er Vegdirektoratet som skal være tilskuddsforvalter for kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Departementet vil komme tilbake med nærmere føringer om tilskuddet i eget brev.

Prisen "Årets trafiksikkerhetskommune" videreføres i 2017, jf. omtale i Prop. 1 S (2016–2017). Samferdselsdepartementet ber, i likhet med tidligere år, Statens vegvesen å administrere arbeidet med å sammenstille søknadene. Nærmere føringer gis i eget brev.

5.2 Fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S og Innst. 13 S (2016–2017)

Stortinget vedtok 13. desember 2016 bl.a. disse fullmaktene:

”Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan overskride bevilgningen på kap. 1320 postene 23, 30 og 72 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4320 postene 01, 02 og 03.

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

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, 31, 36 og 37 —Investeringer, riksveg —Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser: 3 500 mill. kroner.

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

1. starte opp disse investeringsprosjektene innenfor en kostnadsramme på:
E39 Bjørset - Skei: 846 mill. kr
rv 13 Vik - Vangnes: 668 mill. kr

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

2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
3. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:
Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, 31, 34, 36 og 37 – Investeringer, riksveg – Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser: 2 700 mill. kroner.

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 og 34

- Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser: 6 600 mill. kroner.
- Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år: 2 700 mill. kroner.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av

riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 15 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS får tillatelse til å øke takstene i Oslopakke 3 med 1 krone i tillegg til ordinær prisjustering av bompengetakstene. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med Fjellinjen AS om dette.

Fastsettelse av bompengetakster

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprojekter sammenliknet med det som lå til grunn i proposisjonene som er behandlet i Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for den nye tilskuddsordningen på kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 75 Tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene, og de nye rutinene for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Statens vegvesen.

Statens vegvesen kan videredelegere fullmakten om salg og bortfeste av fast eiendom internt i Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Statens vegvesen følger opp at fullmakten blir utøvd forsvarlig i etaten.

Fullmakten til forskuttering av statlige midler til riksveginvesteringer skal dekke allerede inngåtte forpliktelser og det skal i utgangspunktet ikke inngås nye avtaler om forskuttering av statlige midler med bompenger. Dersom det er behov for å inngå nye avtaler om forskuttering med bompenger må Statens vegvesen ta dette opp med Samferdselsdepartementet.

Flere av de delegerte fullmaktene gjelder forpliktelser utover budsjettåret. Erfaringer viser at Statens vegvesen ikke har god nok oversikt over inngåtte kontraktsforpliktelser og prognoser for forpliktelser som er planlagt inngått. Samferdselsdepartementet vil derfor understreke at etaten må ha systemer som gir god oversikt over slike forpliktelser. Departementet skal utarbeide en rapport om dagens rutiner for kontroll av de statlige forpliktelsene knyttet til riksveginvesteringer som inngås i løpet av budsjettåret. Vi viser til brev av 7. desember 2016.

5.3 Fullmakter etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 25. november 2013 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Statens vegvesen er én fullmakt relevant.

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Statens vegvesen fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2017. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Statens vegvesen nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

5.4 Anmodningsvedtak

Samferdselsdepartementet kommer tilbake i eget brev om anmodningsvedtak.

6. RAPPORTERING OG RESULTATOPPFØLGING

6.1 Generelt

I instruks for økonomistyring for Statens vegvesen er det satt krav til rapportering fra etaten både i og etter budsjettåret.

Summen av rapporteringene i tertialrapportene, årsrapporten og på etatsstyringsmøtene skal bidra til en best mulig styringsdialog og fortløpende resultatoppfølging. Etatsstyringsmøtene bør utfylle og forklare de skriftlige rapportene snarere enn å gjengi innholdet i disse.

6.2 Årsrapport

Statens vegvesen skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter fastsatt standard, jf. vedlegg.

Årsrapporten skal bl.a. inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Statens vegvesens gjennomførte aktiviteter og resultater. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene Statens vegvesen har hatt til rådighet har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene. Vi viser til vedlegget for nærmere redegjørelse av rapporteringskravene i årsrapporten, jf. også pkt. 7.

Årsrapport med regnskap skal sendes overordnet departement senest 15. mars 2018. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og Statens vegvesen. Statens vegvesen skal ikke publisere årsrapporten før rapporten har vært behandlet i styringsdialogen.

6.3 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialskiftet og senest 10. juni 2017 og 10. oktober 2017 skal Statens vegvesen sende tertialrapport til departementet. Begge skal inneholde:

- kort oppsummering av utfordringer og risikoer i budsjettåret
- oppfølging av fastsatte mål og andre krav som er satt i pkt. 3
- regnskap hittil i budsjettåret
- prognose for bruken av bevilgningene for budsjettåret
- redegjørelse om vesentlige endringer i framdrift for investeringsprosjekter og iverksettelsestidspunkt for nye tiltak
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2016–2017) og som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- arbeidet med effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen, jf. pkt. 4.3
- rapportering av oppfølging av tiltak på beredskapsområdet, jf. pkt. 4.1
- rapportering av oppfølging av tiltak i handlingsplan for kollektivtransport, jf. pkt. 3.
- eget vedlegg om samfunnssikkerhet

I tertialrapport 2 kan det gis en mer overordnet rapportering av oppfølging av målene enn i tertialrapport 1.

7. PLAN FOR ETATSSTYRINGSMØTENE MV.

Det blir lagt opp til å holde fire etatsstyringsmøter i 2017.

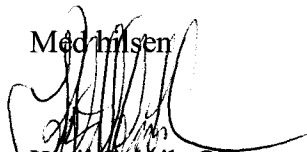
Måned	Aktivitet	Dato
Januar	- Etatsstyringsmøte med statsråden	30. januar
Mars	- Årsrapport 2016 oversendes til departementet	15. mars
April	- Etatsstyringsmøte om årsrapporten for 2016	5. april
Juni	- Tertialrapport 1 til departementet	10. juni
	- Etatsstyringsmøte	15. juni
Oktober	- Tertialrapport 2 til departementet	10. oktober
	- Etatsstyringsmøte	20. oktober

8. AVSLUTNING

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler, post 75 Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene, og kap. 4320 Statens vegvesen, til disposisjon for Statens vegvesen i 2017.

Bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2016–2017) og Innst. 13 S (2016–2017), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2017, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev, og i etatsstyringsmøtene.

Médhilsen



Ketil Solvik-Olsen
statsråd



Anders Buttedahl
ekspedisjonssjef

Kopi til:
Riksrevisjonen

Vedlegg