



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. Budsjetttildeling 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
trafikksikkerhetsavdelingen

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 byvekstavgiftene 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 byvekstavgiftene, 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
- <i>Endring i reisetid (for eksempel forsinkelsestimer)</i>
- <i>Oppetid på riksveinettet</i>
- <i>Reisetidsbesparelser (nye prosjekter)</i>

Statistikk
- <i>Antall skredutsatte strekninger/punkter som er utbedret</i>
- <i>Antall etablerte døgnhvileplasser</i>

Annen rapportering
- <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 porteføljestylingen 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 bompengerregelverk 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 bompengedordninger i byområdene. Vi viser også til føringer for videre utvikling av bompengedordningen 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

- | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">- <i>Nettoantall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi (for slutførte prosjekter over 1 mrd. kr)</i>- <i>Netto dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite) for slutførte prosjekter over 1 mrd. kr</i>- <i>Klimagassutslipp fra Statens vegvesens anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold samt ferjer. Det skal skilles mellom direkte utslipp fra anleggsdriften og arealrelaterte utslipp</i>- <i>Oppfølging av ladestrategien og plan for offentlig tilgjengelige ladestasjoner for tunge el-kjøretøy langs riksveinettet</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Statistikk

- Måltallene for nullutslippskjøretøy som definert i Nasjonal transportplan 2025–2036.
- Klimagassutslipp fra transportsektoren og fra veitransport, målt i CO₂-ekvivalenter (tall fra Statistisk sentralbyrå)
- Bruk av nullutslippsmaskiner på Statens vegvesens anleggsplasser; både antall maskintimer og antall maskiner etter hovedmaskinkategori og størrelse
- Utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i veitransport; antall 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
<p>Bakgrunn:</p> <p>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.</p> <p>Samferdselsdepartementet ønsker å videreutvikle og systematisere arbeidet med før- og etterundersøkelser.</p>	
<p>Beskrivelse av oppdraget:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Samferdselsdepartementet ber i den forbindelse spesielt om en vurdering av følgende typer prosjekter:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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. <p>Rapporten skal omtale forholdet til gjeldende lovverk og prosesser etter plan- og bygningsloven</p>	
<p>Frist og rapportering:</p> <p>Statens vegvesen skal levere rapport innen 1. november 2026</p>	
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

- *Antall drepte og hardt skadde*

Statistikk

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

Annen rapportering

- *Rapportere på oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029*

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 trafikk kontroll, 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 motorsykkel og elsparkesykkel.
- 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 motorsykkel 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 motorsykkelykker. Statens vegvesen skal være særlig aktiv i arbeidet for økt motorsykkelsikkerhet i 2026, herunder utrede og foreslå nye konkrete tiltak for å møte denne utfordringen. Teknisk tilstand på lett motorsykkel, 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 trafikk kontroll 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 syklistere og el-sparkesyklister
<p>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 hjelmbroken blant syklistere i 2024 viser 65 pst. hjelmandel.</p> <p>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 avgrensnes 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).</p>	
<p>Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal utrede om det bør innføres hjelmpåbud for alle syklistere 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.</p>	
<p>Frist og rapportering: Statens vegvesen skal levere utredningen til departementet innen 31. desember 2026.</p>	

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

- *Utvikling i pris for driftskontrakter*

Annen rapportering

- *Indikatorer som inngår i målestokkonkurransen innen drift og vedlikehold*

Oppfølging store prosjekter

- *Sum avvik mellom styringsramme og KVVU-estimat for alle prosjekter som har fastsatt styringsramme siste fem år (2021–2025)*

- *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 bompengeprosjekter, 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 bompengeneinnkreving 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
<p>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 straffespetet. 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.</p>	
<p>Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen skal utrede behovet og mulighetene for å innføre overtredelsesgebyr som sanksjonsmulighet for flere brudd på yrkestransportregelverket.</p> <p>Overtredelser på følgende områder skal vurderes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reglene om persontransportkabrasje • Drosjeregulverket • Bestemmelser knyttet til innføringen av løyvekrav for godstransport med varebiler meldt tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 t. • Regelverk som ble innført ifm. gjennomføringen mobilitetspakken del 1. <p>Statens vegvesen vurderer hensiktsmessig oppfølging av oppdraget, herunder om disse områdene skal vurderes samlet eller hver for seg.</p> <p>Vegvesenet skal utarbeide utkast til høringsnotat om innføring av overtredelsesgebyr for de overtredelsene de eventuelt finner egnet for overtredelsesgebyr.</p>	
<p>Frist og rapportering: Forslag til oppfølging av oppdraget sendes departementet innen 1. mars 2026.</p>	

Oppdrag nr.	11-2026
Navn på oppdrag:	Rapportering på kabotasjereglene for kombinert transport
<p>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</p>	

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, trafikksignaler 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-rettsaker som vurderes for innleggelse 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 tilrådingene 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 risikoreducerende 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 redegjøringsplikten 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	Riksveiiinvesteringer, <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		6 409 000 000

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, grunnverv på kap. 1320, post 30, for prosjekter med kostnadsanslag over 1 mrd. kr, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget innenfor en samlet ramme på 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 riksveiprojekter 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	<ul style="list-style-type: none"> • Etatsstyringsmøte med statsråden • Arbeidsmøte om årsrapporten 	20. januar 14. januar
Februar	<ul style="list-style-type: none"> • Forklaringer til statsregnskapet 2025 • Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026 til SD 	20. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none"> • Årsrapport for 2025 til SD 	15. mars
April/mai	<ul style="list-style-type: none"> • Foreløpige budsjettrammer 2027 fra SD • Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2025 • Frist for publisering årsrapport 	April 8. april 1. mai
Juni	<ul style="list-style-type: none"> • Tertialrapport 1 for 2026 til SD • Rapport om samfunnssikkerhet • Etatsstyringsmøte • Kontaktmøte om samfunnssikkerhet 	10. juni 10. juni 25. juni Medio juni
September	<ul style="list-style-type: none"> • Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2027 til SD 	September/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Kontaktmøte om samfunnssikkerhet 	Medio november
Desember	<ul style="list-style-type: none"> • Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2028 til SD • Tildelingsbrev 2027 fra SD 	Primo desember Ultimo desember

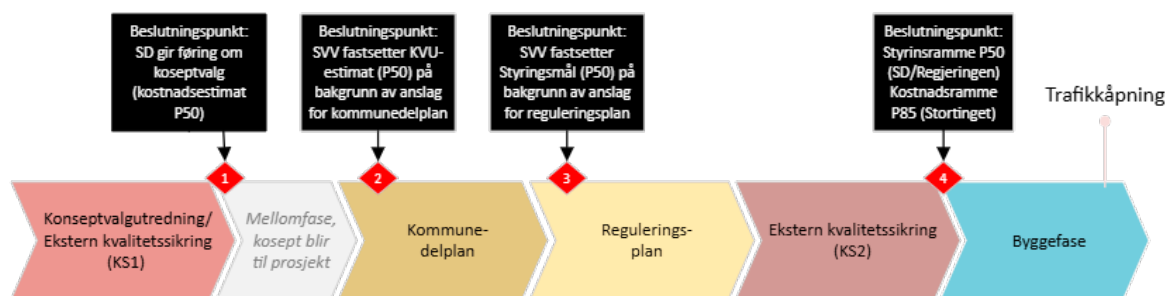
Vedlegg 3 - Retningslinjer for prosjekt- og porteføljestyring

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 projektkostnadene med faktisk indeks.

Statens vegvesen skal i alle sammenhenger oppgi hvilke indekser som er brukt når de oppgir tall for projektkostnader 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.

1

Prioriteringene avgjøres av samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger (herunder samfunnsikkerhet og beredskap), og vurdering av usikkerhet, inkludert teknologirisiko.

2

For de særskilt prioriterte prosjektene: Dersom prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal de gjennomføres først.

3

Statens vegvesen skal ta hensyn til ev. avhengigheter mellom prosjekter når etaten gir sitt faglige råd om gjennomføringsrekkefølge for porteføljen.

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

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

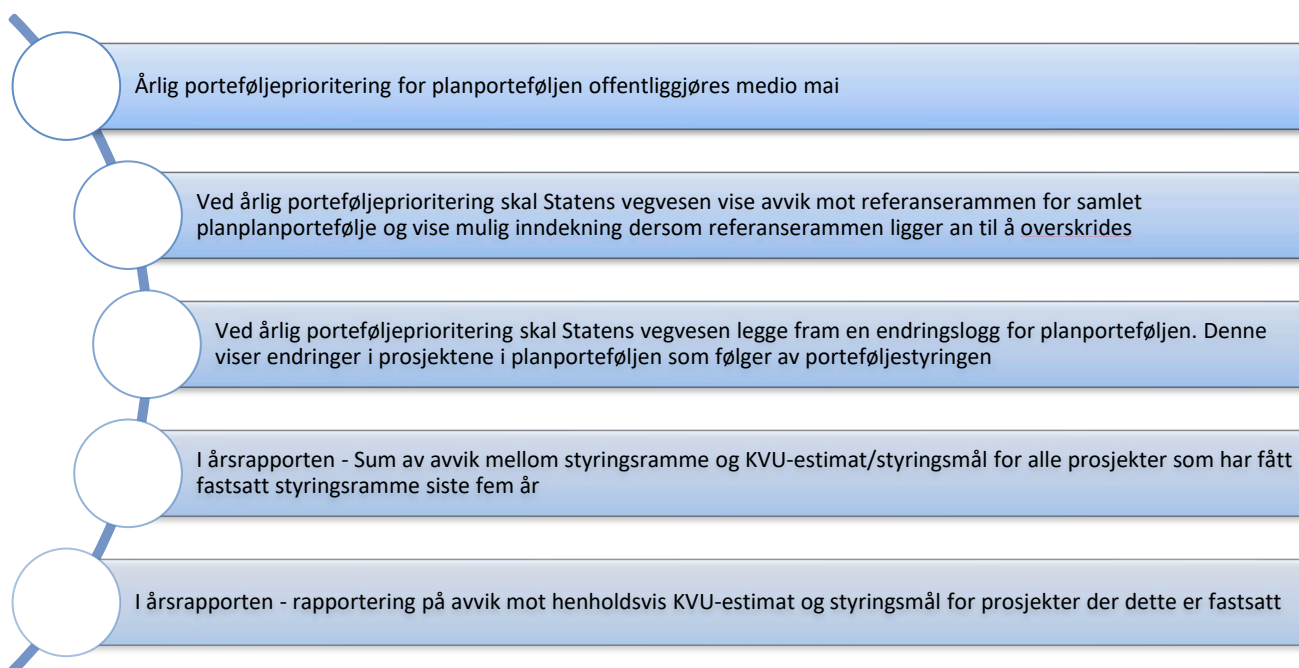
Det er denne samlede rammen Statens vegvesen skal holdes ansvarlig for og rapportere avvik mot. Ved kostnadsøkninger før investeringsbeslutning må Statens vegvesen vise hva som kan kuttes/nedskaleres, og ved kostnadsreduksjoner hvilke prosjekter som ev. bør utvides/skaleres opp og/eller fremskyndes. 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.

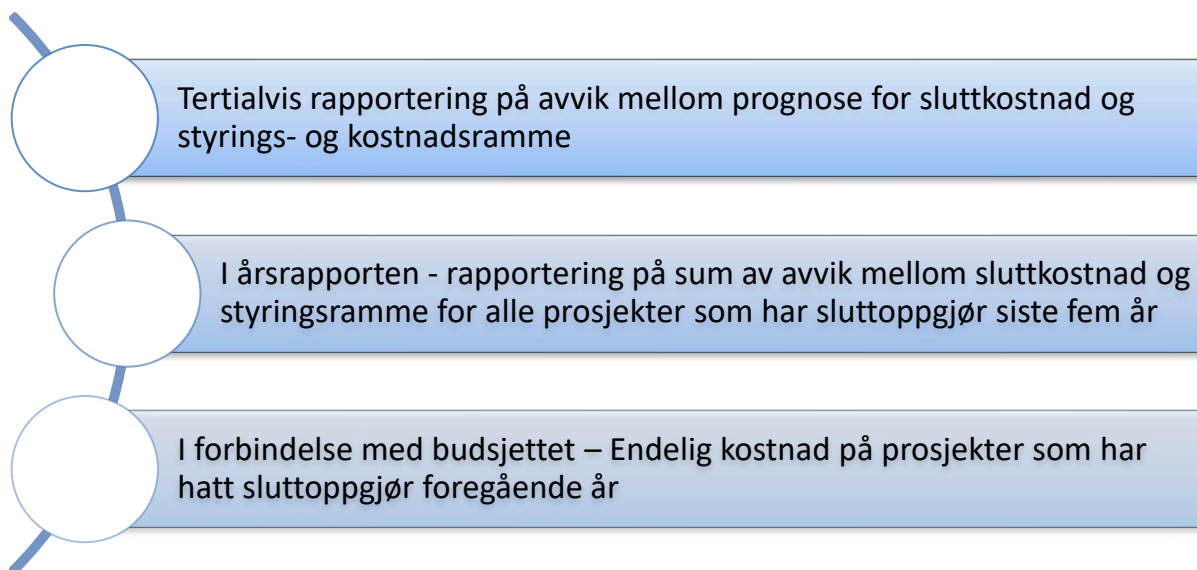
Kostnadsøkninger som følger av pålegg fra Samferdselsdepartementet

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.



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

26/37-

8. januar 2026

Statsbudsjettet 2026 - supplerende tildelingsbrev nr. 1 - arbeidsgruppe for bedre regeletterlevelse og kontrollsamarbeid på drosjeområdet

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev av 19. desember 2025 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder opprettelsen av en arbeidsgruppe for bedre regeletterlevelse og kontrollsamarbeid på drosjeområdet.

Oppdrag nr.:	12-2026
Navn på oppdrag:	Arbeidsgruppe for bedre regeletterlevelse og kontrollsamarbeid på drosjeområdet
Bakgrunn: I NOU 2024: 15 <i>En bedre regulert drosjenæring</i> , peker utvalget på at drosjenæringen ofte blir omtalt som en risikonæring når det gjelder overholdelse av lover og regler. Utvalget skriver videre at drosjenæringen er underlagt et fragmentert regelverk, som skal kontrolleres og håndheves av ulike myndigheter, og det peker på mulige løsninger for å styrke regeletterlevelsen og samordningen av kontroll i drosjenæringen, bl.a. å opprette et formalisert samarbeid mellom ulike kontrolletater. Som oppfølging av tilrådingene i NOU 2024: 15 har regjeringen besluttet at det skal opprettes en arbeidsgruppe, ledet av Statens vegvesen, som skal utrede mulighetene for bedre regeletterlevelse og samordning av kontroll. Regjeringen har videre besluttet at arbeidsgruppen skal vurdere om det kan innføres egne registreringsnummer og kjennemerker for kjøretøy som benyttes i drosjevirkosomhet.	
Beskrivelse av oppdraget: Statens vegvesen bes nedsette en arbeidsgruppe som skal utrede mulighetene for bedre regeletterlevelse og samordning av kontroll på drosjeområdet. Arbeidsgruppen skal vurdere om det er mulig og hensiktsmessig å inkludere kontrollsamarbeid på	

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Irene Norsted
22 24 82 79

drosjeområdet i annet tverretattlig kontroll samarbeid, eller om det er andre måter å løse de utfordringene drosjeutvalget har pekt på. Arbeidsgruppen skal videre vurdere behovet og mulighetene for egne kjennemerker for drosjer. Arbeidsgruppen skal levere en utredning med forslag til tiltak som kan bidra til å avhjelpe de utfordringene utvalget peker på i NOU 2024: 15. Arbeidsgruppen bør peke på behov for regelverksendringer som de eventuelt avdekker i arbeidet, men trenger ikke å foreslå konkrete endringer eller utarbeide utkast til høringsnotat i denne utredningen.

Arbeidsgruppen skal ledes av Statens vegvesen, og ellers bestå av representanter fra Politiet, Justervesenet, Skatteetaten, Arbeidstilsynet, Konkurransetilsynet og Forbrukertilsynet.

Frist og rapportering:

Arbeidsgruppen skal levere sin utredning til departementet innen 30. juni 2026.

Med hilsen

Lasse Lager (e.f.)
avdelingsdirektør

Irene Norsted
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

26/37-

12. januar 2026

Statsbudsjettet 2026 - supplerende tildelingsbrev nr. 2 - Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2026 til Statens vegvesen av 19. desember 2025. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder Stortingets vedtak om Bypakke Grenland fase 2 i Telemark.

Vi viser til Prop. 153 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark*. Stortinget gjorde 17. desember 2025 vedtak i samsvar med regjeringens forslag og Innst. 57 S (2025–2026). Innstillingen er vedlagt. Stortinget gjorde følgende vedtak:

«Vedtak 206

1. Stortinget slutter seg til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Grenland AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2. Vilklårene for finansieringen går frem av Prop. 153 S (2024–2025).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Grenland AS om delfinansiering av Bypakke Grenland fase 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor vilklårene Prop. 153 S (2024–2025), fastsetter.»

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Hanne Søiland
22 24 81 36

Samferdselsdepartementet delegerer med dette ovennevnte fullmakt til Statens vegvesen, og ber etaten følge opp i henhold til Stortingets vedtak.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Hanne Søliland
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen



STORTINGET

Innst. 57 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 153 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

Til Stortinget

Innledning

Proposisjonen omhandler utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2. Formålet med Bypakke Grenland fase 2 er å bidra til at veksten i persontransport med bil tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). I tillegg skal bypakken bygge opp under mål i bystrategisamarbeidet for Grenland.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Sandra Bruflot og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark.

Komiteen registrerer at tiltakene i prosjektporteføljen er rettet mot sentrums- og knutepunktutvikling, trafikkikkerhet, gode gang- og sykkelforbindelser og tiltak for et mer effektivt overordnet veinett.

Komiteen viser til at bypakken i tillegg skal bygge opp under mål i bystrategisamarbeidet for Grenland, et regionalt samarbeid om areal, transport og klima mellom kommunene, fylkeskommunen og staten.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det er lokalpolitisk enighet om Bypakke Grenland fase 2 i kommunene Ski-en, Porsgrunn og Siljan, og i Telemark fylkeskommune.

Flertallet registrerer at det er Samferdselsdepartementets vurdering at opplegget for styring av bypakken er i samsvar med gjeldene føringer og retningslinjer for porteføljestyrt bypakker.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at Bypakke Grenland fase 2 bygger på lokalpolitisk enighet og er en naturlig oppfølging og videreutvikling av fase 1.

Disse medlemmer viser til at målet for Bypakke Grenland er å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy i byområdene gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Videre skal bypakken bidra til at Grenland blir et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger, samt bidra til å gjøre regionen attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft.

Disse medlemmer registrerer at finansieringen av bypakken er basert på bompenger samt fylkeskommunale og kommunale midler. Det er ikke lagt til grunn

statlige midler i bypakken, men merverdiavgift som staten refunderer for prosjekter skal tilbakeføres bypakken.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 varsler at den vil styrke arbeidet med, og fortsette satsingen på, byvekstsavtaler.

Disse medlemmer registrerer at Grenland i dag har en belønningsavtale gjeldende til 2028, og at det i statsbudsjettet for 2026 er satt av midler til å følge opp denne. Regjeringen har også varslet at det utover i planperioden for Nasjonal transportplan 2025–2036 er aktuelt å forhandle om byvekstavtale for Grenland. Ved inngåelse av en eventuell byvekstavtale blir belønningsmidlene innlemmet i avtalen og Bypakke Grenland fase 2 vil kunne bli en del av en slik avtale.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen er vårt mest brukte og fleksible transportmiddel og at det er befolkningen selv som må få velge transportmiddel, ikke politikere og byråkrater. Valgfriheten må gjelde for alle både i bygd og by. Disse medlemmer vil avvike nullvekstmålet for biltrafikk og mener det er det offentlige som har det finansielle ansvaret for infrastrukturbygging, vedlikehold samt drift av kollektivtrafikk. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet vil avvike bompengereordningen og redusere bilavgiftene. Regjeringen har over tid økt de samlede bilavgiftene kraftig og med dette rammet bilistene, og også bidratt til økt inflasjon som rammer hele økonomien. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative transportplan, jf. Innst. 439 S (2023–2024) om Meld. St. 14 (2023–2024), hvor det foreslås å erstatte avtaler om byvekst og bypakker med et eget programområde for bytransport som skal inkludere alle transportformer og er uten bompenger. Disse medlemmer mener at dette skal være en søkbar tilskuddsordning som likestiller alle former for bytransport, med formål å gjøre reisehverdagen enklere og mer effektiv for befolkningen. Disse medlemmer vil fremheve det store behovet for å investere i bedre framkommelighet og trafikksikkerhet i Grenlandsområdet, men kan ikke støtte en finansieringsmodell som baserer seg på bompenger der bilistene skal ta størstedelen av regningen mens investeringene i Bypakken i særlig grad kommer andre trafikantene til gode.

Disse medlemmer viser til at innkrevningen i Bypakke Grenland fase 1 har pågått i ni år og at de økonomiske rammene som lå til grunn for Stortingets vedtak i 2015 for lengst er oppfylt. Etter disse medlemmers syn var det derfor urimelig at innkrevningen likevel fortsatte – uten et nytt stortingsvedtak.

Disse medlemmer mener at det er et brudd på tilliten mellom innbyggerne og myndighetene når bompengene innkrevningen fortsetter etter at perioden

over og når store merinntekter brukes til prosjekter som ikke var omfattet av forutsetningene som lå til grunn for den opprinnelige bypakken.

Disse medlemmer merker seg at den opprinnelige bypakken heller ikke når sine målsettinger: trafikken øker, kollektivandelen faller og nullvekstmålet er ikke nådd. Likevel fortsetter innkrevningen som om forutsetningene står fast. Disse medlemmer mener dette viser at bompenger i praksis har blitt en permanent inntektskilde, noe som svekker legitimiteten til hele ordningen.

Disse medlemmer mener at forslaget om enda en bypakke for Grenlandsregionen må avvises, og at veiprosjektene skal realiseres med offentlig finansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark sendes tilbake til regjeringen.»

«Stortinget ber regjeringen snarlig komme tilbake til Stortinget med forslag om offentlig finansiert utbygging av veiprosjekt som er omfattet av Bypakke Grenland fase 2 og som gir bedre framkommelighet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne mener Bypakke Grenland fase 2 inneholder en rekke gode tiltak for gående, syklende og kollektivtransport som også vil bidra til økt trafikksikkerhet og oppgradering av sentrale gater og byrom i Grenland. Videre mener disse medlemmer det er viktig å starte prosessen som kan lede til forhandlinger om byvekstavtale med Grenland når et stortingsvedtak om Bypakke Grenland fase 2 foreligger.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig starte en prosess som grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale for Grenland.»

Komiteens medlemmer fra Høyre er positive til formålet med Bypakke Grenland fase 2, at veksten i persontransport med bil tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Disse medlemmer registrerer at det er lokalpolitisk tilslutning til prosjektet.

Disse medlemmer mener det likevel er viktig at kostnadene holdes nede for bilistene, og viser til grep Solberg-regjeringen gjorde for å redusere kostnadene for bilistene.

Disse medlemmer er positive til porteføljestyring og registrerer at innkrevingsperioden er satt til 10 år. Disse medlemmer mener det er viktig med kost-

nadskontroll i prosjektene slik at de kan gjennomføres i løpet av denne perioden.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener Bypakke Grenlands fase 2 er et viktig prosjekt for å sikre god fremkommelighet og en helhetlig utvikling av regionen som legger til rette for bedre framkommelighet for alle typer trafikanter.

Dette medlem viser til at Senterpartiet prinsipielt ikke er imot bompengefinansiering, men at det forutsetter lokalpolitisk tilslutning og at bompengebelastningen står i forhold til hva bilistene får igjen for det som betales.

Dette medlem viser til at det er lokalpolitisk tilslutning til prosjektet. Telemark fylkeskommune er lånegarantist, og de berørte kommunene har lokalpolitiske vedtak som støtter videreføring av innkreving og innføring av bypakkens fase 2.

Dette medlem mener også at det er en grunnleggende forutsetning for bypakker og byvekstavtaler at det gjøres aktive grep for å holde kostnadene nede for bilistene. Dette medlem viser til at porteføljestyringen medfører at det ikke igangsettes flere prosjekter enn det finnes midler til, og at dette skaper bedre kostnadskontroll. Dette medlem mener at det også er rett og rimelig at momsrefusjonen tilbakeføres prosjektet.

Dette medlem viser til forslag fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne om å innlede forhandlinger om en byvekstavtale for Grenland. Dette medlem er positiv til byvekstavtaler, men mener samferdselsmidlene i Norge må sikres best mulig geografisk fordeling. Samferdselspolitikken må sees på i et samlet, helhetlig og langsiktig perspektiv, og oppstart av forhandlinger for en eventuell byvekstavtale for Grenland må følge vanlige prioriteringer og prosesser. Dette medlem kan derfor ikke støtte et slikt forslag i behandlingen av en proposisjon.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at bypakken inneholder flere tiltak som skal bidra til bedre framkommelighet for næringstransporten. Dette medlem viser til at tiltak for næringstransport i de fleste tilfeller også vil komme bilistene til gode, noe som kan bidra til å svekke muligheten for å nå nullvekstmålet. Dette medlem viser til at næringstransporten i dag ikke omfattes av nullvekstmålet, samtidig som regjeringen i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2026 har fjernet målet om 30 pst. overføring av gods fra vei til sjø og bane. Dette medlem mener det er svært uheldig at næringstransport på vei tillates nærmest ubegrenset vekst, og mener det er behov for å sette et nullvekstmål som også inkluderer næringstransport på vei. Et slikt mål må ses i sammenheng med mål og tiltak for godsoverføring fra vei til sjø og bane, samt muligheten for om-

lasting til mindre, utslippsfrie mobilitetsløsninger for bylogistikk.

Dette medlem merker seg at bompenger er en avgjørende forutsetning for å nå nullvekstmålet i Grenlandsregionen, og påpeker at man må erkjenne at det på tross av mange viktige og gode tiltak for gående, sykklende og kollektivtrafikk, ikke er mulig å nå nullvekstmålet med disse tiltakene alene. Dette medlem viser til de regionale transportmodellberegningene (RTM) som viser en beregnet nedgang i trafikken på 6,5 pst. (regnet fra 2023) som følge av Bypakken fase 2, mens den eksterne kvalitetssikreren regner med en årlig trafikkvekst på 0,5 pst. i perioden 2026–2035, altså en motsatt effekt. Dette medlem mener dette understreker viktigheten av å følge trafikkutviklingen nøye i tiden framover, og styre prioriteringene i porteføljen mest mulig målrettet inn mot de prosjektene som i størst mulig grad bidrar til å nå nullvekstmålet. Dette medlem registrerer at bedre kollektivtilbud eller lavere kollektivpriser ikke omfattes av bypakken. Dermed blir det mye pisk i form av bompenger, og lite gulrøtter. Dette medlem mener at et styrket kollektivtilbud er en viktig forutsetning for å nå nullvekstmålet og at dette bør inngå i videre forhandlinger om byvekstavtale.

Dette medlem merker seg at nullutslippskjøretøy fortsatt skal ha en rabatt i bomringen, noe som er positivt for fortsatt insentiver til omlegging fra fossile til elektriske kjøretøy. Dette medlem merker seg at nullutslippskjøretøy klasse 2 er helt unntatt bompenger og at dette også inkluderer gassdrevne kjøretøy. For å nå omstillingsmålene for 2030 for nyttekjøretøy er dette viktige verktøy som også burde gjelde nasjonalt.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark sendes tilbake til regjeringen.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen snarlig komme tilbake til Stortinget med forslag om offentlig finansiert utbygging av veiprojekt som er omfattet av Bypakke Grenland fase 2 og som gir bedre framkommelighet.

Forslag fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen så snart som mulig starte en prosess som grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale for Grenland.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget slutter seg til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Grenland AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2. Vilklårene for finansieringen går frem av Prop. 153 S (2024–2025).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Grenland AS om delfinansiering av Bypakke Grenland fase 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor vilklårene Prop. 153 S (2024–2025), fastsetter.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. desember 2025

Bård Hoksrud

leder

Jone Blikra

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

26/37-

14. januar 2026

**Statsbudsjettet 2026 - supplerende tildelingsbrev nr. 3.
Belastningsfullmakt 2026 - ombygging av Ring 1**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2026 av 19. desember 2025 til Statens vegvesen. I henhold til saldert budsjett for 2026 er det bevilget 1 045 mill. kroner på kap. 1511 Prosjekter tilknyttet nytt regjeringskvartal, post 30 Ombygging av Ring 1.

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet har i brev av 5. januar 2026 gitt Samferdselsdepartementet fullmakt til å belaste Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets kap. 1511 Prosjekter tilknyttet nytt regjeringskvartal, post 30 Ombygging av Ring 1 med inntil 1 045 mill. kroner. Fullmakten kan kun benyttes i 2026.

Bevilgningen skal dekke Statens vegvesens utgifter til ombyggingen av Hammersborg- og Vaterlandstunnelen (Ring 1) for å ivareta nødvendig sikkerhet for nytt regjeringskvartal. Det skal rapporteres på bruk av midlene på posten i henhold til egen rutine, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 2 for 2023 av 2. mars 2023.

Samferdselsdepartementet delegerer med dette belastningsfullmakten til Statens vegvesen.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Lars Krogset
underdirektør

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Lars Krogset
22 24 83 26

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

26/37-

14. januar 2026

Statsbudsjettet 2026 - supplerende tildelingsbrev nr. 4 – Oppfølging av forordning (EU) 2023/1804 AFIR

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev av 19. desember 2025 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder flere oppgaver som følger av forordning (EU) 2023/1804 AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulations) og er en oppfølging av supplerende tildelingsbrev nr. 27 i 2025, oppdrag nr. 23.

Oppgavene nedenfor er beskrevet i prioritert rekkefølge. Oppgavene krever medvirkning fra flere faggrupper hvor koordinering blir viktig. Vi legger til grunn at arbeidet organiseres og gjennomføres for å oppnå en effektiv utnyttelse av de samlede ressursene.

Oppdrag nr.:	13-2026
Navn på oppdrag:	Utarbeide forslag til nasjonal handlingsplan for infrastruktur for alternativt drivstoff
Bakgrunn: Forordning (EU) 2023/1804 om infrastruktur for alternativt drivstoff vil bli tatt inn i norsk rett i løpet av 2026. Iht. artikkel 14 (2) i forordningen skal hvert land utarbeide en nasjonal handlingsplan. Artikkel 14 definerer innholdet i handlingsplanen, mens artikkel 14 (3) definerer mulige elementer i planen og artikkel 14 (5) og 14 (6) beskriver medvirkning fra interessenter ved utarbeiding av planen. Nærings- og fiskeridepartementet har ansvaret for handlingsplanen for infrastrukturen i havner og denne gjennomføres som en egen prosess i regi av dette departementet.	
Beskrivelse av oppgaven: Utarbeide forslag til nasjonal handlingsplan for infrastruktur for alternativt drivstoff innen eget ansvarsområde, dvs. infrastruktur som er relatert til vei. De elementene i artikkel	

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
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Erland Røsten
22 24 64 80

<p>14 som krever samordning med andre transportformer skal i utgangspunktet ikke omtales.</p> <p>Rapporten skal beskrive status og forventet utvikling for etablering av lade- og fyllpunkt for infrastrukturen som benyttes for lading av elbil og fylling av hydrogen til kjøretøy, slik at kravene i forordningen overholdes.</p> <p>For å unngå ev. uklarheter om hvilke elementer i artikkel 14 som skal inngå i utkast til handlingsplan, kan vi om ønskelig arrangere et oppstartsmøte.</p>
<p>Frist og rapportering: Statens vegvesen bes om å levere rapporten innen 1. november 2026</p>

Oppdrag nr.:	14-2026
Navn på oppdrag:	Rapportere antall kjøretøy og ladepunkter iht. forordningen artikkel 18.
<p>Bakgrunn: Den nasjonale handlingsplanen skal følges opp med nasjonal rapportering, første gang innen 31.12.2027. Kravene for både lette og tunge kjøretøy som gjaldt innen utgangen av 2025, inngår i rapporteringen. For å følge med på utviklingen i etableringen av ladepunkt og nye el-kjøretøy skal det lages en framdriftsrapport som viser antall el-kjøretøy og ladepunkt, foregående år. Jf. også forordningen artikkel 3 hvor det framgår at hvert land skal sørge for at det etableres offentlig tilgjengelige ladestasjoner for lette el-kjøretøy som er i samsvar med utbredelsen av lette el-kjøretøy, og at ladepunktene gir tilstrekkelig effekt.</p>	
<p>Beskrivelse av oppgaven: Rapportere aggregert ladeeffekt og antall ladepunkter som er utplassert og antall batterielektriske kjøretøy og plug-in hybridkjøretøy registrert året før, jf. forordningen artikkel 18 og vedlegg III.</p>	
<p>Frist og rapportering: Statens vegvesen bes om å levere rapporten innen 31. mars 2026</p>	

Oppdrag nr.:	15-2026
Navn på oppdrag:	Utrede tilsynsorganisering for lade- og fyllinfrastruktur for alternativt drivstoff sammen med andre etater.
<p>Bakgrunn: Nåværende lov om infrastruktur for alternativt drivstoff har en bestemmelse om at departementet kan utpeke ansvarlig myndighet for å føre tilsyn og kontroll med overholdelse av loven og forskrift gitt i medhold av loven. Foreløpig er det ikke utpekt tilsynsmyndighet. AFIR-regelverket er imidlertid langt mer omfattende og detaljert enn det tidligere direktivet (EU) 2014/94. Behovet for å føre tilsyn med ny lov som gjennomfører forordning (EU) 2023/1804 AFIR i norsk rett, og senere forskrifter, har derved økt. Regelverket har grenseflater mot annet regelverk som forvaltes av de</p>	

respektive myndighetene. I tillegg til Statens vegvesen har både Norges vassdrags- og energidirektorat, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), Kystverket, Avinor, Justervesenet og Konkurransetilsynet forvaltningsansvar for fagområder som omfattes av AFIR-regelverket. Tilsynsansvaret for de ulike fagområdene må derfor utredes. Samferdselsdepartementet vil sørge for involvering av berørte etater og gi beskjed til Statens vegvesen om hvem som deltar.

Beskrivelse av oppgaven

Statens vegvesen skal lede arbeidet med å utrede tilsynsoppgaver og tilsynsansvar for fagområdene som omfattes av forordningen. Hvis det ikke oppnås enighet om plassering av tilsynsansvaret, og hva oppgaven inneholder, skal dette fremgå av rapporten.

Frist og rapportering:

Statens vegvesen skal levere en skriftlig rapport innen 1. november 2026

Med hilsen

Line Hansen Alsaker (e.f.)
avdelingsdirektør

Erland Røsten
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

26/37-

2. mars 2026

Statsbudsjettet 2026 – Supplerende tildelingsbrev nr. 5 – Annerledes gjennomføringsrekkefølge for E39 Breivika–Ørskogfjellet og Ørskogfjellet–Vik og E39 Vik–Molde (Møreaksen)

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2026 av 19. desember 2025 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder utredning av annerledes gjennomføringsrekkefølge for E39 Breivika–Ørskogfjellet og Ørskogfjellet–Vik og E39 Vik–Molde (Møreaksen) i Møre og Romsdal og er en oppfølging av føring i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Oppdraget er nærmere beskrevet nedenfor. Frist for tilbakemelding er 30. november 2026.

Oppdrag nr:	26-2026
Navn på oppdrag:	Annerledes gjennomføringsrekkefølge for E39 Breivika–Ørskogfjellet og Ørskogfjellet–Vik og E39 Vik–Molde (Møreaksen)
Bakgrunn: E39 Ålesund–Molde er delt inn følgende delstrekninger: <ul style="list-style-type: none">• E39 Breivika–Ørskogfjellet<ul style="list-style-type: none">• E39 Breivika–Digernes – Varslet oppstart om reguleringsplanlegging.• E39 Digernes–Ørskogfjellet – Planprogram for kommunedelplan og grovsiling trasevalg vært på høring, videre planarbeid pågår.• E39 Ørskogfjellet–Vik – Reguleringsplan vedtatt sommeren 2023.• Vik–Molde (Møreaksen)<ul style="list-style-type: none">• Vik–Julbøen – KS2 gjennomført.• E39 Julbøen–Molde – KS2 gjennomført.	

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Emil Fjeld Olsen
22 24 82 09

Konseptvalg på strekningen E39 Breivika–Molde ble gjort i 2014, med Tautra-alternativet med undersjøisk tunnel fra Vik via Tautra til Otrøya og hengebru over Julsundet som valgt konsept. Strekningen Digerneset- Ørskogfjellet–Vik var gjennom en tilleggsutredning, og fikk konseptvalg i 2019. For strekningen Ørskogfjellet–Vik ble konsept med tunnel valgt.

Prosjektene på E39 mellom Ålesund og Molde inngår i Statens vegvesens utviklingsportefølje. Som det fremgår av Meld. St 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er det ikke rom for å realisere prosjektene i utviklingsporteføljen i sin nåværende form i tolvårsperioden. Det varsles likevel at regjeringen vil gi Statens vegvesen et eget oppdrag om å vurdere gjennomføringsrekkefølgen for Møreaksens delprosjekter. På side 180 står det følgende:

«For Møreaksen foreligger det vedtatt reguleringsplan samt ekstern kvalitetssikring (KS2). Dette innebærer at det foreligger en plan for gjennomføringsrekkefølgen i prosjektet. Det kan imidlertid være grunnlag for en annen gjennomføringsrekkefølge, der deler av prosjektet realiseres før for å gjøre det mulig å realisere noe nytte for trafikantene selv om det ikke er midler til hele prosjektet. Regjeringen vil gi Statens vegvesen et oppdrag om å vurdere en annen gjennomføringsrekkefølge der E39 Molde–Julbøen, samt også ev. hengebrua mellom Otrøya og Molde i delprosjektet E39 Vik–Julbøen, realiseres først. Vurderingen skal gjøres med tanke på gjennomførbarhet, kostnader og nytte. Dette vil gi grunnlag for en fornyet vurdering av prosjektet ved neste fremlegg av Nasjonal transportplan, herunder om deler av prosjektet kan startes opp i løpet av den kommende transportplanperioden.»

Dagens ferjekontrakt mellom Molde og Vestnes har en varighet til 31. desember 2028 med en opsjon på tre års forlengelse. Det planlegges nye ferjekaier i Molde og på Vestnes i forbindelse med nytt anbud for ferjesambandet E39 Molde–Vestnes. Det er behov for å se videreutvikling av ferjetilbudet i sammenheng med en eventuell trinnvis utbygging av E39 Ålesund–Molde.

Beskrivelse av oppdraget:

Samferdselsdepartementet viser til Nasjonal transportplan 2025–2036 og ber Statens vegvesen om en vurdering av en gjennomføringsrekkefølge for E39 Ørskogfjellet–Molde der E39 Molde–Julbøen, samt også ev. hengebrua mellom Otrøya og Molde i delprosjektet E39 Vik–Julbøen, realiseres først. Vegvesenet skal også se på muligheten for trinnvis utbygging. Vurderingene skal gjøres med tanke på gjennomførbarhet, kostnader og nytte og ses i sammenheng med strategier for et videreutviklet ferjetilbud Vestnes–Molde.

Samferdselsdepartementet viser til at det kan komme flere oppdrag med grenseflater mot dette oppdraget. I forbindelse med at det skal legges fram en ny nasjonal

transportplan vil departementet blant annet kunne be om vurderinger av prosjekter og porteføljer, samt av strategisk utvikling av ferjetilbudet.

Frist og rapportering:

Oppdraget skal svares ut senest 30. november 2026.

Med hilsen

Jonas Leirset (e.f.)
ekspedisjonssjef

Emil Fjeld Olsen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato 9. mars 2026

Statsbudsjettet 2026– supplerende tildelingsbrev nr. 6 – indikatorer

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2026 av 19. desember 2025 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder innføring av nye indikatorer under målet «Mer for pengene».

Ny indikator for interne kostnader

Statens vegvesen skal i årsrapporten for 2026 rapportere på indikatoren Andel interne kostnader av total omsetning. Dette er til erstatning for tidligere rapportering på Interne kostnader. Endringen av indikatoren er gjort for å fange opp kobling mellom etatens aktivitet og de interne kostnadene. Ved en inkurie ble ikke dette tatt inn i tildelingsbrevet for 2026.

Målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold

Statens vegvesen skal i 2026 rapportere til Nye Veier på både utviklingsindikatorer og operative indikatorer i tråd med rapporten «*Bruk av målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold – videre arbeid*» av desember 2025. Departementet er kjent med at det i 2026 er en uttestingsperiode og at det kan bli behov for justeringer av indikatorene.

Statens vegvesen skal jobbe for en utvikling mot målbildet som det i rapporten anbefales at sektoren skal styre mot. Målbildet er delt inn i seks delmål:

1. Fagsystem med velintegreert infrastruktur for datautveksling
2. Data- og teknologidrevet drift og vedlikehold
3. Standardisert sektorrapporing
4. Sterke fagmiljøer som sikrer kompetansedeling og kontinuerlig forbedringsarbeid i sektoren

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

Saksbehandler

5. Felles metodikk for tilstandsrapportering
6. Tilstands og risikobasert drift og vedlikehold

Statens vegvesen skal rapportere på de åtte utviklingsindikatorerne som er knyttet til dette målbildet.

Videre skal Statens vegvesen rapportere på følgende operative indikatorerne:

- Driftskostnad per meter vei
- Klimautslipp saltforbruk
- Klimautslipp driftskjøring
- Klimautslipp asfaltering
- Strømforbruk vei i dagen
- Strømforbruk tunnel
- Inspeksjonsgjennomføring bru
- Andel bruer med kritiske avvik –*kalt «avviksprosent» i rapporten*
- Dekketilstand – *med forbehold om at indikatoren er klar til 2026-rapporteringen*
- Reisetidsforsinkelse – *med forbehold om at indikatoren er klar til 2026-rapporteringen*

I 2026 er det Nye Veier som eier og forvalter den midlertidige løsningen for rapportering og skal gi en samlet rapportering til departementet. Statens vegvesen har ansvar for at egne data tilknyttet de operative indikatorerne er i tråd med forespørselen fra Nye Veier. Videre må overlevering av dataene til de operative indikatorerne, samt besvarelsen av utviklingsindikatorerne, gjøres innenfor fristen som settes for rapporteringsprosessen.

Statens vegvesen må forberede seg på å overta ansvaret for forvaltningen av den permanente rapporteringsløsningen.

Med hilsen

Jonas Leirset
ekspedisjonssjef

Karin Johanne Jacobsen
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Nye Veier AS
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref
26/37-

Dato
16. mars 2026

Statsbudsjettet 2026 – supplerende tildelingsbrev nr. 7 – utvidet belastningsfullmakt 2026 – ombygging av Ring 1

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2026 av 19. desember 2025 til Statens vegvesen og til supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2026 av 14. januar 2026 der Statens vegvesen fikk delegert fullmakt til å belaste Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets kap. 1511, post 30 Ombygging av Ring 1 med inntil 1 045 mill. kroner i 2026.

Finansdepartementet har vedtatt overføring av mindreforbruk på posten fra 2025 til 2026 på 106,7 mill. kroner. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet har derfor i brev av 11. mars 2026 økt Samferdselsdepartementets fullmakt til å belaste kap. 1511, post 30 fra inntil 1 045 mill. kroner til inntil 1 151,7 mill. kroner i 2026. Det vises til vedlagte kopi av Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets brev.

Bevilgningen skal dekke Statens vegvesens utgifter i 2026 til ombyggingen av Hammersborg- og Vaterlandstunnelen (Ring 1) for å ivareta nødvendig sikkerhet for nytt regjeringskvartal. Bruken av midlene skal rapporteres i henhold til egen rutine, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 2 for 2023 av 2. mars 2023.

Samferdselsdepartementet delegerer med dette den utvidete belastningsfullmakten til Statens vegvesen.

Med hilsen

Jonas Leirset
ekspedisjonssjef

Lars Krogset
underdirektør

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Lars Krogset
22 24 83 26

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref
26/37-

Dato

18. mars 2026

Statsbudsjettet 2026 - supplerende tildelingsbrev nr. 8 - gjennomføringsprosjekt for å overføre forvaltningsansvaret i saker om førerrett og helse

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2026 av 19. desember 2025 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder et gjennomføringsprosjekt for å overføre forvaltningsansvaret i saker om førerrett og helse fra politiet og statsforvalterne til Statens vegvesen.

Oppdrag nr:	17 - 2026
Navn på oppdrag:	Gjennomføringsprosjekt for å overføre forvaltningsansvaret i saker om førerrett og helse fra politiet og statsforvalterne til Statens vegvesen
Bakgrunn: Det er identifisert flere utfordringer med dagens forvaltningsmodell for saker om førerrett og helse. Saksbehandlingen er kompleks og lite brukervennlig, med mange involverte aktører. Det er et omforent ønske å redusere antall etater publikum må forholde seg til i førerkortsaker og at vedtaksmyndigheten skal ha medisinskfaglig kompetanse. I 2023 fikk Statens vegvesen, Helsedirektoratet og Politidirektoratet i oppdrag å utrede konsekvensene av en mulig overføring av ansvaret. I 2024 ble statsforvalterne bedt om å bidra i utredningsarbeidet. Departementene mottok utredningen 8. mai 2025. Som en oppfølging av tilrådingene i utredningen har regjeringen besluttet at forvaltningsansvaret i saker om førerrett og helse skal overføres fra politiet og statsforvalteren til Statens vegvesen, med sikte på den nye ordningen skal tre i kraft fra 1. januar 2028. Med den nye forvaltningsmodellen får Statens vegvesen ansvar for hele saksgangen, inkludert myndighet til å innvilge dispensasjoner og fatte vedtak om	

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
Grete Mathisrud
22 24 82 59

tilbakekall av førerrett. Statens vegvesen gis i samarbeid med de øvrige involverte virksomhetene i oppdrag å legge til rette for den nye forvaltningsmodellen samt vurdere og avklare gjenstående spørsmål, herunder bl.a. avklaring av ressursbehov, og personalmessige konsekvenser som overføring av helsefaglig kompetanse. Forslag om nødvendige regelendringer skal sendes på høring.

Beskrivelse av oppdraget:

Statens vegvesen bes om å opprette og lede et gjennomføringsprosjekt i samarbeid med Politidirektoratet, Helsedirektoratet og Statsforvalterne (prosjektgruppen). Helsedirektoratet skal utpeke relevante statsforvalterembeter som skal delta i prosjektet. Alle de involverte etatene og embetene skal bidra og aktivt delta i arbeidet slik at prosjektet når sitt overordnede mål.

Gjennomføringsprosjektets mål er å legge til rette for den nye forvaltningsmodellen (full overføring) samt vurdere og avklare gjenstående spørsmål, slik at den nye forvaltningsmodellen er operativ fra 1. januar 2028.

Prosjektgruppen skal utarbeide et forslag til overordnet prosjektplan med en tidsplan for gjennomføringen.

Det legges til grunn for den nye forvaltningsmodellen at kommunikasjon mellom parter i prosessen om førerrett og helse blir digital. Dette innebærer at også håndteringen av meldeplikten skal digitaliseres, og at det må etableres en egnet løsning for relevante helseaktører. Løsningen for informasjonsutveksling skal ikke medføre unødvendig tidsbruk for helsepersonell. Prosjektgruppen skal tilrettelegge for dette.

Prosjektgruppen skal avklare ressursbehov og sikre tilgang til nødvendig helsefaglig kompetanse. Gruppen skal vurdere om det mulig og hensiktsmessig å overføre personell fra statsforvalterne til Statens vegvesen, med mål om å redusere omstillingskostnader og bevare eksisterende kompetanse. Gruppen skal tallfeste hvordan ev. overføring av personell påvirker omstillingskostnadene for det enkelte år for budsjettårene 2027-2030. Prosjektgruppen skal også vurdere alternative løsninger for å møte utfordringene knyttet til rekruttering av medisinskfaglig kompetanse.

Prosjektgruppen skal kvalitetssikre den nye forvaltningsmodellens økonomiske og administrative konsekvenser, herunder innsparinger hos statsforvalterne og politet.

Det er utarbeidet et utkast til regelendringer i utredningen fra 8. mai 2025. Prosjektgruppen bes ta utgangspunkt i utkastet og utarbeide et forslag til lov- og forskriftsregulering for den nye forvaltningsmodellen sammen med et utkast til høringsnotat. Prosjektgruppen bes i tillegg om å gjennomgå dagens klageprosesser for å vurdere om kompetansen for helsevurderingene i klagesaker bør legges til vedtaksmyndigheten. Videre bes det om en vurdering av om Helsedirektoratets rolle som utvikler av regelverket om helsekrav, herunder førerkortforskriftens vedlegg 1 § 8, bør overføres til Statens vegvesen.

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. Høringsnotat og forslag til regelendringer skal oversendes Samferdselsdepartementet for godkjenning før det sendes på offentlig høring.

Frist og rapportering:

Forslag til overordnet prosjektplan bes oversendt Samferdselsdepartementet innen 30. april 2026.

Prosjektgruppens vurdering av overføring av personell fra statsforvalter til Statens vegvesen samt anslag over omstillingskostnadene skal sendes departementet innen 22. mai 2026.

Utkast til høringsnotat og forslag til lovendring bes oversendt departementet, senest innen 1. juni 2026. Utkast til høringsnotat og forslag til forskriftsendring bes oversendt senest innen 1. november 2026.

Departementet ber Statens vegvesen ta kontakt underveis for møter eller nærmere dialog om arbeidet.

Med hilsen

Jonas Leirset (e.f.)
ekspedisjonssjef

Lasse Lager
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

26/37-

20. mars 2026

Statsbudsjettet 2026 - Supplerende tildelingsbrev nr. 9 - Overføring av ubrukte bevilgninger fra 2025

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2026 av 19. desember 2025 til Statens vegvesen. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder overføring av ubrukte bevilgninger fra 2025 til 2026.

Finansdepartementet har godkjent å overføre følgende ubrukte bevilgninger fra 2025 til 2026 for Statens vegvesen.

Kap.	Post	Benevning	Beløp (kr)
1320		Statens vegvesen	
	01	Driftsutgifter	172 752 000
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	92 092 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	143 609 000
	29	OPS-prosjekter	73 692 000
	30	Riksveinvesteringer	228 350 000
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	3 510 000
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 100 000
	67	Militær mobilitet på fylkesveier	24 803 000
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	182 204 000
1332		Transport i byområder mv.	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	66 700 000
	66	Tilskudd til byområder	584 517 000

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Emil Fjeld Olsen
22 24 82 09

Overføringene er i samsvar med Samferdselsdepartementets søknad til Finansdepartementet, og Statens vegvesens søknad av 13. februar 2026.

De overførte bevilgningene stilles til disposisjon for Statens vegvesen.

Med hilsen

Jonas Leirset (e.f.)
ekspedisjonssjef

Emil Fjeld Olsen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen