



vegtilsynet

2021

Årsrapport





E134, Etne

Innhold

Leders beretning	5
Introduksjon til virksomheten og hovedtall	8
Årets aktiviteter og hovedtall	12
Tilsyn	13
Følge opp sikkerhetstilrådinger	23
Være en pådriver for trafikksikkerhet	24
Foreslå endringer i regelverk	27
Styring og kontroll i virksomheten	34
Vurdering av fremtidsutsikter	37
Årsregnskap	38
Vedlegg: Åpne sikkerhetstilrådinger per 31.12.2021	45



Rv. 5, Kjosnesfjorden

Leders beretning

Året 2021 har for Vegtilsynet, som for andre virksomheter, vært påvirket av covid-19 pandemien. Vi har underveis utviklet, endret og sett på hvordan vi best tilpasser oss en mer digital arbeidsdag, samtidig som vi best mulig skal holde oss oppdaterte på risikobildet langs den fysiske veien.

Til grunn for Vegtilsynets virksomhet ligger visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Vi jobber målrettet gjennom informasjonsinnhenting, bearbeiding og dialog for å fange opp de rette temaene og sakene vi prioriterer for å bidra til nullvisjonen.

Vi har en viktig oppgave med å få rettet fokus på systemene som ligger til grunn hos vegeierene, der veginfrastrukturen er et hovedelement. Et systematisk arbeid over tid, bidrar til å opprettholde og bedre sikkerheten på vegene.

Tre viktige mål i 2021 har vært å holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen, bidra til et formålstjenlig regelverk i vegsektoren og være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett.

Våre tilsyn er risikobaserte, og prioriteres med utgangspunkt i de sikkerhetsmessige utfordringene vi ser i vegsektoren, og der innsatsen vår vil ha størst effekt. I 2021 har vi publisert 9 tilsynsrapporter. Vi har avdekket 7 avvik og gav 2 observasjoner¹. Tilsynssakene omhandlet blant annet berg og bergsikring i tunnel, trafikksikkerhetsrevisjoner, trafikkberedskap på omkjøringsruter og vegoppmerking etter dekkefornyning.

Vegtilsynet har hatt god dialog med Nye Veier i 2021, og det har vært én tilsynssak i 2021 som gjaldt beredskap på omkjøringsruter. Det ble gitt en observasjon på at Nye Veier bør sikre at alle lokale trafikkberedskapsplanar blir oppdaterte. Nye Veier får gradvis større portefølje og Vegtilsynet vurderer fra år til år hvilket fokus vi skal ha på tilsynet vi gjennomfører med Nye Veier.

¹

Avvik: Manglende samsvar med krav.

Observasjon: Forhold der man gjennom tilsynet har sett at det er potensial for forbedring hos tilsynspart

Vegtilsynet lukket 12 avvik i 2021. Dette har blant annet bidratt til at Statens vegvesen har forbedret styringssystemet for periodiske inspeksjoner i tunnel. Statens vegvesen har òg tydeliggjort kravene i eget styringssystem for inspeksjon av sykkelruter, samt gjennomført tiltak for å sikre at veginfrastrukturen har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå under byggearbeid.


Vi har gjort flere tiltak som aktiv pådriver for sikkerhet på vegnettet i 2021. Et viktig tiltak, er å dele våre erfaringer fra tilsyn med alle vegeiere, også de vi ikke fører tilsyn med. Vi informerer òg jevnlig om arbeidet vårt til ulike interessentgrupper og organisasjoner, via deltakelse på konferanser og i egne møter med interessenter.

Vegtilsynets regnskap for 2021 er avsluttet innenfor budsjettet, med en utnyttelsesgrad på 99 prosent av tildelingen. Vi har i 2021 brukt midler på ulike tiltak for å nå målet vårt om å bidra til tryggere veier, spesielt ettersom mulighetene til å reise ut på veg og ha aktiv erfaringsdeling, har vært begrenset i 2021.

I et år der vi har justert og tilpasset tilsynsaktiviteten utifra dialog med tilsynspart, og med tanke på de utfordringene pandemien har gitt, så vurderer vi måloppnåelsen og resultatene av tilsynsaktiviteten som god. Vi ser blant annet konkrete endringer og god oppfølging av nye avvik og lukkede avvik.

Vi vil bidra best mulig til sikre veger for trafikantene. Vår kompetanse, kvalitet og tilnærming påvirker om vi får utbytte i form av endringer hos de vi fører tilsyn med, og på vegene. Vi vil utføre oppgavene vi har med best mulig effekt, samtidig som vi retter blikket fremover og utvikler oss og vår funksjon i takt med endringer og behov i vegsektoren.

Voss, 15.03.2022



Magnus Steigedal

 **vegtilsynet**



E134, Haukelifjell

Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Samfunnsoppdrag, ansvarsområde og overordnede mål

Samfunnsoppdraget vårt er gitt gjennom instruks og tildelingsbrev.

Utgangspunktet for Vegtilsynets arbeid er særlig målsetningen for transportsikkerhet om en nullvisjon for drepte eller hardt skadde i trafikken. Vegtilsynet har ulike virkemidler for å bidra i dette arbeidet.

Hovedaktiviteten vår er å føre tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS. Vi kontrollerer at virksomheten blir utført på en sikker og formålstjenlig måte, til det beste for trafikantene. Vi fører også tilsyn med etterlevelse av Kommisjonsdelegert forordning 886/2013 om sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne og Kommisjonsdelegert forordning 962/2015 om sanntids veg- og trafikkinformasjonstjenester.

Vi skal videre være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett i tråd med den overordnede transportpolitikken. Dette gjør vi gjennom å:

- dele kunnskap og erfaringer fra tilsynssaker og andre aktiviteter med relevante aktører
- ta initiativ til, eller delta i FoU-aktiviteter og andre faglige utredninger
- foreslå endringer i regelverket
- delta i internasjonalt arbeid

Vegtilsynet overtok 1.september 2021 oppgaven med å følge opp sikkerhetsilrådingene fra Statens havarikommisjon på vegområdet. I denne forbindelse ble det gitt et supplerende tildelingsbrev til Vegtilsynet.

Vegtilsynets hovedmål for 2021 var:

- holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen
- bidra til erfaringsdeling og læring gjennom aktiv formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter
- være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett i tråd med den overordnede transportpolitikken
- bidra til formålstjenlig regelverk
- tilrettelegge for effektiv bruk av tilsynsressurser.

Andre krav til Vegtilsynets virksomhet i 2021 var blant annet:

- at arbeidet med samfunnssikkerhet er målbart, systematisk og sporbart, og at arbeidet følger opp de mål, krav og prioriteringer som fremgår av «Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren».
- at det planlegges og iverksettes effektiviseringstiltak
- at det finnes en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten i Vegtilsynet.

Organisasjon og ledelse

Vegtilsynet er lokalisert på Voss, og er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Vegtilsynet er organisert i fagområdene tilsyn, veg, juridisk, samt drift og utvikling.

Et tilsynslag består hovedsakelig av en tilsynsleder, samt en juridisk og vegfaglig rådgiver. Fagområde veg har i tillegg ansvar for risiko- og vesentlighetsvurderingen som ligger til grunn for tilsynsprogrammet. Juridisk fagområde har i tillegg ansvar for arbeidet med å foreslå endringer i regelverk. Fagområdet drift og utvikling er ansvarlige for intern drift og organisasjonsutvikling og har ansvar for økonomi, personalforvaltning, sak- arkivsystem, intern sikkerhet, IKT og kommunikasjon. Drift og utvikling bidrar og inn mot tilsyn og andre kjerneoppgaver etter behov.



Ved årets slutt hadde Vegtilsynet 13 fast ansatte, to stillinger var vakante.

Presentasjon av utvalgte hovedtall

Tabellen viser nøkkeltall knyttet til kostnader for de siste tre årene.

Nøkkeltall*	2021	2020	2019
Antall ansatte per 31.12	13	13	14
Antall avtalte årsverk	12	13	13
Antall utførte årsverk	11,3	12,4	13,0
Samlet tildeling (1000 NOK)	19 628	18 272	20 174
Utnyttelsesgrad av bevilgningen (%)	99%	94%	100%
Driftsutgifter (1000 NOK)	19 457	17 193	20 088
Lønnsandel av driftsutgifter (%)	58 %	68 %	58 %
Lønnsutgifter per årsverk (tusen kr)	992	949	956
Konsulentandel av total omsetning (%)	19 %	5 %	12 %

* regnskap er ført etter nettoføringsordning.



Rv. 13, Hardangerbrua

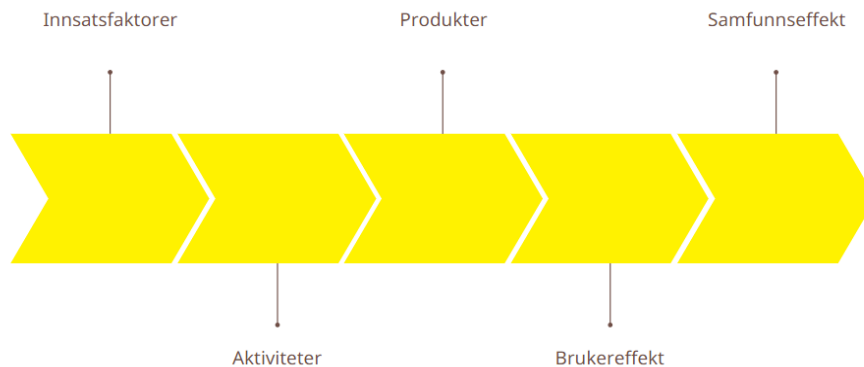
Årets aktiviteter og resultater

Målene til Vegtilsynet er gitt for hvert år, men først og fremst jobber vi langsiktig. Vi jobber risikobasert, blant annet ved å kartlegge risikobildet, fange opp endrede rammebetingelser gjennom Nasjonal transportplan, og følger med på endringer eksempelvis i regelverk, eller endringsprosesser hos tilsynspartene. Målet er i størst mulig grad å bidra til gode systemer og tryggere veier for trafikantene.

Ved hjelp av fastsatte indikatorer vurderer vi aktivitetene og produktene våre. Indikatorer kan være én eller flere tallstørrelser, en sammenstilling av tall og kvalitative vurderinger, eller kun kvalitative vurderinger. Vi omtaler disse under det enkelte mål. I dette inngår også effektvurderinger, i form av brukereffekter, og samfunnseffekter der vi vurderer at det er hensiktsmessig.

Brukereffekter: At veieiere arbeider på bedre måter for å ivareta trafikksikkerheten.

Samfunnseffekter: At tilstanden på vegnettet blir bedre, og/eller at trafikkulykker reduseres.



Figur: Resultatkjede (Kilde: DFØ Veileder – Resultatmåling – Mål og resultatstyring i staten)

Vegtilsynet har i det vesentlige, nådd sine mål og prioriteringer som er satt i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet for 2021. Gjennom våre tilsynssaker, og som pådriver for trafikksikkerhet, bidrar vi sammen med en rekke andre aktører i samfunnsoppdraget om en nullvisjon for drepte eller hardt skadde i trafikken.

Tilsyn

Mål: Holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen

Revisjonsmetodikken i Vegtilsynet er i tråd med internasjonale standarder (ISO 19011:2018 og ISO 9001:2015), og tilsynslederne er sertifiserte revisjonsledere.

Samlet vurdering av resultater og effekter

Effekt av tilsynsarbeidet i form av økt trafikksikkerhet er et langsiktig arbeid. Vi har over flere år vært innom et bredt utvalg av temaer og sett at tilsyn bidrar til økt sikkerhet.



Bru

Våre saker om inspeksjon av bruer i 2017 resulterte i et intensivt arbeid med å kvalitetssikre norske bruer og har bidratt til at etterslepet innen bruinspeksjoner ble hentet inn.



Tunnel

Våre saker de siste årene har vist manglende systematikk i sikkerhetsarbeidet i tunneler. Det har bla. ført til et mer systematisk og uavhengig arbeid med inspeksjoner og oppfølging av disse.



Rekkverk

Våre saker og oppfølging i 2019 har bidratt til at tilstanden på rekkverk på riksvegnettet har fått et betydelig løft, og Statens vegvesen sitt inspeksjonssystem for rekkverk er forbedret.



Skred

Undersøkelser av skredsikring i 2018 ble fulgt opp med etterkontroller i 2020, som viste at det er en forbedring i tilstand på skredsikringsnett.

I 2021 har vi prioritert periodiske møter med Statens vegvesen der de går gjennom manglende prosesser og status for det kontinuerlige forbedringsarbeidet det blir jobbet med innenfor drift og vedlikehold.

Tilsynsprogrammet for 2021 inneholdt følgende temaer:

- Sikker veg i utbyggingsfasen
- Tunnelsikkerhet
- Behandle avvik
- Læring etter alvorlige ulykker
- Ivareta beredskap

Vi gir oppsummering av hvert tema under.

Sikker veg i utbyggingsfasen

Målet med temaet er å undersøke om teknisk kvalitet oppnås og at kravene til dokumentasjon og kontroll blir ivaretatt. At veginfrastruktur blir bygd med rett kvalitet er vesentlig for å hindre trafikksikre forhold og avvik på vegen, og for at vegnettet skal ha levetid som forutsatt.

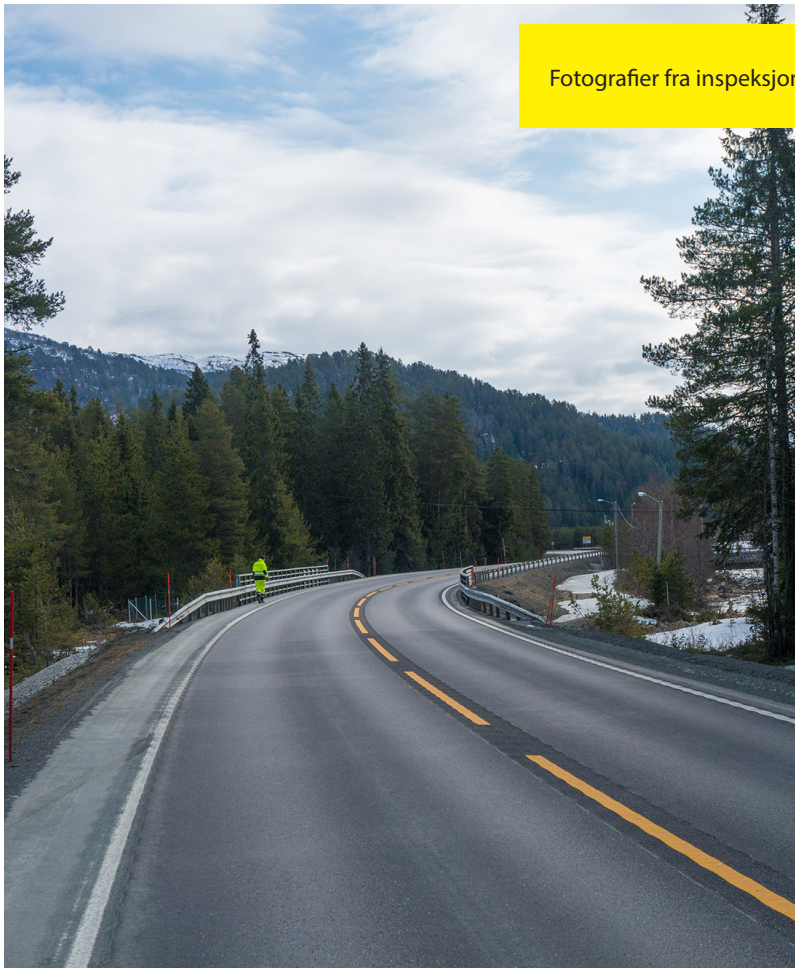
Vi har gjennomført to tilsynssaker mot Statens vegvesen innenfor dette temaet. Våre tilsyn viste blant at Statens vegvesen:

- i hovedsak har et tilstrekkelig styringssystem for å sikre at avvik fra krav til teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekt over 200 millioner blir håndtert.
- ikke gjennomfører trafikksikkerhetsrevisjoner i samsvar med krav i alle vegprosjekter. Men i de vegprosjektene der det er blitt gjennomført trafikksikkerhetsrevisjon, er det tatt stilling til revisjonsrapportens merknader, slik at det sikres god kvalitet i vegprosjektet.

Når det gjelder trafikksikkerhetsrevisjoner har vi over flere år sett gjentakende avvik, og vi har derfor dialog med Statens vegvesen for å sikre at det iverksettes tilstrekkelige tiltak.



Fotografier fra inspeksjoner



Tunnelsikkerhet

Vegtilsynet har over flere år sett at det er mangler i rutiner og utstyr som skal ivareta sikkerheten i tunnelene. Vi har gjennomført to tilsynssaker i 2021 om dette temaet. Våre tilsyn viste blant annet at Statens vegvesen:

- ikke har et tilstrekkelig styringssystem for drift og vedlikehold av elektriske anlegg, dette kan for eksempel inkludere lys, ventilasjon, bomber osv.
- ikke gjennomfører hovedinspeksjon av berg og bergsikring i alle tunneler minst hvert femte år, og ikke sikrer at funn etter hovedinspeksjon følges opp i alle undersøkte tunneler.

Tilsynssaken viste at det ikke er gjennomført hovudinspeksjonar av berg og bergsikring i tunneler i vest, selv om Statens vegvesen har krav om at denne inspeksjonstypen skal gjennomføres. I resten av landet blir det i stor grad gjennomført hovudinspeksjoner, men det er ikkje alltid inspeksjonene blir gjennomført innan fristen.

Vegtilsynet har startet opp arbeidet med en sak som omhandler beredskap ved manuell trafikkdirigering i tunnel, og rapport vil komme i 2022.

Behandle avvik

Målet med temaet er å undersøke om tilsynspartene har et tilstrekkelig system for å behandle avvik, og om dette fungerer som forutsatt.

I 2021 konsentrerte vi oss om å undersøke om vegoppmerking etter dekkfornyelse blir utført i samsvar med frister. Av hensyn til trafikksikkerheten, er det avgjørende å sikre at nylagt vegdekke blir liggende uten vegoppmerking kortest mulig tid, da det nylagte vegdekket mangler referansepunktene vegoppmerkingen gir. Utkast til rapport ble avgitt i desember 2021, og endelig rapport ble avgitt i februar 2022. Funnene vil bli presentert i 2022-rapporten.

Læring etter alvorlige ulykker

Temaanalyser og dybdeanalyser av trafikkuulykker utført av blant annet Statens vegvesen, Statens havarikommisjon og Transportøkonomisk institutt peker på like og gjentakende sikkerhetsproblemer. Vegtilsynet undersøker om Statens vegvesen arbeider systematisk og lærer av alvorlige trafikkuulykker gjennom hendelsesbasert styring. Vår vurdering er at det ligger et stort potensial i å lære av både dødsulykker og ulykker med hardt skadde.

Saken ble påbegynt i første tertial i 2021, og viste at Statens vegvesen hadde prosess for arbeid med dødsulykker. Basert på dialog i saken, valgte Statens vegvesen å revidere prosessen «Arbeide med trafikkulykker for læring og rettssikkerhet», og også utvikle prosessen «Utarbeide forbedringer etter ulykker og alvorlige hendelser». Prosessarbeidet pågår, og Vegtilsynet viderefører derfor saken og fortsetter undersøkelsen i 2022.

Ivareta beredskap

I 2021 prioriterte vi å undersøke om problempunkter på omkjøringsveger er ivaretatt, og om oppdaterte beredskapsplaner er tilgjengelige for Vegtrafikksentralene.

Det ble gjennomført en sak hos Nye Veier AS, som viste at Nye Veier AS har på plass trafikkberedskapsplaner. Vegtilsynet gav Nye Veier en observasjon om at de bør sikre at alle lokale trafikkberedskapsplaner blir oppdatert.

Kommisjonsdelegerte forordninger

For etterlevelse av krav til formidling av generell sikkerhetsinformasjon etter kommisjonsdelegert forordning 886/2013 ble det ført tilsyn med Statens vegvesen og NRK. Det ble ikke gjort funn i tilsynssakene.



E6, Andelva bru

Indikatorer på høy kvalitet

Tabellen under viser nøkkeltall for å vurdere kvaliteten på tilsynsutøvelsen.

Indikator 1–4 – Nøkkeltall	2021	2020	2019
Indikator 1 – Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner			
Antall rapporterte avvik	7	20	52
Antall rapporterte observasjoner	2	11	22
Antall lukkede avvik	12	26	73
Antall åpne avvik (ved årsslutt)	18	23	29
Indikator 2 – Antall gjennomførte tilsyn ift. antall planlagte tilsyn			
Antall planlagte rapporter	16	17	39
Antall rapporter	9	11	23
Indikator 3 – Vurdering av kvalitet i forberedelse og gjennomføring av alle tilsyn*			
Grad av samsvar mellom risiko- og vesentlighetsvurderingen** og faktiske funn	3,4	3,0	3,9
Ekstern evaluering fra tilsynspart (spørreundersøkelse)	3,1	-	3,0

* Skalaen er fra 1 til 4, der 1=dårlig, 2= mindre godt, 3= godt og 4=svært godt.

** Risiko- og vesentlighetsvurderingen (RoV) er grunnlaget for tilsynsprogrammet. Evalueringen har blitt gjort på grunnlag av gjennomførte saker.

Indikator 1: Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner

Antall rapporterte avvik:

Antall rapporterte avvik har hatt en nedgang i perioden 2019 til 2021. Omfanget og design av den enkelte sak, fører til variasjon i antall rapporterte avvik. 2019 var også et år med unormalt mange rapporter og avvik. I tillegg har antall gjennomførte tilsynssaker og antall rapporterte avvik og observasjoner en sammenheng med at vi i 2021 har prioritert å ha tett dialog med Statens vegvesen om manglende prosesser knyttet til drift og vedlikehold. Vår vurdering er at dette vil gi best effekt på lang sikt.

De viktigste funnene i 2021 er gjengitt i oppsummeringen av temaene.

Antall åpne avvik:

Tabellen under viser åpne avvik ved årsslutt. Alle avvikene gjelder Statens vegvesen.

Tema	Saker		Åpne avvik pr. 31.12.2021
Rekkverk og sideterreng	2018-19	System for oppfølging av rekkverk	1
	2019-23	System for å sikre rekkverkskompetanse	1
Ivareta beredskap	2020-10	Vegtrafikksentralens behandling av meldinger fra trafikanter om farlige forhold på veg	1
Behandle avvik og/ eller unngå hendelser	2020-05	Tiltakstid ved drift av eksisterende veg	3
Tunnelsikkerhet	2020-01	Statens vegvesens drift og vedlikehold av ventilasjonsanlegg i tunneler	2
	2020-03	Sikkerhetskontrollørens oppgaver	2
	2021-01	Styringssystem for drift og vedlikehold av elektriske anlegg	1
	2021-08	Hovedinspeksjon av berg og bergsikring i tunneler	5
Helårssyklusen	2020-06	Sykkelforbud i tunnel	1
Plan og utbyggingsfasen	2021-04	Trafikksikkerhetsrevisjon i vegprosjekter	1
		Sum	18

Indikator 2: Oppnådde effekter som følge av tilsynsutøvelsen

Vi lukker avvik etter at tilsynspart har rettet avviket, eller gjennomført tiltak for å hindre gjentakelse. Dette kan medføre at vi følger opp en sak over flere år.

I 2021 har vi lukket 12 avvik. Vår vurdering er at lukking har bidratt til flere brukereffekter, ved at vegeiere arbeider på en bedre måte for å ivareta trafikksikkerheten.

- Statens vegvesen har forbedret styringssystemet for periodiske inspeksjoner i tunneler. Systemet "Trygg Tunnel" er etablert, og gir en oversikt over avvik og tilstand for den enkelte tunnel. Dette gjør at Vegdirektoratet kan følge opp periodiske inspeksjoner på en bedre måte.
- Statens vegvesen har gjennomført tiltak for å sikre at veginfrastrukturen har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå under byggearbeid, inklusiv innføring av et nasjonalt kontroll-team for arbeidsvarslingsinspeksjoner.
- Statens vegvesen har revidert sin prosess «Ivareta og følge opp eksterne revisjoner». Vegtilsynet vurderer ny prosess som et viktig verktøy for å få vesentlig bedre tiltak og oppfølging av avvik avdekket i alle eksterne revisjoner.
- Statens vegvesen har tydeliggjort kravene i eget styringssystem for at inspeksjoner av sykkelruter skal bli bedre.
- Statens vegvesen har klargjort roller og ansvar i prosessen "Forvalte trafikkskilt" med underprosesser. Statens vegvesen har oppdatert protokoll over alle skiltvedtak om sykkelforbud i Nasjonal vegdatabank, for de tunnelene i undersøkelsen som manglet dette.
- Statens vegvesen har satt krav om plan for at virksomheter skal øve på beredskap og hendelseshåndtering, og rapportere på status for gjennomføring. Det er gjennomført øvelser for 2019-driftskontraktene.



E39, Bergsøysundbrua

Indikator 3 Vurdering av kvalitet i forberedelse og gjennomføring av alle tilsyn

Vi sender ut en ekstern brukerundersøkelse samlet for hele året, for å få en tilbakemelding på hvordan tilsynspartene opplever kvalitet i tilsynene våre. Tilbakemeldinger fra tilsynspartene er at gjennomføringen og dialogen generelt er god, og at tilsynet i stor grad er relevant for trafikksikkerheten og arbeidet med kontinuerlig forbedring. Andre tilbakemeldinger der Vegtilsynet skårer lavere på, er opplevelsen av ressurser som må settes av til tilsynet, og om tidsfrister som settes er tilstrekkelige.

Våre interne evalueringer indikerer at kvaliteten i planleggingen og gjennomføringen av tilsynsarbeidet er god, men at det er rom for forbedring og utvikling. Våre viktigste læringspunkter i 2021 er:

- Det er viktig å opprettholde god dialog med tilsynspartene (på fagnivå) for å kunne justere tilsynssaken ved behov.
- Tilsynspart er opptatt av å få informasjon tidlig og vi kan i større grad gi tydeligere informasjon i innledningen av et tilsyn (hva saken handler om og bakgrunn, og kriterier som ligger til grunn).
- Vi bør i større grad samle inn informasjon før vi varsler en sak (i tilsynsprogram og forberedelse til en sak). Det gir lite forutsigbarhet for tilsynspart dersom vi varsler en tilsynssak og endrer saken i ettertid.
- Vi må bruke tilstrekkelig med ressurser på oppfølging av tidligere gjennomførte tilsynssaker, for å bedre kunne vurdere og sikre effekt av arbeidet.

Vi evaluerer grad av samsvar mellom risiko- og vesentlighetsvurderingen i tilsynsprogrammet og faktiske funn. Samlet sett er det godt samsvar, med en gjennomsnittlig skår på 3,4 av 4,0.

Følge opp sikkerhetstilrådinge

Vegtilsynet har ansvar for, på vegne av Samferdselsdepartementet, å følge opp alle sikkerhetstilrådingene fra Statens havarikommisjon på veg. Formålet med sikkerhetstilrådingene er å redusere sannsynligheten for lignende ulykker.

Oppgaven innebærer å:

- føre oversikt over oppfølgingen av alle SHK sine sikkerhetstilrådinge på veg
- tilrå lukking til Samferdselsdepartementet når en tilråding anses tilstrekkelig fulgt opp
- gjennomføre effektvurdering av utvalgte iverksatte sikkerhetstiltak, dersom Vegtilsynet vurderer det som hensiktsmessig.

Vegtilsynet overtok oppgaven 1.september 2021 og har hatt fokus på å få god oversikt over sikkerhetstilrådingene ved bruk av digitale verktøy, og å etablere gode rutiner.

Sikkerhetstilrådingene er forskjellige, og gjelder alt fra endring i internasjonale krav, nasjonale lover og retningslinjer, eller interne rutiner og praksis. Ut fra tilrådingens karakter, vil det derfor variere fra kort tid til flere år, for å gjennomføre tiltak slik at en tilråding kan lukkes.

Det ble i 2021 gitt ut 5 rapporter fra Statens havarikommisjon innen vegområdet, og i disse rapportene ble det fremmet 11 sikkerhetstilrådinge. I tillegg ble det gitt to sikkerhetstilrådinge på jernbane som Vegtilsynet er bedt om å følge opp fordi de gjelder veg.

Per 31.12.2021 var det 42 åpne sikkerhetstilrådinge på vegområdet. Vegtilsynet har ikke foreslått lukking av sikkerhetstilrådinge i 2021. Som vedlegg til årsrapporten er det en liste over åpne sikkerhetstilrådinge per 31.12.2021.

Være en aktiv pådriver for trafikksikkerhet

Mål: Bidra til erfaringsdeling og læring gjennom aktiv formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter

Mål: Være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett i tråd med den overordnede transportpolitikken

Vegtilsynet er en pådriver gjennom å:

- dele erfaringer med relevante aktører. Vi informerer tilsynspart i flere sammenhenger, men har også kontakt med andre aktører fra vegbransjen, interesseorganisasjoner og andre tilsyn. På denne måten er erfaringsdeling og læring også toveis, der vi har nytte av eksterne innspill og erfaringer inn i tilsynsarbeidet.
- ta initiativ til og delta i FoU aktiviteter og andre faglige utredninger
- gi innspill til regelverksendringer, i hovedsak gjennom å gi høringssvar
- delta i internasjonalt arbeid.

Indikator 1: Bruk av ulike virkemidler

Vegtilsynet lager årlig en plan som viser hvordan kommunikasjonstiltak og -aktiviteter kan hjelpe med å nå overordnede mål. På grunn av situasjonen med covid-19 har Vegtilsynet ikke vært så aktiv på fysiske samlinger som planlagt i 2021, men vi har blant annet:

- Formidlet erfaringer bredt til tilsynspart og interessenter gjennom å holde innlegg på faglige konferanser, seminarer og møter.
- Gitt innspill til revisjon av R610 – Standard for drift og vedlikehold av riksveger basert på erfaringer fra tilsyn.
- Etablert dialog med fylkeskommunene for å dele erfaringer.
- Etablert dialog med Statens vegvesen og andre relevante aktører om Vegtilsynet sitt bidrar innen forskning og utvikling.
- Deltatt jevnlig i fem faglige utvalg innen trafikksikkerhet.
- Gitt to høringssvar på regelverksendringer innen vegområdet relevant for trafikksikkerheten.

Indikator 2: Interne evalueringer av oppnådde effekter

Erfaringsdeling

Arbeidet har bidratt til å formidle resultater av tilsynsvirksomheten, til tilsynspart og til andre interessenter, selv om det fortsatt er potensial for å øke bruken av våre tilsynsresultater.

Vi har etablert kontakt med fylkeskommunene for å bedre kunne dele erfaringer vi har fra tilsynsarbeidet vårt. Risikoen for å havne i en trafikkulykke er større på fylkesvegnettet, enn på riksvegnettet. Det er viktig at utfordringer vi avdekker gjennom tilsynssakene med Statens vegvesen og Nye Veier, og tiltak som iverksettes for å lukke avvik, blir til læring som fylkeskommunene kan dra nytte av i sitt arbeid med trafikksikkerhet og kontinuerlig forbedring. Derfor har vi 2021 jobbet med å finne faste møtepunkter med relevante fagfolk i fylkeskommunene, og vi vil fortsette med dette arbeidet i 2022.

Internasjonalt arbeid

Mål for internasjonalt arbeid har vært å ivareta Norges interesser i relevante internasjonale fora, i samråd med Samferdselsdepartementet. Vegtilsynet følger i tråd med aktivitetsplan med på europeiske organisasjoners aktivitet når det gjelder trafikksikkerhet og arbeidsområder som ligger opptil Vegtilsynets.

Vi har deltatt på videomøter og videokonferanser i forbindelse med forordning 886/2013 og forordning 962/2015. Det pågår et arbeid for å få landene til å håndtere forordningene på en mest mulig lik måte. Det er opprettet en NAP (National Access Point) and NB (National Body) harmonization group der Vegtilsynet bidrar med våre erfaringer inn i dette internasjonale arbeidet.

FoU-virksomhet

Målet er å bli et bedre og mer effektivt tilsyn, og bidra til et sikkert og formålstjenlig vegnett.

Vi gjennomføre enkeltprosjekter med ulikt formål. Det kan for eksempel være å utvikle vår tilsynsvirksomhet, eller å utvikle ny kunnskap sammen med forskningsmiljøer som kommer andre aktører i vegsektoren kan benytte seg av. Vårt bidrag kan være alt fra mindre innspill til å være deltaker i FoU-prosjekt innenfor vårt ansvars og kunnskapsområde. Resultatene av FoU-virksomheten skal være åpne og tilgjengelige, og kommer til å bli brukt til erfaringsdeling og læring.

Rv. 5, Kjøsnesfjorden i Jølster



I 2021 har vi prioritert å opprette god dialog med ulike parter og jobbe med rolleforståelsen av FoU-arbeidet vårt, sett opp mot tilsynsmandatet og den nye oppgaven med å følge opp sikkerhetstilrådingen på vegområdet fra Statens havarikommisjon. Dette arbeidet vil fortsette i 2022.

I 2021 har vi også kartlagt muligheter og utfordringer ny teknologi gir for fremtidens Vegtilsynet. Fokus har vært på å kartlegge hva tilsynspartene våre, og andre tilsyn, har tatt i bruk av ny teknologi. I tillegg har vi kartlagt hvordan Vegtilsynet nå og fremover kan bruke teknologi for å sikre risikobaserte og treffsikre tilsyn. Vegtilsynet vil jobbe videre med dette som en del av strategiarbeidet, i perioden 2022-2024.

Når det gjelder risikobaserte tilsyn, må dette bygge på et godt kunnskapsgrunnlag, og vi har i 2021 derfor jobbet med å få på plass sikrere systemer og rutiner for å sikre etterlevelse av personvernregelverket ved innhenting av relevante data fra trafikkulykkesregistre. Dette arbeidet vil være ferdig i første halvdel av 2022.

Foreslå endringer i regelverk

Mål: Bidra til et formålstjenlig regelverk knyttet til sikkerhet i riksveginfrastrukturen

Vegtilsynet har igangsatt to utredninger i 2021.

Den første utredningen ser på sammenhengen mellom endringer i trafikkmengde og –sammensetning i vegens brukstid og tallet på ulykker. Målet for utredningen er å identifisere tiltak som medvirker til å utligne økningen i ulykker som følge av endring i trafikkmengde og –sammensetning. Vegtilsynet har i løpet av 2021 kartlagt nåsituasjon og utvikling og det ble forsøkt gjennomført arbeidsmøte med interessenter.

Vi planla å gi ut rapport i 2021, men arbeidsmøtet ble utsatt og først gjennomført i 2022. Utredningen forventes ferdigstilt i andre tertial 2022.

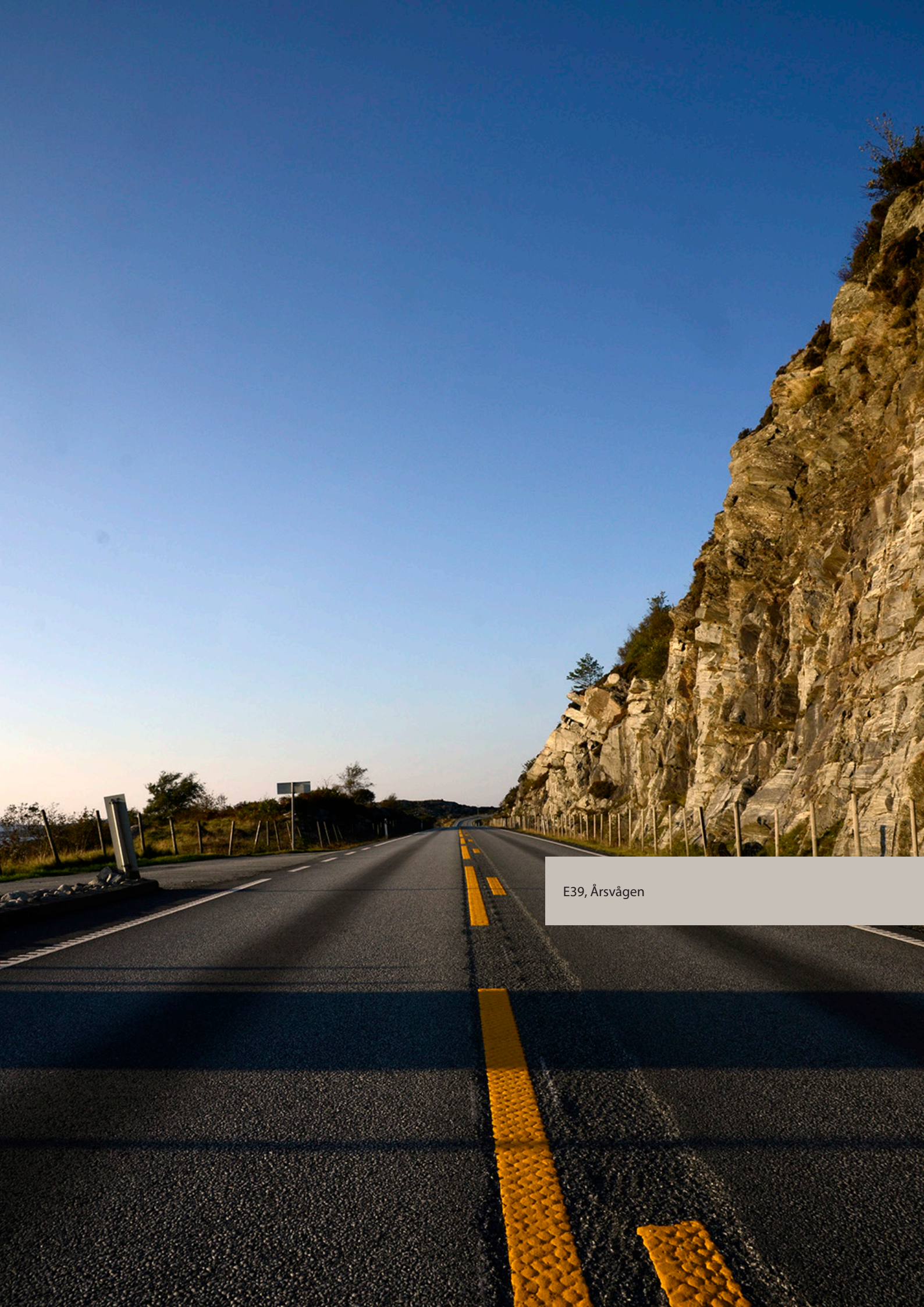
Den andre utredningen ser på problemet med at sikkerhetstiltak i veginfrastrukturen ikke ivaretar behovene til motorsyklister i tilstrekkelig grad. Målet for utredningen er å identifisere tiltak som medvirker til at infrastrukturen bedre forebygger, og/eller reduserer konsekvensene av, motorsykkelulykker. I løpet av høsten 2021 er det kartlagt nå-situasjon og utvikling. Utredningen har i det vesentlige hatt framdrift som planlagt, og forventes ferdig i andre tertial 2022, i tråd med plan. Til denne utredningen har Vegtilsynet innhentet ekstern kompetanse og kapasitet til gjennomføringen.

Det pågår fortsatt dialog med Samferdselsdepartementet om hvordan anbefalinger i Vegtilsynets utredninger skal følges opp. Vi har derfor ikke vurdert indikatoren "Andel forslag som er aktuelle å arbeide videre med".

Vegtilsynet bidrar også til et mer formålstjenlig regelverk gjennom å svare på høringer. I 2021 har vi svar på høringer om:

- endringer i forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften)
- revisjon av N500 – Vegtunneler

Videre har Vegtilsynet deltatt i en uformell innspillsrunde knyttet til utkast til forskrift om nasjonalt register for vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig veg (ny vegdataforskrift).



E39, Årsvågen

Samfunnssikkerhet og beredskap

Arbeidet med samfunnssikkerhet følger av Samferdselsdepartementets «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren». Etaten skal særskilt prioritere:

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

Klimatilpasning

Klimaendringer medfører behov for økt forebyggende innsats for å tilpasse veginfrastrukturen ved hendelser som flom, skred og ekstremvær, slik at trafikksikkerhet ivaretas. I tillegg skal transportsektoren være forberedt på varsling og håndtering og annen beredskap ved større og alvorlige naturhendelser.

Klimatilpasning følges i ulik grad opp gjennom tilsynsprogrammet vårt. I 2020 hadde vi etterkontroll av både gjennomføring av inspeksjon og tilstanden på utvalgte skredsikringsobjekt, og vi så en vesentlig forbedring siden sist vi førte tilsyn, i 2018. Vi har mottatt tilstrekkelige tilbakemeldinger fra Statens vegvesen på hvordan avvik, observasjoner og anbefalinger er håndtert, og konkluderte i 2021 med at oppfølgingen avsluttes.

I 2021 har vi også undersøkt om Nye Veier har trafikkberedskapsplaner og om risiko på omkjøringsrutene er identifisert. Saken viste at Nye Veier har trafikkberedskapsplaner, men det ble gitt en observasjon på at det bør sikres at alle lokale trafikkberedskapsplaner blir oppdaterte.

Informasjons- og IKT-sikkerhet

Vegtilsynet gjennomfører årlige risiko- og sårbarhetsanalyser for å avdekke behov for sikkerhetstiltak. Vår vurdering er at det er risiko (lav sannsynlighet, men moderat konsekvens) knyttet til informasjonssikkerhet, for eksempel at uvedkommende får tilgang til sensitive data. Vi gjennomfører regelmessige IKT-sikkerhetsøvelser.

Sikre kritiske objekter, systemer og funksjoner

Gjennom arbeidet vårt med tilsynsprogrammet for hvert år, så jobber vi med å inkludere kritiske objekter, systemer og funksjoner som en del av våre temaer og saker. De siste årene har det blant annet vært ekstra fokus på tunnelsikkerhet.

Effektiv ressursbruk

Mål: Legge til rette for effektiv bruk av tilsynsressurser

Samlet tildeling utgjorde i 2021 kr. 19.628.000. Vegtilsynet har i 2021 hatt en mindretgift i forhold til bevilgning på kr 171.243, som er en utnyttelsesgrad på 99 % av tildelingen.

Reformen for avbyråkratisering og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2021. For Vegtilsynet er beløpet satt til kr. 95 000 på kap. 1323, post 01. Vi jobber kontinuerlig med å effektivisere møte- og reisevirksomheten vår, blant annet ved å gjennomføre videomøter og ha gode rutiner for planlegging av reise. Situasjonen med covid-19 har, som i 2020, i stor grad påvirket årets reisekostnader.

	2021	2020	2019
Møte- og reisekostnader	Kr 209 885	Kr 183 211	Kr 678 824
% av samlet bevilgning	1,0 %	1,0 %	3,4 %

Vi jobber kontinuerlig med fokus på å rette ressursene våre inn mot kjerneoppgavene, og i 2021 har vi spesielt sett på endringer innenfor administrative ressurser. Det har medført at fagområdet drift og utvikling har fått tildelt oppgaver inn mot kjerneoppgaver (knyttet til pådriver-rollen og internasjonalt arbeid), og at administrativt arbeid vil bli redusert som en følge av dette. Vi vurderer at dette svarer opp kravet knyttet til ABE-reformen.

Indikator 1: Ressursbruk per hovedprosess

Fra og med 1.1.2019 innførte Vegtilsynet tidsregistrering per prosess.

Tabellen under viser prosentvis fordeling av tidsbruk samlet sett for Vegtilsynet.

Hovedprosess	2021	2020	2019
Ledelse	26 %	22 %	17 %
Kjerne	54 %	56 %	58 %
Støtte	20 %	22 %	25 %

I kjerneaktivitetene inngår:

- Føre tilsyn
- Følge opp sikkerhetstilrådinger
- Foreslå endringer i regelverk
- Delta i internasjonalt arbeid
- Gjennomføre FoU-prosjekter
- Være pådriver for trafikksikkerhet og bidra til erfaringsdeling og læring

Samlet ser vi at tidsbruk på støtte- og kjerneaktiviteter er redusert noe, men her kan det være naturlige forskjeller fra år til år. Hovedårsaken til at ledelse har økt noe i 2021, er læring og omstilling i forbindelse med covid og ny direktør. Vi har nå opparbeidet oss historiske data, og vi har bruk dette som grunnlag for planene våre for 2022. Vi vil også jobbe for at tidsbruken på kjerneaktiviteter øker i 2022.

Indikator 2: Gjennomføring av tilsynsprogram i samsvar med plan

Vi planla å gjennomføre 16 saker i 2021, mens vi gjennomførte 9 tilsynssaker.

Situasjonen med covid-19 påvirket vår aktivitet, spesielt i forhold til fysiske inspeksjoner og intervju. Vi har i 2021 hatt fokus på å ha tett dialog med tilsynspart når det gjelder pågående prosesser og forbedringsarbeid. Dette har medført at vi har justert og slått sammen noen saker og at to saker har blitt videreført inn i 2022.

Drifts- og administrasjonseffektivitet

I 2020 begynte Vegtilsynet å rapporterer på indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. Sammenlignet med 2020 har vi hatt en nedgang i administrasjonsutgifter. Vi vil følge med denne utviklingen over flere år.

Nøkkeltall	2021	2020
Antall utførte årsverk	11,3	12,4
Lønn og sosiale utgifter (tusen kr)	11 208	11 774
Sum totale utgifter (tusen kr)	18 983	17 193
Administrasjonsutgifter (tusen kr)	3 687	4 189

Nøkkeltall	2021	2020
KPI 1 – Lønnsutgifter per årsverk (tusen kr)	991	949
KPI 2 – Totalutgift per årsverk (tusen kr)	1679	1 386
KPI 3 – Lønnsutgiftandel	59,0 %	68,5 %
KPI 4 – Andel administrative utgifter	19,4 %	24,3 %
KPI 5 – Adm.utgifter per årsverk (tusen kr)	326	338

Avtaler som forplikter utover budsjettåret

I tildelingsbrevet for 2021 fremgår at Vegtilsynet har fullmakt etter bevilgningsreglementet til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret.

Vegtilsynet har per 31.12.2021 fire avtaler som forplikter utover budsjettåret. Disse gjelder tjenesteavtaler om kjøp av IKT og lønns- og regnskapstjenester, i tillegg til eksisterende leieavtale av kontorlokaler inklusive renhold og parkering, ny leieavtale og leasing avtale bil.

Forpliktelser	Forpliktelser 2021 (mill.kr)	Avtalens totalverdi (1.1.2021–opphørsdato) (mill.kr)
Tjenesteavtaler	1,7	2,4
Ny leieavtale	0	10,8
Leieavtale	1,7	2,6
Sum forpliktelser	3,4	15,8

Styring og kontroll

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i staten. Vi følger dette prinsippet, og arbeider med kontinuerlig forbedring av styringssystemet. Mål og krav til resultatoppnåelse fremgår av det årlige tildelingsbrevet. Basert på disse, og føringer gitt i stortingsmeldinger og av Samferdselsdepartementet, etablerer vi strategier og årlige aktivitetsplaner. Aktivitetene og resultatene følges opp og evalueres internt og gjennom styringsdialogen.

Risikovurdering for 2021

Vegtilsynet har utført en risikovurdering der formålet er å redegjøre for de mest sentrale risikofaktorene for å ikke nå våre mål i 2021, og å håndtere risiko med egnede tiltak. Risikovurderinger gjennomføres som en del av den årlige plan- og budsjettprosessen.

Vår vurdering er at det er risiko (moderat sannsynlighet og moderat konsekvens) knyttet til:

- å ikke rette tilsyn mot de områdene der risiko for svikt eller avvik i vesentlig grad påvirker sikkerheten. Dette gjelder hovedsakelig risiko for å ikke fange opp nye utfordringer som følge av endringer i tilsynspartenes arbeid.
- å ha ønsket fremdrift i gjennomføring av tilsynssaker og forslag til endringer i regelverk.
- å ha for lavt aktivitetsnivå sammenlignet med tildeling.

De viktigste tiltakene som er utført i 2021 for å redusere risiko er:

- Implementere ny prosess for å utarbeide årlig tilsynsprogram.
- Ha tett dialog med tilsynspartene våre om pågående utviklinger og endringer.
- Å ta i bruk et dynamisk verktøy for planlegging og prioritering av arbeidsoppgaver, og gjennomføre jevnlig interne møter for oppfølging og ressursstyring.

Systemer for styring

Vegtilsynets kvalitetstyringssystem er bygd på ISO 9000-standard. Styringssystemet er et viktig hjelpemiddel til å nå våre mål, behandle hendelser, gjennomføre forbedringer og å legge til rette for høy kvalitet i arbeidsutførelsen. Det er ikke avdekket vesentlige svakheter eller feil i gjennomførte internkontroller for 2021.

Fellesføring om arbeidslivskriminalitet

For å motvirke arbeidslivskriminalitet bruker Vegtilsynet Difis standard kontraktskrav ved alle anskaffelser, for å sikre ivaretagelser av lønns- og arbeidsvilkår. I 2021 har vi ikke gjennomført anskaffelser i risikoutsatte bransjer. Risikovurderingene avdekker lav risiko for brudd på kravene og vi har derfor ikke gjennomført ytterligere kontroll.

Personalmessige forhold

Inkluderende arbeidsliv

Vegtilsynet har videreført ordningen med utvidet bruk av egenmeldingsdager, jf. tidligere IA-avtale. I tillegg har vi tilbud om en times trim i arbeidstiden, fadderordning for nyansatte, samt seniorpolitiske tiltak. Vi vil fortsatt ha høy oppmerksomhet på intern effektivisering, kompetanseutvikling og kvalitet, samtidig som vi vil arbeide for et godt arbeidsmiljø i virksomheten.

Sykefraværet i 2021 var på 3,6 prosent og er en oppgang fra 2020. Resultatmålet i avtaleperioden var å holde sykefraværet under fire prosent. Vi har i 2021 gjort individuelle tiltak for å holde et lavt sykefravær. Vår vurdering er at i mindre virksomheter som Vegtilsynet kan sykefraværet målt i prosent gi forholdsvis store svingninger.

Ansatte får tilpasset arbeidsplassen sin ved innkjøp av anbefalt utstyr. Kontorlokalene har adkomst med heis og er ellers universelt utformet. Tilsynet har rutiner for håndtering av mobbing og trakassering. Ingen slike saker ble meldt inn i løpet av 2021.

År	2021	2020	2019
Sykefravær	3,6 %	1,8 %	2,3 %
Mål	4%	4%	4%

Likestilling og diskriminering

Vegtilsynet legger vekt på jevn kjønns- og aldersfordeling. Pr 31.12.21 er det seks (46 prosent) kvinner og sju (54 prosent) menn ansatt i Vegtilsynet. Gjennomsnittlig alder er 43 år, hvorav snittalder på kvinner er 49 år og menn 36 år. Per 31.12.2021 var den eldste ansatte 56 år og den yngste 30 år.

År	2021	2020	2019
Fast ansatte pr. 31.12.	13	12	13
Snittalder	43	42	41
Antall kvinner	6	5	6
Andel kvinner (%)	46 %	42%	46%
Snittalder kvinner	49	47	46
Antall menn	7	7	7
Andel menn (%)	54 %	58 %	54 %
Snittalder menn	36	38	37

Bemannings-, kapasitets-, og kompetansesituasjonen i virksomheten

Vegtilsynet har i 2021 hatt noe mindre bemanning enn rammen på 15 stillinger. Det ble ansatt en person i stillingen som har vært holdt ledig i påvente av avklaring av ny oppgave med oppfølging av sikkerhetstilrådnings fra Statens havarikommisjon. Tre studenter hadde sommerjobb hos Vegtilsynet sommeren 2021. Tre fast ansatte har sluttet og fire nye har begynt i Vegtilsynet i løpet av 2021.

Det utarbeides årlig en kompetanseplan for å sikre at Vegtilsynet har tilstrekkelig kompetanse til å oppfylle målene. I 2021 er det gjennomført flere kompetansehevende tiltak, bl.a. generelt vedlikehold av revisjons- og utredningskompetanse. I tillegg har vi brukt avtale med konsulenter til FoU-arbeid for å hente inn spesialkompetanse. Vi henter inn spesialkompetanse ved behov, for å dekke opp for at vi ikke kan inneha all spesialkompetanse internt, basert på vår størrelse. Vegtilsynet er ikke stor nok arbeidsplass til å ha egne lærlinger. Vegtilsynet har i 2021 vært aktive opp imot andre bedrifter i området med tanke på samarbeid om lærlinger. Det har hittil ikke lyktes å finne en god samarbeidspart med tanke på å dele på en lærlingeplass.

Inkluderingsdugnad

Vegtilsynet er godt kjent med målet om at 5 prosent av alle nyansettelser skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Vi har deltatt på webinarer om temaet, og har brukt standartekst basert på forslag fra arbeidsgiverportalen, i stillingsannonsene våre. På grunn av personvern, har vi ikke nok ansettelser til å kunne publisere statistikk over måloppnåelsen for dette temaet. Vi fører en intern statistikk på dette, og vil publisere denne når utvalget er tilstrekkelig stort.

Vurdering av fremtidsutsikter

Overgangen til 2022 markerer også overgangen til en ny transportplan, med overordnede mål og planer som det vil være viktig for Vegtilsynet å ta hensyn til i sin videre utvikling. Vi skal fortsatt ha størst fokus på trafikksikkerhet, men vi skal òg se noe til de andre hovedmålene i nasjonal transportplan framover. Et av elementene fra planene er at vegeierne i de neste årene skal effektivisere for å nå det overordnede målet om «mer for pengene». For Vegtilsynet vil det være viktig å følge med på, gjennom tilsyn på riksvegene og som pådriver for et sikkert vegnett, at dette ikke går på bekostning av trafikksikkerheten.

Underrapportering av trafikkulykker med alvorlige og lettere skadde er fortsatt en utfordring. For å ha høy kvalitet i vårt arbeid, er vi avhengige av god tilgjengelighet og at skaderegistrene gjenspeiler de faktiske forholdene på vegen.

Det er store endringer i vegsektoren, både fysisk og digitalt. Den teknologiske utviklingen påvirker vår tilsynsvirksomhet og her er det viktig å være oppdatert på endringer, og inneha rett kompetanse. Den digitale sikkerheten vil være veldig viktig fremover.

Vår viktigste oppgave for å bidra til trafikksikkerhet, er å føre tilsyn, men vårt utvidede samfunnsoppdrag er å være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett. For vår del handler det om å foreslå endringer i regelverket, informere om vår virksomhet, og ta initiativ til FoU-virksomhet og andre faglige utredninger på Vegtilsynets ansvarsområde.

I 2021 fikk vi i oppgave å følge opp sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon innen veg. Dette er en rolle som gir oss større bredde, og som vi ser gir gode synergier med tanke på det totale bidraget vårt til trafikksikkerheten. Vi vil i de neste årene rette oppmerksomhet mot å prioritere oppgaver basert på hva som gir størst effekt, og for å øke aktivitetsnivået.

Vi mener det er viktig å vurdere om dagens rolle- og ansvarsfordeling i vegsektoren er effektiv for å nå overordnet mål innen trafikksikkerhet. Det gjelder både forvaltnings- og myndighetsoppgaver. Vi fører i dag tilsyn med de aktørene som er ansvarlig for ca 11 prosent av det offentlige vegnettet i Norge. Ca 30 prosent av ulykkene med drepte og hardt skadde har skjedd på riksvegnettet de siste årene. Dette påvirker størrelsen av vårt bidrag til overordnet mål innen trafikksikkerhet.

Årsregnskapet

Ledelseskommentar for årsregnskapet 2021

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Vegtilsynet er en bruttobudsjettert virksomhet, og regnskapet for 2021 er ført etter kontantprinsippet.

I 2021 har Vegtilsynet disponert tildelingen på kr 19.628.000,-, under kap. 1323 post 01.

Vegtilsynet har i 2021 ikke hatt driftsinntekter, investerings- og finansposter, innkrevingsvirksomhet, tilskuddsforvaltning eller andre overføringer til/fra staten.

Vegtilsynet har i 2021 hatt en mindreutgift i forhold til bevilgning på kr 171.243,-, som er en utnyttelsesgrad på 99 % av tildelingen. Resterende ubrukt bevilgning er søkt om å få overført til 2022.

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet. Regnskapet gir etter vår vurdering et dekkende bilde av disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter og balanseposter.

Riksrevisjonen er ekstern revisor for Vegtilsynet. Revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2022, og vil bli publisert på virksomhetens nettsider sammen med årsregnskapet når den foreligger.

Voss, 15.03.2022



Magnus Steigedal
Direktør

 **vegtilsynet**

Prinsippnote årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2019 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- c) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- d) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen «Netto rapportert til bevilgningsregnskapet» er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på oppgjørskontoen.

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del, med bevilgningsrapporteringen, og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Den stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Artskontorapporteringen

Oppstillingen av artskontorapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter, og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt.



Riksveg 134 mellom Haukeli og Røldal

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2021						
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merutgift (-) og mind-reutgift**
1323	Driftsutgifter	01	A, B	19 628 000	19 456 757	171 243
1633	Nettoføringsordningen	01		0	1 333 504	
Sum utgiftsført				19 628 000	20 790 261	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post		Samlet tildeling*	Regnskap 2021	Merinntekt og mind-reinntekt
5309	Tilfeldige inntekter, Ymse	29		0	16 462	
5700	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	72		0	1 389 734	
Sum inntektsført				0	1 405 899	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet					19 384 362	
Kapitalkontoer						
60094503	Norges bank KK inn-/ og utbetaling				-19 289 553	
713215	Endring i mellomværende statskassen				-94 809	
Sum rapportert					0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)						
				31.12.2021	31.12.2020	Endring
713215	Mellomværende med statskassen			-447 977	-353 168	-94 809

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger*	Samlet tildeling
1323 01	0	19 628 000	19 628 000

* Årets tildelinger består av ordinær tildeling kr 19.340.000 og virkning av lønnsoppgjøret på kr 288.000.

Note B Forklaring til beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Merutgift (-)/ mindre utgift	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp **	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
1323 01	171 243	171 243	981 400	171 243

** Maksimale beløp som kan anmodes å få overført er 5 prosent av årets tildelinger, kr 19.628.000-.

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2021			
	Note	2021	2020
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	1	11 208 169	11 774 392
Andre utbetalinger til drift	2	7 775 441	5 417 642
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		18 983 610	17 192 034
Netto rapporterte driftsutgifter		18 983 610	17 192 034
Investerings- og finansinntekter til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter		0	0
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		0	0
Investerings- og finansutgifter til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	4	467 750	0
Utbetaling av finansutgifter	3	5 397	596
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		473 147	596
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		473 147	596
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		16 462	15 900
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		1 389 437	1 454 890
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		1 333 504	793 856
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		-72 395	-676 934
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		19 384 362	16 515 696
Oversikt over mellomværende med statskassen **			
Eiendeler og gjeld		2021	2020
Fordringer		0	0
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-447 977	-353 168
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		0	0
Sum mellomværende med statskassen	5	-447 997	-353 168

Note 1. Utbetalinger til lønn		
	31.12.2021	31.12.2020
Lønn	9 026 120	9 372 037
Arbeidsgiveravgift	1 389 437	1 454 890
Pensjonsutgifter*	1 038 061	1 078 671
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-306 036	-217 336
Andre ytelser	60 587	86 130
Sum utbetalinger til lønn	11 208 169	11 774 392
Antall utførte årsverk	11,3	12,4

* Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2021 er 14,0 prosent. Premiesatsen for 2020 var 14,0 prosent.

Note 2. Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2021	31.12.2020
Husleie	1 296 184	1 320 089
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	960	3 709
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	438 054	405 737
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	0	0
Mindre utstyrsanskaffelser	279 695	45 464
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 057 407	1 094 114
Kjøp av konsulenttjenester	2 967 442	980 472
Kjøp av andre fremmede tjenester	870 643	948 338
Reiser og diett*	75 230	88 533
Øvrige driftsutgifter	789 827	531 187
Sum andre utbetalinger til drift	7 775 441	5 417 642

*Vegtilsynet mottar faktura på reiser bestilt via reisebyrå, og utgifter til fly og hotell blir ført på øvrige driftsutgifter.

Note 3. Finansinntekter og -utgifter		
	31.12.2021	31.12.2020
Renteinntekter	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	0	0
Renteutgifter	5 397	70
Annen finansutgift	0	526
Sum utbetaling av finansutgifter	5 397	596

Note 4. Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer		
	31.12.2021	31.12.2020
Immaterielle eiendeler og lignende	0	0
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	467 750	0
Sum utbetaling til investeringer	467 750	0
Kapitalinnskudd	0	0
Obligasjoner	0	0
Investeringer i aksjer og andeler	0	0
Sum utbetaling til kjøp av aksjer	0	0

Note 5. Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2021	31.12.2021	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler			
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0
	<i>Obligasjoner</i>	0	0
	Sum	0	0
Omløpsmidler			
	Kundefordringer	0	0
	Andre fordringer	0	0
	<i>Bankinnskudd, kontanter og lignende</i>	0	0
	Sum	0	0
Langsiktig gjeld			
	<i>Annen langsiktig gjeld</i>	0	0
	Sum	0	0
Kortsiktig gjeld			
	Leverandørgjeld	-724 936	-724 936
	Skyldig skattetrekk	-447 977	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	-76 200	-76 200
	Sum	-1 249 113	-801 136
Sum	-1 249 113	-447 977	-801 136

* Eier virksomheten finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fylles også ut note 8 B. Vegtilsynet eier ikke finansielle anleggsmidler.

Vedlegg

Vedlegg 1: Åpne sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon på veg per 31.12.2021

	Tilrådingnr.	Tilrådingstekst
2010-03	2010-07T	Havarikommisjonen tilrår at Samferdselsdepartementet i samråd med Statens vegvesen og fylkeskommunene vurderer å innføre kriterier for forsvarlig sikkerhetstilstand av offentlige veier, herunder til maksimale spordannelser, basert på en total vurdering av risiko.
2016-04	2016-12T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å etablere et internt system for rapportering og systematisk læring på bakgrunn av informasjon fra bistandsoppdrag for politiet.
2016-05	2016-15T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at aktuell veimyndighet i samarbeid med DSB innfører restriksjoner i forbindelse med transport av farlig gods i tunneler, basert på risikovurdering av den enkelte tunnel.
2017-03	2017-08T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at det i nye forskrifter om bruk av kjøretøy settes krav til at transportør/avsender skal framskaffe dokumentasjon/beregninger eller spesielle vei-ledninger som dokumenterer forsvarlig plassering/sikring av gods med store vekter og dimensjoner, i de tilfellene dette ikke er tilgjengelig for føreren.
2017-03	2017-09T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen foreslår å endre Vegtrafikklovens § 23, slik at både transportør og evt. avsender får et medansvar for at lasten er tilstrekkelig sikret, i tillegg til det ansvaret føreren allerede er pålagt.
2017-05	2017-13T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen implementerer rutiner for å avdekke uheldig tverrfall i kurver i forkant av reasfaltering, slik at dette kan utbedres og kontrolleres i etterkant av utførte asfaltarbeider.
2018-01	2018-03T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen iverksetter tiltak som sikrer at alle registrerte mobilkraner og motorredskap som brukes på vei underlegges ensartet og tilstrekkelig kontroll av bremseanlegg
2018-05	2018-09T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen i samarbeid med andre nordiske land arbeider for å endre regelverket slik at systemer for påminnelse om beltebruk også implementeres i buss der bilbelter er installert.
2018-05	2018-10T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Arbeidstilsynet, sammen med Statens arbeids- og miljøinstitutt (STAMI) å igangsette en sammensatt forskningsbasert utredning rettet mot helsekrav, arbeidsrelatert helserisiko og individuell oppfølging for yrkessjåfører på vei.
2019-01	2019-01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å etablere regelverk som sikrer en fysisk barriere mellom kupe og bagasjerom i de tilfellene hvor det lastes gods over bakseteryggens høyde i personbiler.
2019-01	2019-02T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen, i samarbeid med aktuelle samarbeidsorganisasjoner, å intensivere et arbeid som kan forsterke trafikantenes kunnskap om og betydningen av riktig bruk av sikkerhetsutstyr i bil.

2019-01	2019-03T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å vurdere trafikk sammensetning på veien som grunnlag for farts-grensekriteriene.
2019-02	2019-04T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen utreder muligheten for å etablere tredjepartskontroll som tiltak for å heve kvaliteten på driftsarbeidet.
2019-03	2019-05T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen vurderer å innføre krav til dokumentert vedlikeholdstrening ved fornyelse av kompetansebevis for utrykningskjøring kode 160
2019-04	2019-07T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Akershus fylkeskommune gjennomfører en samlet sikkerhetsgjennomgang av veistrekningene omkring ulykkesstedet.
2019-04	2019-08T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Ruter gjennomgår de trafiksikkerhetsmessige konsekvensene av de kravene som stilles i kontraktene med bussoperatører.
2019-04	2019-10T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å vurdere bruk av nasjonale forskrifter som grunnlag for å heve kollisjonssikkerheten i buss i løyvepliktig transport i Norge.
2019-05	2019-13T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen prioriterer å etablere fysiske ledesystem for evakuerende trafikanter i både eksisterende og prosjekterte vegtunneler.
2019-06	2019-18T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen vurderer å inkludere kontroll av bremsevæskens kokepunkt i kontrollinstruksen for periodisk kjøretøykontroll.
2019-09	2019-20T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, i samarbeid med bransjen, gjennomgår og vurderer behovet for endringer i regelverket for enkeltgodkjenning av tilhengere i Norge.
2020-01	2020-01T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at Nes kommune gjennomgår og forbedrer interne rutiner slik at trafiksikkerhetsutfordringer blir identifisert og ivaretatt ved planlegging
2020-02	2020-02T	Statens havarikommisjon for transport tilrår at NHO Logistikk og Transport iverksetter og koordinerer et påvirkningsarbeid for økt trafiksikkerhet i tilknytning til godstransport på vei i Norge.
2020-03	2020-03T	Statens havarikommisjon tilrår Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap å iverksette tiltak som bidrar til at nødmeldingssentralene kan dele opprinnelsesmarkering og primærinformasjon om hendelser som involverer flere nødetater.
2020-03	2020-04T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår regelverk og praksis for godkjenning av utrykningskjøretøy uten ESP (Elektronisk Stabilitets Program) i lys av sikkerheten ved utrykningskjøring.
2020-04	2020-05T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen set i verk tiltak som kompenserer for manglende naudutgangar og alternativ friskluft for trafikanter som blir fanga i røyk i lange eittløpstunneler
2020-05	2020-06T	Statens havarikommisjon tilrår at verkstedbransjen ved Norges Bilbransjeforbund (NBF) informerer sine medlemmer om viktigheten av vedlikehold og kvalitet på slangeforbindelser i bremsesystemet mellom lastebil og tilhenger.
2020-05	2020-08T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å forbedre kontrollen av slangeforbindelser i bremsesystemet mellom lastebil og tilhenger i periodisk kjøretøykontroll.
2020-05	2020-09T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomgå teknisk utstyr med sikte på å forbedre trafikkovervåking og -informasjon på strekninger med høy trafikk tetthet og høyhastighet.

2020-07	2020-10T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjøre en vurdering med sikte på å forbedre regelverket for sikkerheten til baksetepassasjerer og informere The Working Party on Passive Safety (GRSP) i FN om denne ulykken og funnene i undersøkelsen.
2021-01	2021-01T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen styrker innsatsen for å forbedra vinterdrifta på utsette punkt og strekningar som krev ekstra veggrep på grunn av veggeometri, vær- og føreforhold og andre særskilde forhold.
2021-02	2021-02T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennom driftskontraktene sikrer at entreprenører utarbeider prosedyrer for oppfølging av føreforhold på prioriterte veistrekninger på vinterstid, samt etablerer interne rutiner for å sikre oppfølging av dette kontraktskravet.
2021-02	2021-03T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen etablerer interne rutiner for å sikre oppfølging av kontraktskrav knyttet til journalføring av spesielle hendelser på veinettet, og for å sikre at spesielle hendelser på veinettet utgjør et særskilt oppfølgingspunkt i tiknytning til vinterdrift.
2021-02	2021-04T	Statens havarikommisjon tilrår Veidekke Industri AS å gjennomføre tiltak i egen organisasjon som sikrer evaluering og læring fra vinterdriftsarbeidet i lys av alvorlige hendelser og veitrafikkulykker som inntreffer innenfor kontraktsområdet på vinterstid.
2021-02	2021-05T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår og forsterker interne kvalitetssikringsrutiner for å sikre tilstrekkelig oppfølging av kontraktskrav til vinterdrift.
2021-02	2021-06T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen forbedrer interne retningslinjer for samhandling med VTS og entreprenører involvert i vinterdriftsarbeidet, som grunnlag for en systematisk oppfølging av innrapporteringer om føreforhold.
2021-02	2021-07T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen utarbeider retningslinjer for evaluering av vinterdriftsarbeid som grunnlag for en systematisk vurdering av alvorlige hendelser og veitrafikkulykker som inntreffer på veinettet på vinterstid.
2021-03	2021-08T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen etablerer sikkerhetskrav som inkluderer risikovurderinger ved utforming og bruk av både eksisterende og nye kjøregårder for praktisk førerprøve for MC.
2021-03	2021-09T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen forbedrer internkontrollen med egne kjøregårder for å kvalitetssikre sikker utforming og bruk.
2021-03	2021-10T	Statens havarikommisjon tilrår at Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) og Trafikkforum i samarbeid med Statens vegvesen, etablerer et felles rapporteringssystem for trafikkskolebransjen, slik at hendelser og ulykker som skjer i forbindelse med kjøreopplæring blir loggført og evaluert.
2021-04	2021-11T	Statens havarikommisjon tilrår at Norges Lastebileier-Forbund (NLF) tar et initiativ for å etablere et faglig forum rettet mot transportbransjen, med den hensikt å heve bransjestandarden for sikring av last på lastbærere på terminaler og omlastingsplasser.
Bane 2021-04	Bane 2021-10T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å tilby veiledning til alle veieiere ved risikovurdering av planoverganger.
Bane 2021-04	Bane 2021-11T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å videreutvikle sine informasjonstjenester slik at de inkluderer opplysninger om planoverganger med spesielle