


vegtilsynet

2019

Årsrapport





Inspeksjon på Riksveg 9

Innhold

Leders beretning	5
Introduksjon til virksomheten og hovedtall	8
Årets aktiviteter og hovedtall	12
Styring og kontroll	24
Vurdering av fremtidsutsikter	30
Årsregnskap	32



E6 ved Dovrefjell

Leders beretning

Til grunn for Vegtilsynets virksomhet ligger en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. For oss er det viktig å formidle innholdet i nullvisjonen utover at ulykkestallene skal ned. I samspillet mellom fører, kjøretøy og veg har alle et ansvar. Vi vet at førerne gjør feil. Derfor er det sentralt at vegeierne minimerer ulykkesrisiko og at konsekvensene når uhellet først er ute blir så små som mulig.

Selv om Norge har en god utvikling i antall ulykker sammenliknet med andre europeiske land, må alle aktører i trafikk sikkerhetsarbeidet opprettholde og styrke innsatsen for å nå nullvisjonen og de nasjonale sikkerhetsmålene, som er maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 og maksimalt 350 i 2035. Vår vurdering er at vårt arbeid bidrar til å opprettholde og bedre sikkerheten på riksvegene.

Tre viktige mål i 2019 har vært holde høy kvalitet på tilsynsutførelsen, være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett og bidra til et formålstjenlig regelverk i vegsektoren.

Våre tilsyn er risikobaserte og prioriteres med utgangspunkt i de sikkerhetsmessige utfordringene vi ser i vegsektoren, og der innsatsen vår vil ha størst effekt. Våre erfaringer er at tilsynet har størst effekt når vi tar for oss relevante tema over tid mot de aktørene vi fører tilsyn med og samarbeider med.

I 2019 har vi publisert 23 tilsynsrapporter og avdekket 52 avvik. Tilsynssakene omhandlet temaene trafikk sikkerhet for helårssyklisten, tunnelsikkerhet, og sikre rekkverk og sideterreng.

Drift og vedlikehold er ett område der vi har funnet store svakheter i etterlevelse av krav. Vi ser for eksempel at Statens vegvesen ikke har god nok oversikt over tilstanden på vegene. Etter landsomfattende undersøkelser fant vi omfattende mangler av bolter i rekkverkene langs riksvegene, noe som er kritisk når det gjelder å hindre konsekvenser og skadegrad dersom ulykken først skulle være ute.

Tunnelsikkerhet har også stått på programmet i år. I tilsynene fant vi mangler både ved sikkerhetsutstyret og i beredskapsplanene. Vi har også sett at det tar flere år før alvorlige avvik etter Statens vegvesens egne inspeksjoner blir utbedret.

Vi har også ført tilsyn med sikkerhet for helårssyklisten. Funn i sakene har vært at til tross for et omfattende kontrollopplegg fra både entreprenører og byggherrer, er tilstanden på gang- og sykkelvegene bedre på papiret enn i virkeligheten. Under tilsyn registrerte vi svært mange avvik fra tilstandskrav på forholdsvis korte strekninger.

Vi har gjort flere tiltak som aktiv pådriver for sikkerhet på vegnettet i 2019. Ett tiltak har vært å dele våre erfaringer fra tilsyn med andre veieiere enn de vi har ført tilsyn med. Vi har også informert om arbeidet vårt til ulike interessentgrupper og organisasjoner. Videre har vi gjennom deltakelse på møter, innlegg på konferanser, hørings-svar og annet delt vår erfaring og vurderinger når det gjelder sikkerhet på fylkesveier, funksjonelle roller i vegsektoren og regelverksstrategi.

I 2019 har vi fullført prosjektet «Regelverk i vegsektoren», der målet er å bidra til formålstjenlig regelverk innen vegsektoren. Arbeidet med konkrete forslag til endring i regelverk ble startet opp i 2019.

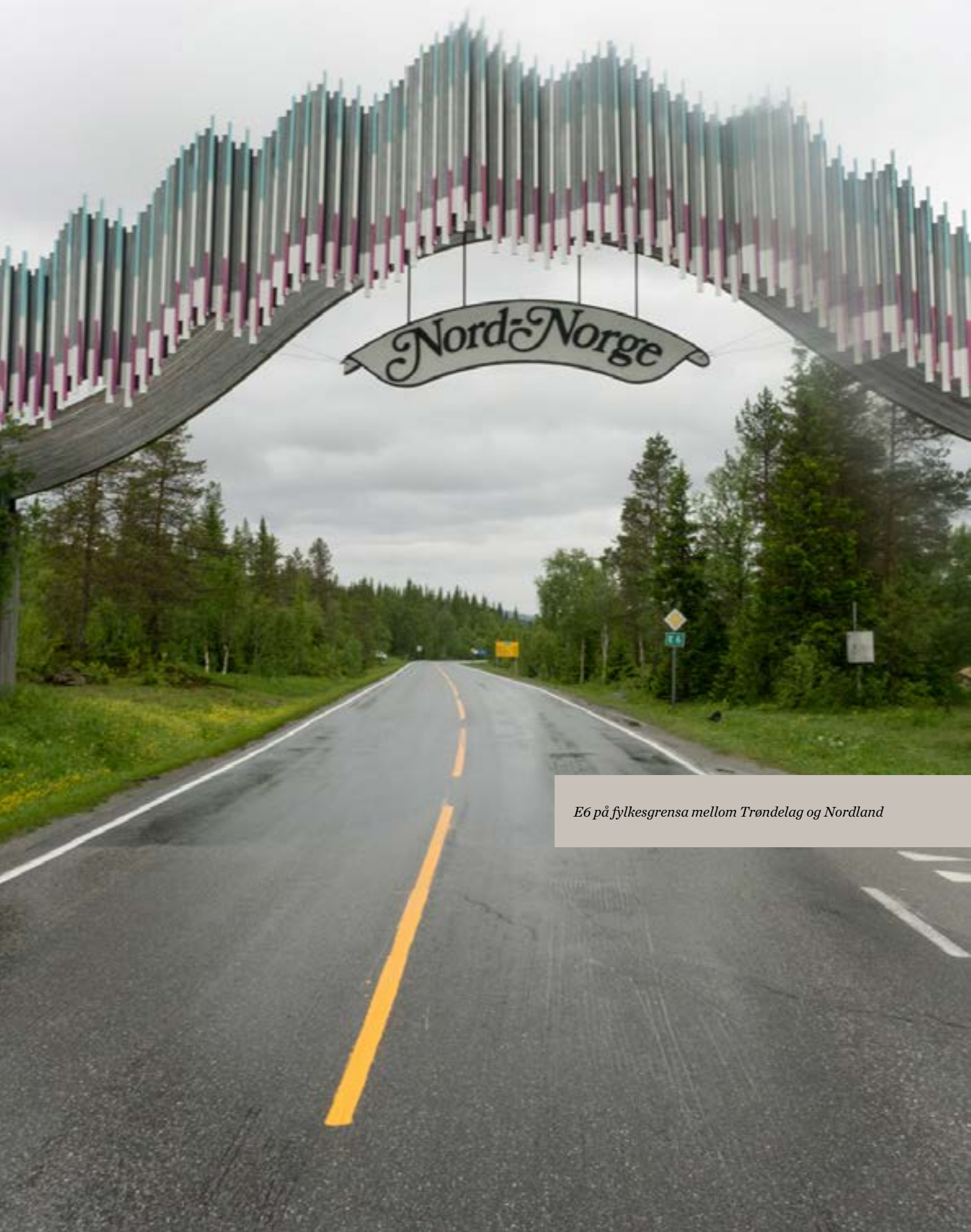
Vegtilsynets regnskap for 2019 er avsluttet innenfor budsjettet på kr. 20.174.000, og med en utnyttelsesgrad på 99,9 prosent av tildelingen.

Totalt sett er jeg fornøyd med samlet måloppnåelse i 2019. Resultat av tilsyn i form av funn, lukking av avvik og opplevd nytte er i stor grad som forventet. Antall tilsyns-saker har vært noe lavere enn planlagt ved starten av året. Vi vil i 2020 jobbe videre med planarbeidet vårt, samt å øke vår andel av totale ressurser til kjerneprosessene.

Voss, 16.04.2020



Trude Tronerud Andersen
direktør



E6 på fylkesgrensa mellom Trøndelag og Nordland

Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål

Vegtilsynet skal kontrollere og føre tilsyn med Statens vegvesens og Nye Veier AS sin virksomhet knyttet til riksveginfrastrukturen.

Vi skal også foreslå endringer i regelverket, ta initiativ til FoU-arbeid, samt delta i internasjonalt arbeid.

Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrevet for 2019 satt følgende hovedmål:

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

Til dette hovedmålet skulle vi bidra til at Statens vegvesen og Nye Veier AS sin virksomhet blir utøvd sikkert og formålstjenlig til det beste for trafikantene.

Prioriteringer i 2019 knyttet til hovedmålet var:

- holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen
- legge til rette for effektiv bruk av tilsynsressurser
- 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

Vegtilsynet er også bedt om å føre tilsyn med etterlevelse av kommisjonsdelegert forordning 886/2013 og 962/2015.

Andre krav til Vegtilsynets virksomhet i 2019 var:

- at arbeidet med samfunnssikkerhet er målbart, systematisk og sporbart
- at det planlegges og iverksettes effektiviseringstiltak
- at det finnes en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten i Vegtilsynet
- å ivareta Norges interesser i relevante internasjonale fora i EU/EØS-området i samråd med Samferdselsdepartementet

Organisasjon og ledelse

Vegtilsynet er lokalisert på Voss, og er et forvaltningsorgan underlagt etatsstyring fra Samferdselsdepartementet.

Vegtilsynet er organisert i fagområdene tilsyn, veg, juridisk samt drift og utvikling.

Et tilsynslag består hovedsakelig av en tilsynsleder samt juridisk og vegfaglig kompetanse. Fagområde veg har også ansvar for den risiko- og vesentlighetsvurderingen som ligger til grunn for tilsynsprogrammet. Juridisk har 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, saks- og arkivsystem, intern sikkerhet, IKT og kommunikasjon.



Ved årets slutt hadde Vegtilsynet 13 fast ansatte. En stilling er ledig, og en ansatt er timelønnet. I løpet av 2019 har en fast ansatt gått over til å være timelønnet.

Presentasjon av utvalgte hovedtall

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

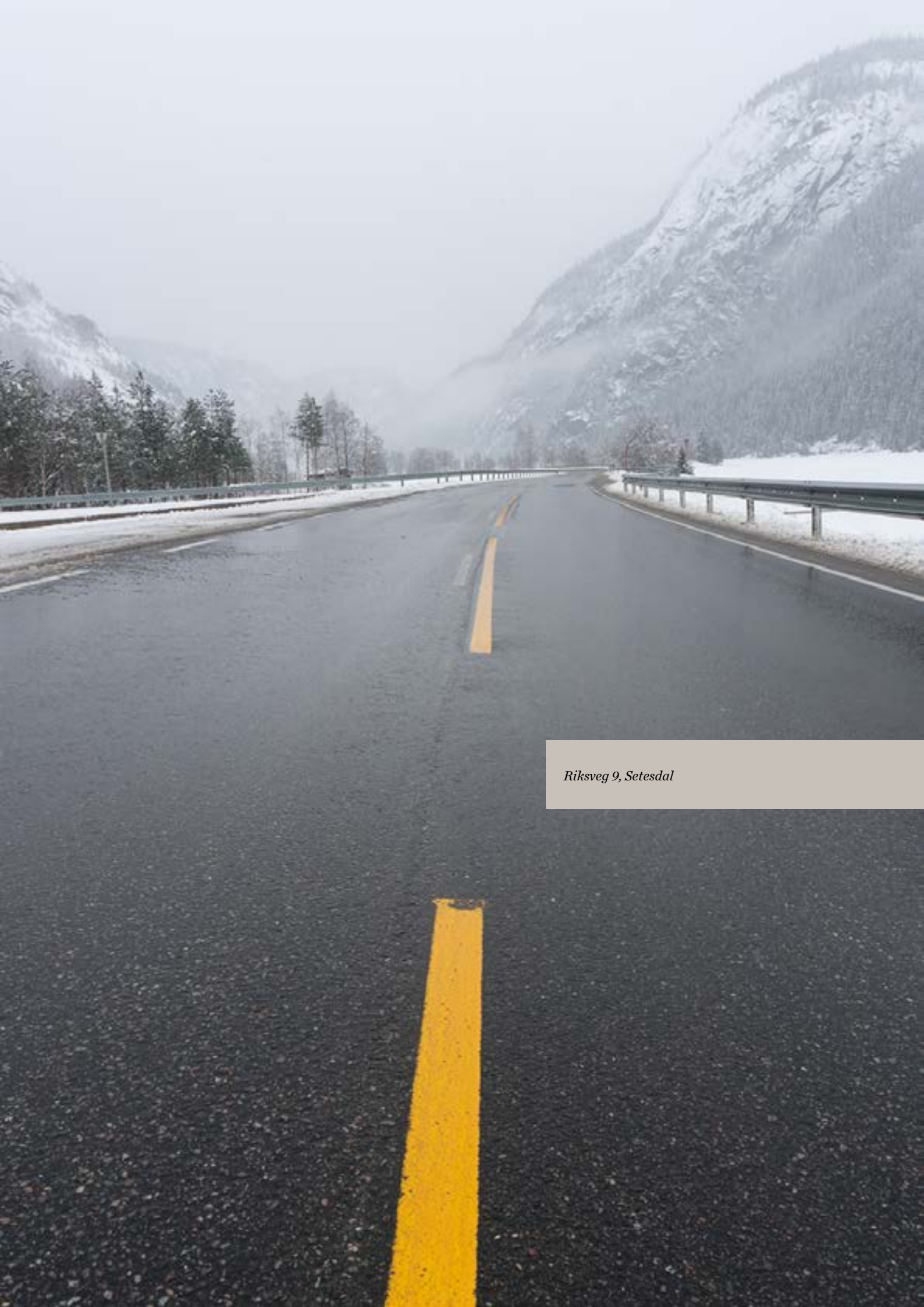
Nøkkeltall*	2017	2018	2019
Antall ansatte	15	15	14
Antall avtalte årsverk	14	15	13
Antall utførte årsverk	13,3	13,7	13,0
Samlet tildeling (1000 NOK)	20 169	20 229	20 174
Utnyttelsesgrad av bevilgningen (%)	88 %	93 %	100 %
Driftsutgifter (1000 NOK)	17 729	18 780	20 162
Lønnsandel av driftsutgifter (%)	64 %	66 %	58 %
Lønnsutgifter per årsverk (1000 NOK)	852	908	956
Konsulentandel av driftsutgifter (%)	6 %	8 %	12 %

* regnskap er ført etter nettoføringsordning. Nøkkeltall for ansatte er oppdatert etter rundskriv R-115 19.12.2019 og avviker derfor fra tidligere årsrapporter.

Tabellen under inneholder volumtall for de viktigste av Vegtilsynets aktiviteter de siste tre årene.

Volumtall, kjerneaktiviteter	2017	2018	2019
Antall tilsynssaker	14	15	23
Antall forslag endring i regelverk	2	0	0
Antall FoU-prosjekter	0	1	0*

* FoU-prosjektet Regelverk på veg startet i 2018 og pågikk i 2019.



Riksveg 9, Setesdal

Årets aktiviteter og resultater

Vegtilsynet har i 2019 i det vesentlige nådd sine mål og prioriteringer som er satt i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet. Ved hjelp av fastsatte indikatorer vurderer vi aktivitetene og produktene våre, samt brukereffektene. Med brukereffekter mener vi i hvilken grad vårt arbeid har bidratt til at Statens vegvesen og Nye Veier har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerheten på riksvegene.



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

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.

Vi har en gjennomgående god resultatoppnåelse med bare én indikator som ikke er i samsvar med det vi forventet; antall gjennomførte tilsyn i forhold til antall planlagte tilsyn. Vi omtaler dette nærmere under indikatorer for høy kvalitet.

Tilsyn

Mål: å holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen

Revisjonsmetodikken i Vegtilsynet er i tråd med internasjonale standarder (ISO 19011 og ISO 9001), og det arbeides kontinuerlig for at tilsynet skal holde høy faglig kvalitet.

Samlet vurdering av resultater og effekter

I 2019 undersøkte vi disse tre hovedtemaene: rekkverk og sideterreng, tunnel og helårssyklisten.

Vegtilsynet trakk frem drift og vedlikehold som en hovedutfordring for Statens vegvesen i 2018. I våre tilsyn i 2019 finner vi fortsatt gjennomgående svakheter i etterlevelse

av krav på dette området. Funnene gjelder særlig det å ha oversikt over tilstand, og evne til å rette og feil og mangler.

Rekkverk og sideterreng

I løpet av 2019 gjennomførte vi fem tilsyn med rekkverk i Statens vegvesen. Våre tilsyn viste blant annet følgende:

- Det er store avvik på rekkverk på riksveg. Spesielt manglet det bolter. Vegtilsynet ga pålegg om retting av avvik med manglende bolter i rekkverk på hele riksvegnettet i Norge.
- Statens vegvesens ordning for sikkerhetsinspeksjoner ved vegarbeid kan ikke garantere at veginfrastrukturen har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå.
- Statens vegvesen mangler et system for å vurdere årsaker til avvik som er avdekket i eksterne tilsyn, om disse avvikene finnes andre steder i organisasjonen og om effekt av tiltak blir evaluert.



Fotografier fra inspeksjon av rekkverk



Nye Veier har en vesentlig mindre og nyere portefølje enn Statens vegvesen, så vi tilpasser vårt arbeid til hvor langt Nye Veier har kommet som vegutbygger. I løpet av 2019 gjennomførte vi to tilsyn med Nye Veier, hvor vi så på sikring av arbeidsområder og trafikk sikkerhetsrevisjoner av rekkverk og sideterreng. Sakene viste at Nye Veiers styringssystem knyttet til arbeidsvarsling ikke ivaretar trafikk sikkerheten effektivt i arbeidsområdene på E6 Innlandet.

Tunnelsikkerhet

I løpet av 2019 gjennomførte vi fire tilsyn med tunnelsikkerhet i Statens vegvesen. Vi fant mangler både ved sikkerhetsutstyret, beredskapsplanene, og at det ikke er gjennomført øvelser. Vi har også sett at det tar flere år før alvorlige avvik etter Statens vegvesens egne inspeksjoner blir utbedret.

I en tilsynssak som omhandlet sikkerhet i tunneler og periodiske inspeksjoner, ble det gitt pålegg om å sikre at inspeksjonsteamet som gjennomfører periodiske inspeksjoner er uavhengige. Vegtilsynets vurdering er at gjeldende praksis gjør inspeksjonene ugyldige og at tunnelsikkerhetsdirektivet derfor ikke blir oppfylt.

Helårssyklisten

I løpet av 2019 gjennomførte Vegtilsynet sju tilsyn med Statens vegvesen innen temaet.

Tre saker ble gjennomført for å undersøke deres oppfølging av funn avdekket gjennom sykkelveginspeksjoner. Sakene viste at

- oppfølging av sykkelveginspeksjoner ikke alltid sikrer at alvorlige funn utbedres.

Fire saker ble gjennomført for å undersøke oppfyllelse av krav til tilstand på gang- og sykkelveg. Sakene viste at

- til tross for et omfattende kontrollopplegg fra både entreprenør og byggherre, har ikke dette ført til at tilstanden på gang- og sykkelvegene var i samsvar med krav. Vi registrerte svært mange avvik fra tilstandskrav på forholdsvis korte strekninger.



Fotografier fra inspeksjon av gang- og sykkelveger



Kommisjonsdelegerte forordninger

For etterlevelse av generell sikkerhetsinformasjon etter forordning 886/2013 ble det ført tilsyn med Vegdirektoratet og NRK. Det ble ikke gjort funn i tilsynssakene.

Indikatorer på høy kvalitet

Tabellen under viser nøkkeltall for å vurdere kvaliteten på tilsynsutøvelsen.

Indikator 1–4 – Nøkkeltall	2017	2018	2019
Indikator 1 – Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner			
Antall rapporterte avvik	26	40	52
Antall rapporterte observasjoner	8	25	22
Antall lukkede avvik	21	12	73
Antall åpne avvik (ved årsslutt)	22	50	29
Indikator 2 – Antall gjennomførte tilsyn ift. antall planlagte tilsyn			
Antall planlagte rapporter	9	9	39
Antall rapporter	14	15	23
Indikator 3 – Ekstern evaluering fra tilsynspart (Total 34 svar i 2019). Skala 1–4**			
Opplevd nytte av tilsynssakene	3,4	3,1	3,5
Gjennomføring av tilsynet, samlet sett	3,2	3,3	3,0
Indikator 4 – Intern evaluering av kvalitet. Skala 1–4**			
Grad av samsvar mellom risiko- og vesentlighetsvurderingen* og faktiske funn	-	-	3,9
Grad av samsvar mellom forventende funn i planlegging og faktiske funn	-	-	3,0

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

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

Indikator 1: Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner

Antall rapporterte avvik har økt i perioden 2017 til 2019. Dette kan indikere at tilsynsarbeidet i stor grad er risikobasert, men ut fra antall saker og sakenes omfang kan også antall avvik variere.

Vi lukker avvik etter at tilsynspart har rettet avviket og har gjennomført tiltak for å hindre gjentakelse. Vi lukket få tiltak i 2018, men har lukket vesentlig flere i 2019. Vår vurdering er vi har oppnådd følgende hovedresultater ved lukking i 2019:

- Bidratt til at etterslepet innen bruinspeksjoner er hentet inn, og at Statens vegvesen har forbedret rutiner og retningslinjer for bruforvaltning
- Nye Veier har forbedret kvaliteten på sikring i arbeidsområdet E6 Innlandet, samt fått bedre styringssystem for sikring av arbeidsområder
- Statens vegvesen har fått forbedret rutiner for arbeidsvarsling og bruk av ledebil i tunnel
- Undersøkte tunneler har fått oppdaterte og korrekte beredskapsplaner. Undersøkt utstyr er i forsvarlig stand og øvelser er gjennomført.

Indikator 2: Gjennomføring av tilsynsprogram i samsvar med plan

39 tilsynssaker ble planlagt i 2019. 23 saker ble gjennomført. Syv saker ble fjernet fra det opprinnelige tilsynsprogrammet. I tillegg har tilsynsprogrammet blitt endret fordi det har vært hensiktsmessig å slå sammen flere saker i tilsynsprogrammet til én sak og fordi det har oppstått behov for større oppfølging av tidligere gjennomførte saker enn det som var planlagt i tilsynsprogrammet, jf. oppfølgingsarbeidet innenfor tunnel.

Læring fra gjennomføring av tilsynsprogrammet for 2019 er tatt med i planleggingen av tilsynsprogrammet for 2020.

Indikator 3 og 4: Ekstern evaluering fra tilsynspart og intern evaluering av kvalitet

Den opplevde nytten av tilsynet har økt fra 3,1 i 2018 til 3,5 i 2019. Dette indikerer at tilsynspart opplever tilsynssakene som nyttig grunnlag for arbeidet med endring og forbedring. Skår for gjennomføring av tilsynet, samlet sett, viser en nedgang fra 3,3 i 2018 til 3,0 i 2019. Årsaken kan være at tilsynspart i 2019 har gitt lavere skår når det gjelder tidsfrister. Dermed kan opplevd nytte øke, mens skår for samlet vurdering har gått ned.

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

Effektiv ressursbruk

Mål: Legge til rette for effektiv bruk av tilsynsressurser

Samlet tildeling utgjorde i 2019 kr. 20 174 000. Vegtilsynet har fått tydelig styrings-signal om å ha et høyere aktivitetsnivå i 2019 sammenlignet med foregående år.

Reformen for avbyråkratisering og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2019. For Vegtilsynet er beløpet satt til kr. 95 000 på kap. 1323, post 01.

Vegtilsynet har i 2019 gjennomført flere tiltak for både å øke aktivitetsnivået og effektivisere driften vår. Her nevnes noen av de viktigste tiltakene og resultatene av disse:

- Vi har styrket budsjettstyringen og oppfølging av ressursbruken. Utnyttelsesgraden av bevilgningen var i 2019 på 100 prosent. De tre foregående årene har vi hatt en utnyttelsesgrad på mellom 88 og 93 prosent.
- Vi har tatt i bruk den statlige fellesavtalen for mobiltelefoni. Kostnaden fra 2018 til 2019 er redusert med kr. 55 000.
- Vi jobber kontinuerlig med å effektivisere møte- og reisevirksomheten vår, blant annet ved å gjennomføre videomøter og ha gode rutiner for planlegging av reise. En gjennomgang av reisekostnadene de siste tre årene viser at kostnadene økte fra 2017 til 2018, men ble redusert fra 2018 til 2019.

	2017	2018	2019
Møte- og reisekostnader	Kr 501 457	Kr 743 115	Kr 678 824
% av samlet bevilgning	2,5 %	3,7 %	3,4 %

- Vi har fått på plass en oversikt som viser hvor mye ressurser som brukes på ulike oppgaver, jf. indikator under. Dette skal bidra til å bedre vår overordnede ressursplanlegging. Det er også et formål at dette skal gi utvidet styringsinformasjon og grunnlag til å prioritere mellom oppgaver.

Indikator 1: Ressursbruk per hovedprosess

Fra og med 1.1.2019 innførte Vegtilsynet tidsregistrering per prosess og tilsynssak. Tabellen under viser prosentvis fordeling av tidsbruk samlet sett for Vegtilsynet.

Hovedprosess	Fordeling 2019
Ledelse	27 %
Kjerne	58 %
Støtte	15 %

I kjerneaktivitetene inngår:

- Føre tilsyn
- Foreslå endringer i regelverk
- Delta i internasjonalt arbeid
- Gjennomføre FoU-prosjekter
- Være aktiv pådriver og bidra til erfaringsdeling og læring

Tidsregistreringen har blitt brukt som grunnlag for å planlegge tilsynsarbeidet for 2020. Vi vil se og evaluere utviklingen over tid, men har gjennomført en overordnet evaluering av 2019 og iverksatt effektiviseringstiltak. Formålet er å legge til rette for at Vegtilsynet samlet sett kan bruke mer tid på kjerneaktivitetene.

Aktiv pådriver

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

Sentralt i arbeidet med erfaringsdeling og formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter står en interessentanalyse som kartlegger hva vi skal formidle til hvem. 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.

Indikator 1: Bruk av ulike virkemidler

Som en del av strategiarbeidet utarbeider Vegtilsynet kommunikasjonsplan som viser hvordan kommunikasjonstiltak og -aktiviteter kan hjelpe med å nå overordnede mål.

Vi har i 2019 vært aktive på flere arenaer, blant annet ved å gjennomføre møter med eksterne og holde innlegg. I tillegg prøver vi å være pådriver blant annet for trafiksikkerhet på fylkesveger; å utvikle regelverket i vegsektoren og trafiksikkerhet generelt gjennom:

- møter med interessenter, som blant annet tilsynspart, bransjen og andre tilsyn
- innspill gjennom svar på høringer,
- innlegg/deltakelse på konferanser/debatter
- deltakelse i vegnormalutvalg
- deltakelse i kontaktutvalg for tunnel

Indikator 2: Interne evalueringer

Arbeidet har bidratt til bredt å formidle resultater av tilsynsvirksomheten, først og fremst til tilsynspart, men også til andre interessenter.

Arbeidet med kontakt har bidratt til innspill til tilsynsvirksomheten både faglig og metodisk. Aktivitetene har ført til læring om regelverksstrategi, om tunnelsikkerhet og om tilsynets funksjon og rolle fremover.

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 trafiksikkerhet og arbeidsområder som ligger opptil Vegtilsynets.

Vi har deltatt på møter og konferanser i forbindelse med implementering av forordning 886/2013 og forordning 962/2015.



E6 sør for Mosjøen i Nordland

FoU-virksomhet

Målet er å bli et bedre og mer effektivt tilsyn, bidra til felles tilnærming av tilsynsvirksomhet innen transportsektoren og støtte opp under nullvisjonens systemtankegang.

Vegtilsynets FoU-virksomhet i 2019 har vært knyttet til prosjektet «Regelverk på veg».

Foreslå endringer i regelverk

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

Vegtilsynet har ikke hatt noen regelverksforslag i 2019. Vegtilsynet startet prosjektet «Regelverk på veg» i 2018, og det ble fullført i tredje tertial 2019. Hensikten var å sette Vegtilsynet i stand til å gi risikobaserte forslag til regelverksendringer.

	2017	2018	2019
Antall forslag endring i regelverk	2	0	0*

* Et utkast til rapport fra utredningen «Selvredning i lange ettløpstunneler» ble sendt til Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet i starten av oktober for å få eksterne vurderinger av resultatet.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Arbeidet med samfunnssikkerhet følger av Samferdselsdepartementets «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren».

Klimatilpasning

I løpet av 2018 gjennomførte vi seks tilsyn med klimatilpasning i Statens vegvesen. I mars 2019 publiserte vi en rapport som oppsummerte funnene som var gjennomgående i de undersøkte områdene. Vegtilsynet kom med 14 anbefalinger om tiltak for de funnene som kunne knyttes til svakheter i styringssystemet.

Tilsynssakene ble lukket i løpet av 2019, men oppfølging av anbefalingene fra oppsummeringsrapporten pågår fortsatt.

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

Når det gjelder sikring av kritiske objekter vil vi i tillegg til klimasakene, vise til tilsynssaker som omhandler tunnelsikkerhet.

Styring og kontroll

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i staten. Vegtilsynet følger dette prinsippet, og arbeider med kontinuerlig forbedring av styringssystemet.

Mål og krav til resultatoppnåelse framgår 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 2019

Vegtilsynet har utført en risikovurdering der formålet er å redegjøre for de mest sentrale risikofaktorene for å ikke nå våre mål i 2019, og å håndtere risiko med egnede tiltak.

Vurderingen utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget for planlegging, prioritering og vurdering av årlige aktivitetsplaner.

Vår vurdering er at det er risiko (lav sannsynlighet, men stor konsekvens) knyttet til:

- å ikke rette tilsyn mot de områdene der risiko for svikt eller avvik i vesentlig grad påvirker sikkerheten.
- At tilsynssakene og oppfølgingen av disse ikke oppleves som aktuelle og relevante for tilsynspart (i arbeidet med endring og forbedring)

Tiltak som er utført i 2019 for å redusere risiko er å evaluere og lære av gjennomførte tilsyn, sikre at alle tilsynsledere er sertifiserte revisjonsledere iht. ISO 9001/19011, samt at alle deltakerne i tilsynslagene minimum har grunnkurs i ISO 9001/19011. Videre har vi utvidet internevalueringen ved å inkludere fasen etter avgitt rapport og frem til avvik er lukket.

Vi har gjennomført flere møter med interessenter og eksperter for å øke vår kunnskap innen prioriterte tilsystema. Det er også gjennomført møter med andre tilsyn for å dele erfaring og å lære.

Det er også risiko (moderat sannsynlighet og moderat konsekvens) knyttet til:

- å ha for lavt aktivitetsnivå sammenliknet med tildeling
- å ikke rette regleverksforslag mot de områder i regelverket som i størst grad påvirker trafikksikkerheten
- tap av kompetanse i form av at personell slutter i jobben

Tiltak som er gjennomført i 2019 er å bruke ekstern ekspertbistand i tilsynssaker, å ha en klar kobling mellom bevilgning og aktivitetsbudsjett, samt å fullføre FoU-prosjektet «Regelverk i vegsektoren».

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 2019.

Fellesføring om arbeidslivskriminalitet

For å motvirke arbeidslivskriminalitet bruker Vegtilsynet Difis standard kontraktskrav ved alle anskaffelser for å sikre ivaretagelser av lønns- og arbeidsvilkår. I 2019 har vi ikke gjennomført anskaffelser i risikoutsatte bransjer, og tildelinger av tjenestekontrakter inneholder store krav til formell kompetanse. 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.



E6 nord for Mo i Rana, Nordland

Sykefraværet i 2019 var på 2,3 prosent og er en oppgang fra 2018. Resultatmålet i avtaleperioden var å holde sykefraværet under fire prosent. Vi har i 2019 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 2019.

År	2017	2018	2019
Sykefravær	8,5 %	1,1 %	2,3 %
Mål	4%	4%	4%

Likestilling og diskriminering

Vegtilsynet legger vekt på jevn kjønns- og aldersfordeling. Pr 31.12.19 er det seks (46 prosent) kvinner og sju (54 prosent) menn ansatt i Vegtilsynet. Gjennomsnittlig alder er 41 år, hvorav snittalder på kvinner er 46 år og menn 37 år. Per 31.12.2019 var den eldste ansatte 54 år og den yngste 31 år.

År	2017	2018	2019
Fast ansatte pr. 31.12.	14	13	13
Snittalder	43	41	41
Antall kvinner	7	5	6
Andel kvinner (%)	50 %	38 %	46 %
Snittalder kvinner	42	47	46
Antall menn	7	8	7
Andel menn (%)	50 %	62 %	54 %
Snittalder menn	49	43	37

Bemannings-, kapasitets-, og kompetansesituasjonen i virksomheten
Vegtilsynet har i 2019 i stor grad vært bemannet i henhold til rammene. En stilling har vært holdt ledig i påvente av avklaring av nye oppgaver for Vegtilsynet. I tillegg har en ansatt vært timelønnet. Ingen har sluttet og ingen nye har begynt i Vegtilsynet i løpet av 2019.

Det utarbeides årlig en kompetanseplan for å sikre at Vegtilsynet har tilstrekkelig kompetanse til å oppfylle målene. I 2019 er det gjennomført flere kompetansehevende tiltak. I tillegg har vi brukt avtale med konsulenter til bistand i tilsynssaker og FOU-arbeid.

Vegtilsynet er ikke stor nok arbeidsplass til å ha egne lærlinger. I 2019 var det ingen andre bedrifter på Voss som meldte sin interesse for å dele en lærlingeplass med oss.

Inkluderingsdugnad

Vegtilsynet er godt kjent med målet om at fem prosent av alle nyansettelser skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Vegtilsynet har ikke hatt ansettelser i 2019, og har derfor ikke kunnet bidra til at målet blir oppfylt.

Tilgjengeliggjøring av offentlig data

Vegtilsynet skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data i samferdselssektoren, jf. SDs oppdragsbrev av 12.04.2018. Vegtilsynet har ingen relevante datasett slik de er definert i strategiutkastet.



Fra åpningen av ny E18 mellom Tvedestrand og Arendal

Vurdering av fremtidsutsikter

Regjeringens satsing på samferdsel, gjennomførte regionsreform og teknologisk utvikling i vegsektoren kan påvirke våre oppgaver i årene som kommer.

Vi fører i dag tilsyn med de aktørene som er ansvarlig for cirka 11 prosent av det offentlige vegnettet i Norge. Cirka 30 prosent av ulykkene med drepte og hardt skadde har skjedd på riksvegnettet de siste årene. Det påvirker størrelsen i vårt bidrag til overordnet mål innen trafiksikkerhet.

Vi mener det er viktig å vurdere om dagens rolle- og ansvarsfordeling i vegsektoren er effektiv for nå overordnet mål innen trafiksikkerhet. Det gjelder både forvaltnings- og myndighetsoppgaver.

Vi mener også at det bør utredes om det er behov for samordning av tilsyn i transportsektoren når sårbarhetsbildet på sikt vil bli mer likt gjennom digitalisering og energibruk.¹

Ny teknologi forventes å ha betydelig innvirkning på trafiksikkerheten i årene som kommer. Smartere kjøretøy og utstyr vil kunne øke sikkerheten på vegene, og endre krav til veginfrastrukturen. Flere av løsningene ligger lengre fram i tid som f.eks autonome kjøretøy. Vi må derfor rette tilsynsvirksomheten mot de risikoene som er på vegen i dag, og være en aktiv pådriver for ønsket utvikling i vegsektoren.

Drift og vedlikehold er et område der vi har funnet store svakheter i etterlevelse av krav. Digitale informasjonsmodeller innenfor bygging, drift og vedlikehold av vegene er et viktige tiltak for å få bedre og mer effektiv utførelse av oppgavene og samspill med entreprenører. Vi vil være en pådriver for at det innføres tiltak, for eksempel ny teknologi, digitale løsninger, som kan gi bedre kunnskap om tilstanden på dagens veinett. Bedre tilstandsvurderinger som grunnlag for vedlikehold, er sentralt for et vegsystem som er sikkert og pålitelig.

¹ Som en konsekvens av anbefalingene fra Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur, som mener vi bør «legge større vekt på transportsystemets vesentlige betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap - spesielt i transportplanleggingen. Omfattende digitalisering og endring i energibruk kan endre sårbarhets- og trusselbildet, samtidig som transportsektoren blir stadig mer kritisk for stats- og samfunnsikkerheten i krise og krig.»

Vi ser for oss at økt bruk av digitale informasjonsmodeller og digitale styringsystemer vil medføre et økt behov for tilsyn med bruk av og sikkerheten til slike systemer i tiden fremover. Det vil også påvirke vårt behov for kompetanse innen dette området.

Vegeierne skal i de neste årene effektivisere for å nå det overordnede målet om mer veg for pengene. For Vegtilsynet vil det være viktig å følge med på at dette ikke går på bekostning av sikkerheten på vegene.

Regelverket på veg må legge til rette for et helhetlig, sikkert og intelligent transportsystem som bidrar til økt trafiksikkerhet. Vi ser at antall aktører i vegsektoren øker, samt at kontraktsformer som totalentreprise i større grad tas i bruk mellom entreprenører og veieierne. Dette utfordrer regelverket i form av hvem og hva som skal reguleres i lov og forskrift, sett opp mot fleksibilitet i avtaler mellom veieier og utførende. Vår vurdering er at vi trenger en klar og konsistent regleverksstrategi for vegsektoren.

Vi er opptatt av å bidra til å utvikle et mer hensiktsmessig regelverk i vegsektoren, og at det tas i bruk funksjonskrav der det gir best effekt. Funksjonskrav fastslår hvilket sikkerhetsnivå som skal oppnås, men ikke hvordan. Slike krav tar høyde for at ulike prosjekter kan trenge ulike løsninger, og at aktørene er friere til å ta i bruk nye metoder og teknologi. På den måten kan sektoren få mer sikkerhet for pengene.

Vi vil bidra best mulig til sikre veier for trafikantene. Vår kompetanse, kvalitet og tilnærming påvirker om vi får utbytte i form av endringer hos pliktsubjektene våre og på veiene. Vi vil gjøre oppgavene vi har med mest mulig utbytte, samtidig som vi retter blikket fremover og ønsker å utvikle oss og vår funksjon i takt med endringer og behov i vegsektoren.

Årsregnskap

Ledelseskommentar for årsregnskapet 2019

Vegtilsynet er en bruttobudsjettet virksomhet, og regnskapet for 2019 er ført etter kontantprinsippet.

I 2019 har Vegtilsynet disponert tildelinger på kr 20.174.000,-, under kap. 1323 post 01. Disse har bestått av kr 19.000.000,- i ordinær bevilgning, kr 207.000,- som budsjettmessig virkning av lønnsoppjøret og kr 967.000,- i overføring av ubrukt bevilgning fra 2018.

Vegtilsynet har i 2019 ikke hatt driftsinntekter, investerings- og finansposter, innkrevingsvirksomhet, tilskuddsforvaltning eller andre overføringer til/fra staten.

Vegtilsynet har i 2019 hatt en mindreutgift i forhold til bevilgning på kr 12.000,-, som er en utnyttelsesgrad på 99,9 prosent av tildelingen. Vi har sett en positiv utvikling i utnyttelse av bevilgningen siden 2017. Vår vurdering er at iverksatte tiltak knyttet til gjennomføring av budsjett har hatt effekt. Blant annet har vi utviklet budsjettstyringen og fått en klar kobling mellom bevilgning og aktivitetsbudsjett. Resterende av ubrukt bevilgning er søkt om å få overført til 2020.

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 2020 og vil bli publisert på virksomhetens nettsider sammen med årsregnskapet når den foreligger.

Voss, 28.04.2020



Trude Tronerud Andersen

direktør

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 eien-deler 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.

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2019						
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2019	Merutgift (-) og mindreutgift**
1323	Driftsutgifter	01	A, B	20 174 000	20 161 573	12 427
1633	Nettoføringsordningen	01		0	1 197 701	
Sum utgiftsført				20 174 000	21 359 274	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post		Samlet tildeling*	Regnskap 2019	Merinntekt og mindreinntekt (-)
5309	Tilfeldige inntekter, Ymse	29		0	16 800	
5700	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	72		0	1 541 235	
Sum inntektsført				0	1 558 035	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet					19 801 239	
Kapitalkontoer						
60094503	Norges bank KK inn- og utbetaling				- 19 813 080	
713215	Endring i mellomværende statskassen				11 841	
Sum rapportert					0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)						
				31.12.2019	31.12.2018	Endring
713215	Mellomværende med statskassen			-456 938	-468 779	11 841

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger*	Samlet tildeling
1323 01	967 000	19 207 000	20 174 000

* Årets tildelinger består av ordinær tildeling kr 19.000.000 og virkning av lønnsoppgjøret kr 207.000.

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	12 427	12 427	960 350	12 427

** Maksimalt beløp som kan anmodes å få overført er 5 prosent av årets tildelinger, kr 19.207.000,-.

Avtaler som forplikter utover budsjettåret

I tildelingsbrevet for 2019 fremgår at Vegtilsynet har fullmakt etter bevilgningsreglementet til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret. Vegtilsynet har per 31.12.2019 fire avtaler som forplikter utover budsjettåret. Disse gjelder tjenesteavtaler om kjøp av IKT- og lønns- og regnskapstjenester, leieavtale av kontorlokaler inklusive renhold og parkering, og leasingavtale bil.

Forpliktelser	Forpliktelser 2019 (mill.kr)	Avtalens totalverdi (1.1.2019–opphørsdato) (mill.kr)
Tjenesteavtaler	1,7	3,4
Leieavtale	1,6	4,8
Sum forpliktelser	3,9	6,5

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2019			
	Note	2019	2018
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	1	12 425 027	12 442 528
Andre utbetalinger til drift	2	7 735 836	6 337 470
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		20 160 862	18 779 998
Netto rapporterte driftsutgifter		20 160 862	18 779 998
Investerings- og finansinntekter til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter		-70	-189
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		-70	-189
Utbetaling av finansutgifter		640	126
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		640	126
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	3	710	315
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler*			
Grupplivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		16 800	20 056
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		1 541 235	1 538 826
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		1 197 701	829 371
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-360 334	-729 512
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		19 801 239	18 050 801
Oversikt over mellomværende med statskassen**			
Eiendeler og gjeld		2019	2018
Fordringer		300	0
Kontanter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-446 402	-468 779
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		-10 836	0
Sum mellomværende med statskassen	4	-456 938	-468 779

Note 1. Utbetalinger til lønn		
	31.12.2019	31.12.2018
Lønn	9 709 330	10 037 564
Arbeidsgiveravgift	1 541 235	1 538 826
Pensjonsutgifter	1 108 539	1 160 153
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-43 560	-414 367
Andre ytelser	109 484	120 351
Sum utbetalinger til lønn	12 425 027	12 442 528
Antall utførte årsverk	13,0	13,7

Note 2. Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2019	31.12.2018
Husleie	1 302 183	1 614 895
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	0	10 300
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	390 964	16 140
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	0	0
Mindre utstyrskaffelser	18 827	179 663
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 184 698	825 818
Kjøp av fremmede tjenester*	0	2 064 443
Kjøp av konsulenttjenester*	2 330 036	0
Kjøp av andre fremmede tjenester*	1 004 415	0
Reiser og diett	357 438	585 766
Øvrige driftsutgifter	1 147 276	1 040 444
Sum andre utbetalinger til drift	7 735 836	6 337 470

* Fra og med 2019 presenteres konsulenttjenester og andre fremmede tjenester separat. I sammenligningstallene for 2018 er kjøp av fremmede tjenester presentert samlet på notelinjen kjøp av fremmede tjenester.

Note 3. Finansinntekter og -utgifter		
	31.12.2019	31.12.2018
Renteinntekter	-70	-189
Sum innbetaling av finansinntekter	-70	-189
Renteutgifter	640	126
Sum utbetaling av finansutgifter	640	126

Note 4. Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.

Del A. Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

		31.12.2019	31.12.2019	
		Spesifisering av <u>bokført</u> avregning med statskassen	Spesifisering av <u>rapportert</u> mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	Sum	0	0	0
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	0	0	0
	Andre fordringer	300	300	0
	Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
	Sum	300	300	0
Langsiktig gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-93 038	0	-93 038
	Skyldig skattetrekk	-446 402	-446 402	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	-10 836	-10 836	0
	Sum	-550 276	-456 938	-103 874
Sum		-549 976	-456 638	-103 874

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



Riksvei 134 mellom Haukeli og Røldal