



vegtilsynet

2022

Årsrapport





Rv. 9, Setesdal

Innhold

1. Leders beretning	5
2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall	8
3. Årets aktiviteter og resultater	12
4. Styring og kontroll i virksomheten	29
5. Vurdering av fremtidsutsikter	32
6. Årsregnskap	34
7. Vedlegg	42



E6, Nordland

1. Leders beretning

Til grunn for Vegtilsynets virksomhet ligger visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. I 2022 mistet 118 personer livet på norske veger, og et betydelig antall blir hvert år hardt skadd. Et systematisk arbeid over tid bidrar til å bedre sikkerheten på vegene.

En trafikkulykke har som regel flere medvirkende faktorer, knyttet til trafikant, kjøretøy, vegen og ytre forhold som for eksempel vær og føre. Ulykkesanalyser av dødsulykker de senere årene viser at forhold knyttet til vegen og vegmiljøet i gjennomsnitt vurderes å ha vært medvirkende i ca. 30 prosent av ulykkene. Ytre forhold som for eksempel vanskelige vær- og føreforhold med dårlig sikt, snø, is, og glatt føre mm antas å ha medvirket i ca. 20 prosent av ulykkene. Det er også faktorer knyttet til veg- og vegmiljøet, som for eksempel sideterrengsutformingen, som medvirker til skadeomfanget.

Vår hovedprioritet skal være å føre tilsyn med om Statens vegvesen og Nye Veier AS iverretar krav til sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen. Våre tilsyn er risikobaserte, og prioriteres med utgangspunkt i de sikkerhetsmessige utfordringene vi ser i vegsektoren, og der innsatsen vår vurderes å ha størst effekt. Vi ønsker at våre tilsynsrapporter skal være viktige bidrag i tilsynspartene sitt kontinuerlig forbedringsarbeid, og at dette igjen påvirker trafikksikkerheten på riksvegnettet.

I 2022 har vi publisert sju tilsynsrapporter, inkludert tre forordningssaker. Vi har avdekket fire avvik og gav to observasjoner. Tilsynssakene har vært variert og omhandlet inspeksjon av sikkerhetsutstyr i tunnel, problempunkt og -strekninger i vinterdrift, vegoppmerking og trafikkberedskap.

Vi har lukket sju avvik i 2022. Vår vurdering er at dette blant annet bidratt til at Statens vegvesen har gjort en rekke forbedringer i styringssystemet knyttet til tunnelforvaltning. Statens vegvesen stiller krav til kompetanse for å sette opp og vedlikeholde rekkverk, og Nye Veier AS har iverksatt tiltak for å sikre at alle lokale trafikkberedskapsplaner blir oppdaterte.

Selv om vi er et uavhengig tilsyn, er vi opptatt av å opprettholde tett og god dialog med tilsynspartene, og vår vurdering er at vi har god dialog med Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Vegtilsynet følger opp sikkerhetstilrådingene innen veg gitt av Statens havarikommisjon. Statens havarikommisjon gir tilrådingene rettet mot veg, kjøretøy, trafikant, og organisasjon og HMS. Vi vurderer at oppfølgingen av tilrådingene er god, og vi har god dialog med Statens havarikommisjon og aktører som mottar tilrådingene. I 2022 ble det lukket 17 tilrådingene.

Vegtilsynet skal også være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett. Et viktig tiltak, er å dele våre erfaringer fra tilsyn med alle veieiere, også de vi ikke fører tilsyn med. En stor andel av ulykker med drepte og hardt skadde skjer på fylkesveg. Utforkjøringsulykker er en stor utfordringen på fylkesvegnettet. Vi har i 2022 gjennomført webinar sammen med KS der vi har formidlet læringspunkter fra våre tilsyn, til fylkeskommunene som veieiere. 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 2022 er avsluttet innenfor budsjettet, med en utnyttelsesgrad på 98 prosent av tildelingen.

Vegtilsynet er en liten kunnskapsorganisasjon som er sårbare for fravær, sykdom og utskiftninger. Vår kompetanse, kvalitet og tilnærming påvirker om vi får effekt i form av endringer hos de vi fører tilsyn med, og på vegene. Også i 2022 har vi måttet gjøre endringer i arbeidet vårt sammenlignet med planene for året. Det er likevel min overordnede vurdering at Vegtilsynet har nådd hovedmålene sine for 2022.

Voss, 15.03.2022

Vegard Hansen
Direktør

vegtilsynet



E139, Gjernessundbrua

2. 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 Kommissjonsdelegert forordning 886/2013 om sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne og Kommissjonsdelegert forordning 962/2015 om sanntids veg- og trafikkinformasjonstjenester.

Vegtilsynet følger opp sikkerhetsilrådingene fra Statens havarikommisjon (SHK) på vegområdet.

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

Vegtilsynets hovedmål for 2022 er:

- holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen
- god oppfølging av sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon (veg)
- tilrettelegge for effektiv bruk av tilsynsressurser
- være en pådriver for et sikkerhet og formålstjenlig vegnett

Andre krav til Vegtilsynets virksomhet i 2022 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 ansvar for risiko- og vesentlighetsvurderingen som ligger til grunn for tilsynsprogrammet. Juridisk fagområde 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, sak- arkivsystem, intern sikkerhet, IKT og kommunikasjon.

Ved årets slutt hadde Vegtilsynet 14 fast ansatte, én stilling var vakant.

Presentasjon av utvalgte hovedtall

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

Nøkkeltall*	2022	2021	2020
Antall ansatte	14	13	13
Antall avtalte årsverk	13	12	13
Antall utførte årsverk	12,8	11,3	12,4
Samlet tildeling (1000 NOK)	19 534	19 628	18 272
Utnyttelsesgrad av bevilgningen (%)	98%	99%	94%
Driftsutgifter (1000 NOK)	19 206	19 457	17 193
Lønnsandel av driftsutgifter (%)	64 %	58 %	68 %
Lønnsutgifter per årsverk (tusen kr)	992	949	956
Konsulentandel av total omsetning (%)	10 %	19 %	5 %

* regnskap er ført etter nettoføringsordning.



E18

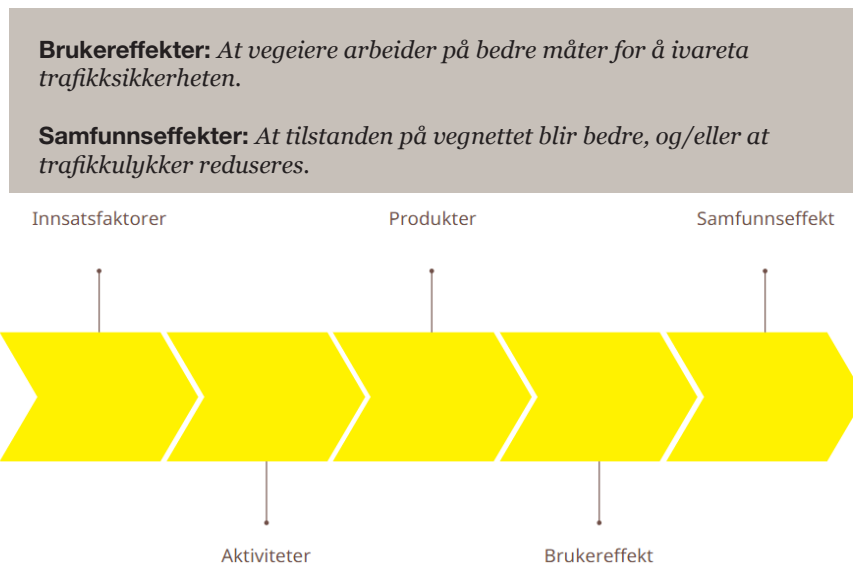
3. Årets aktiviteter og resultater

Målene til Vegtilsynet er gitt for hvert år, men arbeidet vårt er likevel langsiktig. Vi skal gjennomføre risikobasert systemtilsyn. Det vil si at Vegtilsynet skal prioritere tilsynsvirksomheten mot de områdene der risikoen for svikt i systemet og konsekvens i form av ulykker er størst. Vegtilsynet gjennomfører risikovurderinger som grunnlag for våre tilsynssaker. Vurderingene bygger blant annet på:

- ulykkesstatistikk
- ulykkesanalyser og granskningsrapporter
- vurderinger av storulykkepotensial
- erfaringer fra tidligere tilsyn
- tilstandsundersøkelser
- endringer i regelverket

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.



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 2022. 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.

3.1 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. Nye tilsynsledere har gjennomført kurs og har lagt opp et løp for å bli sertifiserte revisjonsledere.

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. Tilsynsprogrammet for 2022 inneholdt følgende temaer:

- *Samfunnssikkerhet og beredskap*
- *Vinterdrift*
- *Plan- og utbyggingsfasen*

I tillegg har vi to saker som er overført fra tidligere år :

- *Vegoppmerking etter dekkefornying*
- *Læring etter alvorlige ulykker*

Vi gir oppsummering av hvert tema under.

Tema: Samfunnssikkerhet og beredskap

Målet er å undersøke om vegeierne sikrer at beredskapen er ivaretatt for kritiske objekt. Statens vegvesen og Nye Veier AS har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap på riksvegene. Vegtilsynet har over flere år sett at det er mangler i rutiner og utstyr som skal ivareta sikkerheten i tunnelene. Vi har gjennomført en tilsynssak i 2022 mot Statens vegvesen om dette temaet, der vi undersøkte beredskapsplanen og sikkerhetsutstyret i en utvalgt tunnel i Rogaland.

Tilsynet viste:

- mangler ved beredskapsplanen
- mangler ved sikkerhetsutstyr som nødkommunikasjon, skilt, signal og trekkummer.

Vegtilsynet gjennomførte i 2022 også en tilsynssak mot Nye Veier AS om trafikkberedskap. Undersøkelsen viste at Nye Veier AS har et tilstrekkelig styringssystem for trafikkberedskap.

Tema: Vinterdrift

Målet er å undersøke om vegeierne gjennomfører vinterdriftsoppgaver slik at trafiksikkerheten blir ivaretatt uavhengig av vær- og føreforhold. Vegtilsynet har tidligere gjennomført flere saker knyttet til drift og vedlikehold, hvor enkelte av disse har sett på problemstillinger knyttet til vinterdrift. I en tilsynssak i 2022 mot Statens vegvesen ville Vegtilsynet undersøke om problempunkt og -strekninger som blir vurdert å ha særlige utfordringer knyttet til trafiksikkerhet, blir identifisert og håndtert ved utarbeidelse av konkurransegrunnlag for kontrakt om drift av veg. Tilsynet viste:

- det blir ikke utarbeidet styrende dokumenter i tråd med fastsatte maler
- det bør tydeleggjøres hvilke krav til styring av prosjekt som gjelder i fasen for utarbeidelse av konkurransegrunnlag for driftskontrakter for veg.

Tema: Plan- og utbyggingsfasen

Målet er å undersøke om vegeierne sikrer og etterlever dagens krav til kvalitet i utbyggingsprosjekt som pågår. At veginfrastruktur blir bygd med rett kvalitet er vesentlig for å hindre trafikkfarlige forhold og avvik på vegen, og for at vegnettet skal ha levetid som forutsatt.

Planlagt tilsynssak mot Statens vegvesen der målet var å undersøke avviks- og fravikshåndtering i enkeltprosjekt har, av kapasitetshensyn, ikke blitt gjennomført.

Overførte saker:

Vegoppmerking etter dekkfornyning

Vegtilsynet undersøkte om vegoppmerking etter dekkfornyelse blir utført i samsvar med frister. Av hensyn til trafiksikkerheten, er det avgjørende å sikre at nylagt vegdekke blir liggende uten vegoppmerking kortest mulig tid, da det nylagte vegdekket mangler referansepunktene vegoppmerkingen gir.



Tilsynspart var Statens vegvesen, og tilsynet viste at vegoppmerking etter dekkefornyning:

- ikke blir utført innen fastsatte frister for fresing
- ikke blir utført innen fastsatte frister for vegmerking.

Læring etter alvorlige ulykker

Temaanalyser og dybdeanalyser av trafikkulykker 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 trafikkulykker 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 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 er nå fullført, og Vegtilsynet vil levere rapport i saken i 2023.

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.

Styringsparameter på høy kvalitet

Tabellen under viser nøkkeltall for å vurdere kvaliteten på tilsynsutøvelsen.

Styringsparameter 1-2 – Nøkkeltall	2022	2021	2020
Styringsparameter 1 – Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner			
Antall rapporterte avvik	4	7	20
Antall rapporterte observasjoner	2	2	11
Antall lukkede avvik	7	12	26
Antall åpne avvik (ved årsslutt)	14	18	23
Styringsparameter 2 – Vurdering av kvalitet i forberedelse og gjennomføring av alle tilsyn			
Samlet vurdering av tilsynsprosessen fra tilsynspart (spørreundersøkelse)	4,0	3,1	-

Vegtilsynet gjennomfører årlig ekstern brukerundersøkelser, og interne evalueringer etter hver tilsynssak. Skalaen er fra 1 til 4 der 5 er høyest mulig skår.

Styringsparameter 1: Antall rapporterte og åpne avvik

Antall rapporterte avvik:

Antall rapporterte avvik har hatt en nedgang i perioden 2020 til 2022. Omfanget og design av den enkelte sak, fører til variasjon i antall rapporterte avvik. Vi vil følge med dette utviklingen videre.

Styringsparameter 2: 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 trafikkikkerheten og arbeidet med kontinuerlig forbedring. Andre tilbakemeldinger der Vegtilsynet skårer lavere, er opplevelsen av ressurser som må settes av til tilsynet, og at tilsynsrapporten og tilhørende avvik og observasjoner kan gjøres tydeligere og mer forståelige.

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 2022 er:

- Det er viktig å opprettholde tett og god dialog med tilsynspartene.
- Vi bør i større grad samle inn informasjon før vi varsler en sak (i tilsynsprogram og forberedelse til en sak).
- Vi må prioritere å gi snarlig tilbakemelding til tilsynspart på oppfølgingssaker. Dette gjelder både forslag til tiltaksplan og etter at vi har mottatt dokumentasjon på tiltak.

Styringsparameter 3: 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 2022 har vi lukket sju avvik. Vår vurdering er at lukking har bidratt til flere brukereffekter, ved at vegeiere arbeider på en bedre måte for å ivareta trafikkikkerheten. Lukkede avvik har bidratt til:

- Statens vegvesen stiller krav til kompetanse for å sette opp, drifte, vedlikeholde og kontrollere rekkverk.
- Statens vegvesen har forbedret styringssystemet for å sikre etterlevelse av tunnelsikkerhetsforskriften når det gjelder sikkerhetskontrolløren sine oppgaver.

- Statens vegvesen har etablert styringssystem for drift og vedlikehold av elektriske anlegg.
- Statens vegvesen har opprettet prosesser i kvalitetssystemet som sikrer at det blir gjennomført inspeksjoner av berg- og bergsikring også i tunneler som er under 500 meter lange. Det er tydelige krav til oppfølging etter hovedinspeksjoner, og tydelige krav til oppfølging av funn etter hovedinspeksjoner.

Antall åpne avvik:

Tabellen under viser åpne avvik ved årsslutt.

Alle avvikene gjelder Statens vegvesen.

Tema	Saker		Åpne avvik pr. 31.12.2022
Rekkverk	2018-19	System for oppfølging av rekkverk	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	1
	2022-07	Inspeksjon av sikkerhetsutstyr i Svotunnelen	2
	2021-08	Hovedinspeksjon av berg og bergsikring i tunneler	1
Sykkel	2020-06	Sykkelforbud i tunnel	1
Plan og utbyggingsfasen	2021-04	Trafikksikkerhetsrevisjon i vegprosjekter	1
Vegoppmerking	2021-09	Vegoppmerking etter dekkefornyning	1
Vinterdrift	2022-03	Identifisering og håndtering av problempunkt- og strekingar i vinterdrift	1
Sum			13

3.2: Følge opp sikkerhetstilrådinger

Mål: God oppfølging av sikkerhetstilrådinger

Vegtilsynet har ansvar for, på vegne av Samferdselsdepartementet, å følge opp alle sikkerhetstilrådingene 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.

Sikkerhetstilrådingene er forskjellige, og gis innenfor områdene veg, kjøretøy, trafikant og organisasjon og HMS. Tilrådingene kan blant annet gjelde endring i 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.

Vegtilsynet har i 2022 hatt fokus på å få god oversikt over sikkerhetstilrådingene ved bruk av digitale verktøy, og å etablere gode rutiner.

I 2022 har Vegtilsynet etablert en metode for å gjennomføre effektvurdering av utvalgte iverksatte sikkerhetstiltak etter oppfølging av sikkerhetstilråding fra Statens havarikommisjon. Vegtilsynet har gjennomført et pilotprosjekt i 2022, der rapport trolig vil bli publisert i første tertial 2023.

Styringsparameter 1: God oppfølging av sikkerhetstilrådinge

Det ble i 2022 gitt ut 9 rapporter fra Statens havarikommisjon innen vegområdet, og i disse rapportene ble det fremmet 26 sikkerhetstilrådinge. Per 31.12.2022 var det på vegområdet 52 åpne sikkerhetstilrådinge som Vegtilsynet fører oversikt over. Som vedlegg til årsrapporten er det en liste over åpne sikkerhetstilrådinge per 31.12.2022.

Vegtilsynet har foreslått lukking av 17 sikkerhetstilrådinge i 2022, alle disse ble offisielt lukket av Samferdselsdepartementet. Tiltak som er gjennomført er blant annet at kontrollen ved periodisk kjøretøykontroll (PKK) er utvidet ved at mobilkrane nå er en del av kontrollforskriften, og det er utvidet kontroll av bremsesystemet mellom lastebil og tilhenger. Flere aktører stiller nå økt krav om kollisjonssikring for buss i sine nye kontrakter, og det er opprette faglig forum (Norsk Lastesikringsforum) for transportbransjen, for å øke trafikksikkerhet innen lastesikring.

Vår vurdering er at oppfølgingen av tilrådingene er god. Vi har god dialog med Statens havarikommisjon og aktører som mottar tilrådinge.

3.3 Være en pådriver

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
- ta initiativ til og delta i FoU aktiviteter og andre faglige utredninger
- gi innspill til regelverksendringer, i hovedsak gjennom å gi hørings svar
- delta i internasjonalt arbeid.

Styringsparameter 1: Bruk av ulike virkemidler

Vegtilsynet lager årlig en plan som viser hvordan kommunikasjonstiltak og -aktiviteter kan hjelpe med til å nå overordnede mål. I 2022 har vi blant annet:

- Delt erfaringer med fylkeskommunen gjennom webinar, både læringspunkter fra tilsyn og oppfølging av sikkerhetstilrådinge.
- Levert en utredning knyttet til sikkerhet for motorsyklister, med mulige tiltak rettet mot veginfrastrukturen
- Gitt seks hørings svar på regelverksendringer innen vegområdet relevant for trafikksikkerheten
- Deltatt jevnlig i fem faglige utvalg innen trafikksikkerhet
- Formidlet erfaringer bredt til tilsynspart og interessenter gjennom å holde innlegg på faglige konferanser, seminarer og møter.



E18, Agder

Styringsparameter 2: Interne evalueringer

Erfaringsdeling

Vi er opptatt av å formidle læringspunkter fra våre tilsyn til andre vegeiere, særlig fylkeskommunene. Risikoen for å havne i en trafikkulykke er større på fylkesvegnettet, enn på riksvegnettet. Vi har hatt økt fokus på at viktige utfordringer vi avdekker gjennom tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS, og tiltak som iverksettes for å lukke avvik, blir til læring som fylkeskommunene kan dra nytte av i sitt arbeid med trafikkikkerhet og kontinuerlig forbedring. Vi har gjennomført ett webinar i 2022 der deltakelsen var stor, og vi vil vurdere om vi kan øke denne aktiviteten i 2023.

Foreslå endringer i regelverket

Vi har i 2022 levert én utredning der målet har vært å identifisere tiltak som medvirker til at infrastrukturen bedre forebygger, og/eller reduserer konsekvensene av, motorsykkelykker. Utredningen er sendt til Samferdselsdepartementet for videre behandling. Det pågår dialog med Samferdselsdepartementet om hvordan anbefalinger i Vegtilsynets utredninger skal følges opp.

Det pågår også arbeid med en utredning 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. Vi planla å utgi rapport i 2022, men på grunn av prioritering av tilsynsaktiviteter har ferdigstilling blitt forskjøvet til 2023.

Vegtilsynet bidrar også til et mer formålstjenlig regelverk gjennom å svare på høringer. I 2022 har vi gitt seks høringssvar som er relevant for vårt arbeid.

Internasjonalt arbeid

Mål for internasjonalt arbeid har vært å ivareta Norges interesser i relevante internasjonale fora, i samråd med Samferdselsdepartementet.

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-arbeid

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

Vi gjennomfører enkeltprosjekter med ulikt formål. Det kan for eksempel være å utvikle vår tilsynsvirksomhet, eller å utvikle ny kunnskap sammen med forskningsmiljøer som 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.

Vegtilsynet har, som en del av strategiarbeidet, jobbet videre med hvordan vi kan bruke teknologi for å sikre risikobaserte tilsyn.

Når det gjelder risikobaserte tilsyn, må dette bygge på et godt kunnskapsgrunnlag, og vi har i 2022 utviklet digitale verktøy for å få bedre oversikt over ulykkesdata (fra Statens vegvesen), brannstatistikk fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og gjennomført en pilot på tilstandsdata for spordybde og tverrfall på vegen.

Vegtilsynet deltar også i styringsgruppen for et innovasjonsprosjekt som jobber med å digitalisere og effektivere rekkverkskontroller.

3.4 Effektiv ressursbruk

Mål: Legge til rette for effektiv bruk av tilsynsressurser

Samlet tildeling utgjorde i 2022 kr. 19.534.000. Vegtilsynet har i 2022 hatt en mindretgift i forhold til bevilgning på ca. 328.000, som er en utnyttelsesgrad på litt over 98 % av tildelingen.

Reformen for avbyråkratisering og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2022. For Vegtilsynet er beløpet satt til kr. 97 000 på kap. 1323, post 01. Vegtilsynet har inngått nye avtaler for leie av lokaler og for IKT-systemer. Samlet reduksjon i årlig leiekostnad er beregnet til å være kr 110.000.

Drifts- og administrasjonseffektivitet

I 2020 begynte Vegtilsynet å rapporterer på indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. Administrasjonsutgifene har hatt en økning i 2022, sammenlignet med 2021. Dette har særlig sammenheng med økt møte- og reisekostnader i 2022.

Nøkkeltall	2022	2021	2020
Antall årsverk (utført)	12,8	11,3	12,4
Lønn og sosiale utgifter (tusen kr)	12 382	11 208	11 774
Sum totale utgifter (tusen kr)	19 205	18 983	17 193
Administrasjonsutgifter (tusen kr)	5 540	3 687	4 189

Indikatorer	2022	2021	2020
KPI 1 – Lønnsutgifter per årsverk (tusen kr)	967	991	949
KPI 2 – Totalutgift per årsverk (tusen kr)	1 500	1 679	1 386
KPI 3 – Lønnsutgiftandel	64,5 %	59,0 %	68,5 %
KPI 4 – Andel administrative utgifter	28,8 %	19,4 %	24,3 %
KPI 5 – Adm.utgifter per årsverk (tusen kr)	433	326	338

Situasjonen med covid-19 har påvirket i stor grad reiseaktiviteten i 2020 og 2021, og 2022 antas å være et mer normalt år.

	2022	2021	2020
Møte- og reisekostnader	Kr 531 769	Kr 209 885	Kr 183 211
% av samlet bevilgning	2,7 %	1,0 %	1,0 %

Styringsparameter 1: Ressursbruk per hovedprosess

Fra og med 2019 innførte Vegtilsynet tidsregistrering per prosess og tilsynssak.

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

Hovedprosess	2022	2021	2020
Ledelse	15 %	26 %	22 %
Kjerne	66 %	54 %	56 %
Støtte	19 %	20 %	22 %

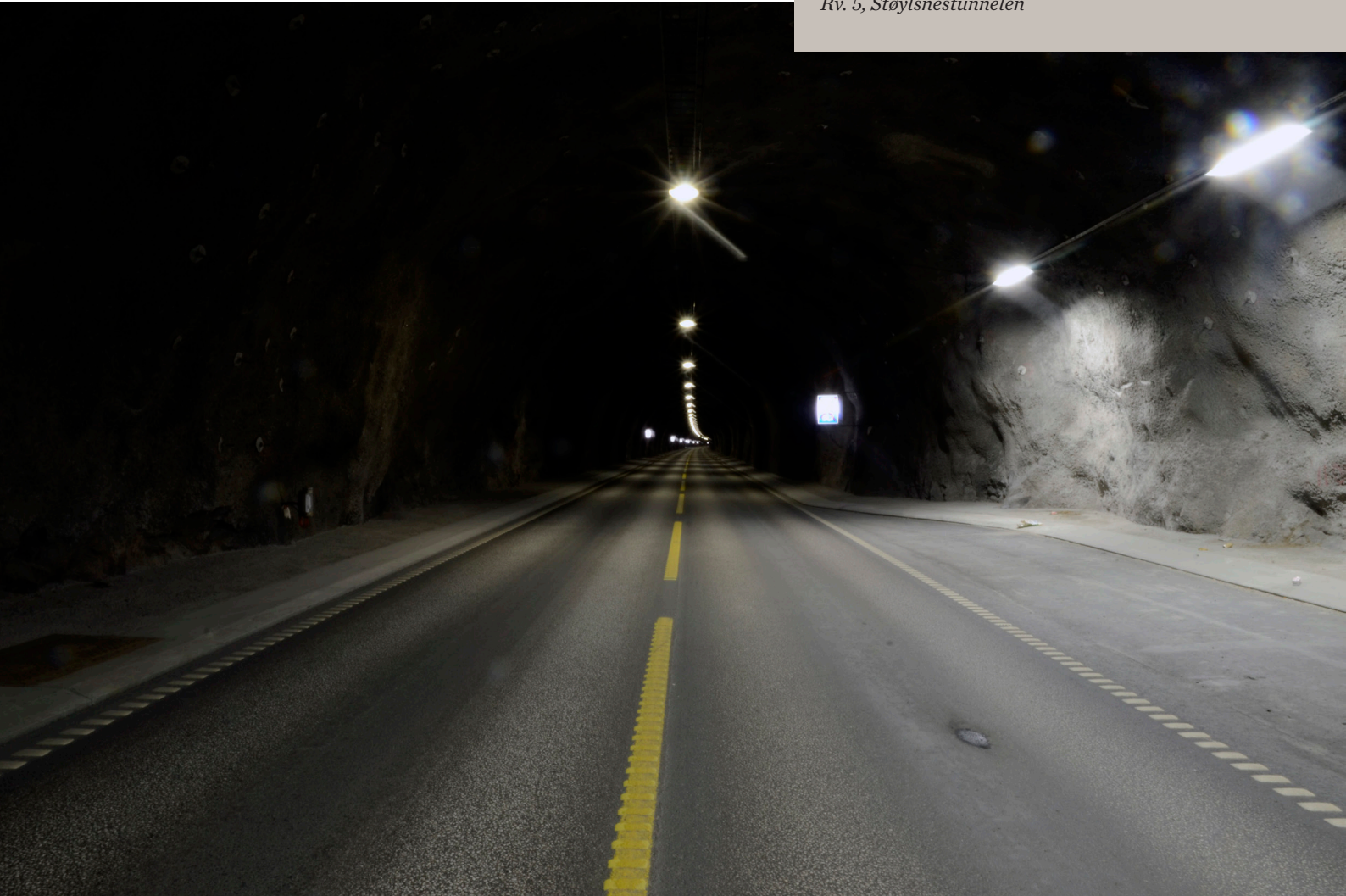
I kjerneaktivitetene inngår:

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

Samlet ser vi at tidsbruk på ledelsesaktiviteter er redusert, mens tid brukt på kjerneaktiviteter har økt. Her kan det være naturlige forskjeller fra år til år, og forskjeller kan ha med ulik tidsregistrering fra år til år. Noe av årsaken er også at vi i slutten av 2021 opprettet en ny stilling for oppfølging av sikkerhetstilrådinger, som gjør at den totale tiden brukt på kjerneaktiviteter har gått opp.

Vi jobber kontinuerlig med fokus på å rette ressursene våre inn mot kjerneoppgavene og i 2021 gjorde vi 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 administrativt arbeid har blitt redusert som en følge av dette. Dette har påvirket tidsbruken noe i 2022.

Rv. 5, Støylsnestunnelen



Styringsparameter 2: Gjennomføring av tilsynsprogram i samsvar med plan
 Vi planla å gjennomføre 11 tilsynssaker i 2022, mens vi gjennomførte 7 tilsynssaker.

Indikator - Antall gjennomført tilsyn ift. antall planlagte tilsyn	2022	2021	2020
Antall planlagte tilsynssaker	11	16	17
Antall tilsynssaker	7	9	11

I 2020 og 2021 preget situasjonen med covid-19 vår aktivitet. Vegtilsynet er en liten kunnskapsorganisasjon, og både i 2021 og 2022 har vi hatt endringer i tilsynsledergruppen som har påvirket vår aktivitet.

Avtaler som forplikter utover budsjettåret

I tildelingsbrevet for 2022 fremgår at Vegtilsynet har fullmakt etter bevilgningsreglementet til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret.

Vegtilsynet har per 31.12.2022 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 leasing avtale bil.

Forpliktelser	Forpliktelser 2022 (mill.kr)	Avtalens totalverdi (1.1.2023–opphørsdato) (mill.kr)
Tjenesteavtaler	1,7	1,7
Ny leieavtale	1,6	10,3
Sum forpliktelser	3,3	12,0

3.5 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.

I 2022 har vi undersøkt Nye Veier AS sitt system for trafikkberedskap og konkluderte med at de har et tilstrekkelig styringssystem på dette området.

Informasjons- og IKT-sikkerhet

Vegtilsynet gjennomfører årlige risiko- og sårbarhetsanalyser for å avdekke behov for sikkerhetstiltak. Vår vurdering er at det er 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 vår med et tilsynsprogram for hvert år, så jobber vi med å inkludere kritiske objekter, systemer og funksjoner som en del av våre saker. De siste årene har det blant annet vært ekstra fokus på tunnelsikkerhet. I 2022 gjennomførte vi tilsyn med Statens vegvesen der vi undersøke sikkerhetsutstyr i Svotunnelen. Her fant vi mangler ved beredskapsplanen, og sikkerhetsutstyr som bla. nødkommunikasjon.

4. Styring og kontroll i virksomheten

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 2022

Vegtilsynet har utført en risikovurdering der formålet er å redegjøre for de mest sentrale risikofaktorene for å ikke nå våre mål i 2022, og å håndtere risiko med egnede tiltak. Risikovurderinger gjennomføres som en del av den årlige plan- og budsjettprosessen.

Vår vurdering er at det er 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
- å ha ønsket fremdrift i gjennomføring av tilsynssaker og forslag til endringer i regelverk
- tilstrekkelig oppfølging av åpne avvik

De viktigste tiltakene som er utført i 2022 for å redusere risiko er:

- Tilgang til deltaljert ulykkesdata (skadegrad) og startet arbeide med å systematisere ulykkesanalyser for å ha et bedre grunnlag for tilsynssaker
- Jevnlige statusmøter og videreføringen av verktøy for planlegging og prioritering av oppgaver
- Implementert et nytt internt verktøy for å ha bedre oversikt over åpne avvik og historikk

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 2022.

Fellesføring om arbeidslivskriminalitet

For å motvirke arbeidslivskriminalitet bruker Vegtilsynet Difis standard kontraktskrav ved alle anskaffelser, for å sikre ivaretagelser av lønns- og arbeidsvilkår. I 2022 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 pr uke, 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 2022 var på 2,8 prosent og er en nedgang sammenlignet med 2021. Resultatmålet i avtaleperioden var å holde sykefraværet under fire prosent. Vi har i 2022 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 2022.

År	2022	2021	2020
Sykefravær	2,8 %	3,6 %	1,8 %
Mål	Under 4 %	Under 4 %	Under 4 %

Likestilling og diskriminering

Vegtilsynet legger vekt på jevn kjønns- og aldersfordeling. Pr 31.12.22 er det seks

(43 prosent) kvinner og åtte (57 prosent) menn ansatt i Vegtilsynet. Gjennomsnittlig alder er 43 år, hvorav snittalder på kvinner er 49 år og menn 38 år. Per 31.12.2022 var den eldste ansatte 57 år og den yngste 31 år.

År	2022	2021	2020
Fast ansatte pr. 31.12.	14	13	12
Snittalder	43	43	42
Antall kvinner	6	6	5
Andel kvinner (%)	43 %	46 %	42 %
Snittalder kvinner	49	49	47
Antall menn	8	7	7
Andel menn (%)	57 %	54 %	58 %
Snittalder menn	38	36	38

Bemannings-, kapasitets-, og kompetansesituasjonen i virksomheten
Vegtilsynet har i 2022 hatt noe mindre bemanning enn rammen på 15 stillinger. To fast ansatte har sluttet i 2022 og én ny har begynt i Vegtilsynet i løpet av 2022. Én student hadde sommerjobb hos Vegtilsynet sommeren 2022.

Det utarbeides årlig en kompetanseplan for å sikre at Vegtilsynet har tilstrekkelig kompetanse til å oppfylle målene. I 2022 er det gjennomført flere kompetansehevede tiltak, bl.a. generelt vedlikehold av revisjons- og utredningskompetanse. 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 2023 vært aktive opp imot andre bedrifter i området med tanke på samarbeid om lærlinger.

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. 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.

5. Vurdering av fremtidsutsikter

Det er et betydelig antall mennesker som hvert år blir drept eller hardt skadde i trafikken. Ulykkesårsakene er ofte sammensatte, med en kombinasjon av forhold knyttet til trafikant, kjøretøy, men også vegen. Vegtilsynet skal bidra til økt trafikksikkerhet til det beste for trafikantene, i hovedsak gjennom tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Vår vurdering er at tilsyn bidrar til økt sikkerhet, og vi har gjennomført viktige tilsynssaker med god faglig tyngde på flere temaer innen trafikksikkerhet og sikkerhetsstyring. Det er et behov for å styrke arbeidet med å formidle resultater fra våre tilsyn og oppnådde effekter som følge av arbeidet. Vi fører 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. Vi deler i dag våre erfaringer fra tilsynsvirksomheten med fylkeskommunene, og vi vil vurdere om denne aktiviteten kan styrkes.

Vegeiere jobber aktivt med å 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.

Den teknologiske utviklingen i vegsektoren akselererer og påvirker stadig flere områder. Teknologi er sentralt i viderutviklingen av både Statens vegvesen og Nye Veier AS. Dette påvirker vår tilsynsvirksomhet og innebærer at vi må legge vekt på å kartlegge og forstå utviklingen. Vi må videreutvikle oss, spesielt ved å kontinuerlig forbedre arbeidsprosessene våre, og ved å bygge tidsriktig kompetanse internt.

Vår aktivitet skal være risikobasert og med begrensede ressurser er det viktig at vi gjør gode prioriteringer. Et satsingsområde for oss er hvordan ny teknologi kan understøtte dette. Systematisk bruk av stordata og ulykkesanalyser er viktig for å gjøre gode risikobaserte vurderinger. Det samme er innsikt i faktiske forhold på og ved vegen, og vurdering av systemer og prosedyrer til de vi fører tilsyn med.

Ulykkesstatistikk er et viktig grunnlag for våre tilsyn, men samfunnssikkerhet og beredskap med vurderinger om potensielle storulykker er også viktig. Kritiske objekt som bru og tunnel har vært viktig for oss, og vil fortsatt være sentralt i vårt arbeid. Det samme med klimatilpasning, med hendelser som flom, skred og ekstremvær. Det er også et økende fokus på håndteringen av trussel om digitale angrep, og å sikre beskyttelse mot eksisterende og nye digitale systemer. Risikoen for uønskede hendelser øker i takt med digitaliseringen og sammenkoblingen av systemer i vegsektoren, og tilsyn med digital sikkerhet, innenfor vårt mandat, blir stadig mer relevant.

6. Årsregnskap

Ledelseskommentar for årsregnskapet 2022

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Vegtilsynet er en bruttobudsjettert virksomhet, og regnskapet for 2022 er ført etter kontantprinsippet.

I 2022 har Vegtilsynet disponert tildelinger på kr 19.534.000,-, under kap. 1323 post 01.

Vegtilsynet har i 2022 ikke hatt driftsinntekter, investerings- og finansposter, innkrevingsvirksomhet, tilskuddsforvaltning eller andre overføringer til/fra staten.

Vegtilsynet har i 2022 hatt en mindreutgift i forhold til bevilgning på kr 328.207,-, som er en utnyttelsesgrad på 98 % av tildelingen. Resterende ubrukt bevilgning er søkt om å få overført til 2023.

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 2023, og vil bli publisert på virksomhetens nettsider sammen med årsregnskapet når den foreligger.

Voss, 15.03.2023



Vegard Hansen
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 2022 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) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet
- d) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp.

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 den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

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. Det 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.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapporteringen 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. Artskontorrapporteringen 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 i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorrapporteringen sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra virksomhetens kontospesifikasjon i kolonnen Spesifisering av bokført avregning med statskassen. Notene viser forskjellen mellom beløp virksomheten har bokført på eiendels- og gjeldskontoer i virksomhetens kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskontro) og beløp virksomheten har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.

Virksomheten har innrettet bokføringen slik at den følger kravene i bestemmelser om økonomistyring i staten. Dette innebærer at alle opplysninger om transaksjoner og andre regnskapsmessige disposisjoner som er nødvendige for å utarbeide pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 3.3.2, og spesifisering av pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 4.4.3, er bokført. Bestemmelsene krever blant annet utarbeiding av kundespesifisering og leverandørspesifisering. Dette medfører at salgs- og kjøpstransaksjoner bokføres i kontospesifikasjonen på et tidligere tidspunkt enn de rapporteres til statsregnskapet, og innebærer

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2022							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2022	Merutgift (-) og minreutgift**
1323	Vegtilsynet	01	Driftsutgifter	A,B	19 534 000	19 205 793	328 207
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	1 106 151	
Sum utgiftsført					19 534 000	20 311 944	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2021	Merinntekt og minrentekt
5309	Tilfeldige inntekter, Ymse	29	Ymse		0	17 076	
5700	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift		0	1 532 101	
Sum inntetsført					0	1 549 177	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						18 762 767	
Kapitalkontoer							
60094503	Norges bank KK inn- og utbetaling					-18 417 364	
713215	Endring i mellomværende statskassen					-345 403	
Sum rapportert						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
					2022	2021	Endring
713215	Mellomværende med statskassen				-793 380	-447 877	-345 403

kundefordringer og leverandørgjeld i kontospesifikasjonen.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger*	Samlet tildeling
1323 01	171 000	19 363 000	19 534 000

* Årets tildelinger består av ordinær tildeling kr 19.178.000, reduksjon ifm revidert nasjonalbudsjett på kr 70.000 og virkning av lønnsoppgjøret på kr 255.000.

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	328 207	328 207	968 150	328 207

** Maksimalt beløp som kan anmodes å få overført er 5 prosent av årets tildelinger, kr 19.363.000-.

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2022			
	Note	2022	2021
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Andre innbetalinger	1	-594 000	0
Sum innbetalinger fra drift		-594 00	0
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	12 382 181	11 208 169
Andre utbetalinger til drift	3	6 902 462	7 775 441
Sum utbetalinger til drift		19 284 643	18 983 610
Netto rapporterte driftsutgifter		18 690 643	18 983 610
Investerings- og finansinntekter til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	795	0
Sum investerings- og finansinntekter		795	0
Investerings- og finansutgifter til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	512 231	467 750
Utbetaling av finansutgifter	4	2 124	5 397
Sum investerings- og finansutgifter		514 355	473 147
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		515 150	473 147
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		17 076	16 462
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		-1 532 101	-1 389 437
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		1 106 151	1 333 504
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-443 026	-72 395
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		18 762 767	19 384 362
Oversikt over mellomværende med statskassen **			
Eiendeler og gjeld		2022	2021
Fordringer		0	0
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-489 847	-447 977
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse		-303 533	0
Annen gjeld		0	0
Sum mellomværende med statskassen	6	-793 380	-447 997

Note 1. Innbetalinger fra drift		
	31.12.2022	31.12.2021
Annen driftsrelatert inntekt	-569 000	0
Salssum anleggsmidler	-25 000	0
Sum andre innbetalinger	-594 000	0
Sum innbetalinger fra drift	-594 000	0

Note 2. Utbetalinger til lønn		
	31.12.2022	31.12.2021
Lønn	10 191 737	9 026 120
Arbeidsgiveravgift	1 532 101	1 389 437
Pensjonsutgifter*	771 518	1 038 061
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-248 796	-306 036
Andre ytelser	135 620	60 587
Sum utbetalinger til lønn	12 382 181	11 208 169
Antall utførte årsverk	12,8	11,3

* Pensjoner utgiftsføres i artkontorapporteringen. Premiesatsen for arbeidsandelen utgjorde i 2022 9,9 prosent. For regnskapsåret 2021 benyttet virksomheten en forenklet modell for premiebetaling, noe som innebar betaling av en fast premiesats for arbeidsgiverandelen på 12 prosent.

For 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1.januar 2022 betaler alle statlige virksomheter en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som en del av pensjonspremien. At premien er virksomhetsspesifikk, betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold, ikke for grupper av virksomheter samlet. At den er hendelsesbasert, betyr at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten, slik at premiereserven er ajour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Note 3. Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2022	31.12.2021
Husleie	1 270 850	1 296 184
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	630	960
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	609 258	438 054
Mindre utstyrsanskaffelser	154 355	279 695
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 489 747	1 057 407
Kjøp av konsulenttjenester	1 094 165	2 967 442
Kjøp av andre fremmede tjenester	896 640	870 643
Reiser og diett*	188 822	75 230
Øvrige driftsutgifter	1 197 996	789 827
Sum andre utbetalinger til drift	6 902 462	7 775 441

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

Note 4. Finansinntekter og -utgifter		
	31.12.2022	31.12.2021
Renteinntekter	795	0
Sum innbetaling av finansinntekter	795	0
Renteutgifter	2121	5 397
Sum utbetaling av finansutgifter	2121	5 397

Note 5. Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer		
	31.12.2022	31.12.2021
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	512 231	467 750
Sum utbetaling til investeringer	512 231	467 750

Note 6. Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2022	31.12.2022	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
<i>Obligasjoner</i>	0	0	0
Sum	0	0	0
Omløpsmidler			
Kundefordringer	0	0	0
Andre fordringer	0	0	0
<i>Bankinnskudd, kontanter og lignende</i>	0	0	0
Sum	0	0	0
Langsiktig gjeld			
<i>Annen langsiktig gjeld</i>	0	0	0
Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-1 069 348	0	-1 069 348
Skyldig skattetrekk	-489 847	-489 847	0
Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
Annen kortsiktig gjeld	0	-303 533	303 533
Sum	-1 559 195	-793 380	-765 815
Sum	-1 559 195	-793 380	-765 815

* Eier virksomheten finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler

Vedlegg 1

Vedlegg 1: Åpne sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon på veg per 31.12.2022

	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.
2018-05	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 helsefare 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	2019-03T	Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å vurdere trafikk sammensetning på veien som grunnlag for farts-grensekriteriene.
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	2019-10T	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.
2019-09	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 trafikksikkerhetsutfordringer blir identifisert og ivaretatt ved planlegging
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 trafikantar som blir fanga i røyk i lange eittløpstunnelar
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.
2021-01	2021-01T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen styrker innsatsen for å forbeta 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 veistrekniger 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	2021-05T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår og forsterker interne kvalitetssikringsrutiner for å sikre tilstrekkelig oppfølging av kontraktskrav til vinterdrift.
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.
2022-01	2022-03T	Statens havarikommisjon tilrår at Vestfold Avfall og Ressurs AS (Vesar) etablerer rutiner for kontrakten som påser at renovasjonsvirksomheten ivaretar risikovurdering, opplæring og etterlevelse av trafikksikkerhet, og at trafikksikkerhet i kommende kontrakter løftes frem som et viktig fokusområde.
2022-01	2022-04T	Statens havarikommisjon tilrår at Standard Norges komité for revisjon av NS 9432:2014 inkluderer en anbefaling om trafikksikkerhetskartlegging ved kommunal tilrettelegging for renovasjonsløsninger.
2022-01	2022-05T	Statens havarikommisjon tilrår at Færder kommune etablerer rutiner for å følge opp at trafikksikkerheten ved renovasjon ivaretas gjennom beholderplassering og veiforhold.
2022-02	2022-06T	Statens havarikommisjon tilrår at Vy Buss AS gjennomgår og forbedrer sin helhetlige tilnærming til sikker kjøring vinterstid. Dette inkluderer forsterket opplæring og oppfølging av bussførere, samt systematisk vurdering av dekkutrustning og kritiske punkter på den enkelte rute.
2022-03	2022-09T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen fremmer problemstillingene fra denne undersøkelsen i arbeidsgruppen Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA) under UNECE WP.29, for å bedre sikkerheten på tyngre kjøretøy ved dekkesplosjon på styrende hjul på fremre aksel.
2022-03	2022-10T	Statens havarikommisjon tilrår at dekkbransjen ved Dekkimportørenes Forening (DIF) informerer sine medlemmer og samarbeidspartnere om viktigheten av å være bevisst dekkenes tilstand og egenskaper i relasjon til kjøretøyets bruksområder, samt behov for hyppig og grundig inspeksjon av dekk. Dette gjelder spesielt på styrende hjul på fremre aksel, dersom kjøretøyet blir brukt både på anleggsområder og offentlig vei.
2022-03	2022-11T	Statens havarikommisjon tilrår at Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), informerer sine medlemmer om viktigheten av å være bevisst dekkenes tilstand og egenskaper i relasjon til kjøretøyets bruksområder, samt behov for hyppig og grundig inspeksjon av dekk. Dette gjelder spesielt på styrende hjul på fremre aksel, dersom kjøretøyet blir brukt både på anleggsområder og offentlig vei.
2022-04	2022-12T	Statens havarikommisjon tilrår Treparts bransjeprogram for transport om å inkludera punkt om tekniske førarstøttesystem i «e-guide for godstransport på vei».
2022-06	2022-13T	Statens havarikommisjon tilrår at Norges Lastebileier-Forbund (NLF) utarbeider en informasjonskampanje rettet mot yrkessjåfører med fokus på varsling av Vegtrafikksentralen (VTS) ved stans på høyhastighets motorvei der kjøretøyet ikke har mulighet til å komme helt ut av veibanen.
2022-06	2022-14T	Statens havarikommisjon tilrår at Nye Veier AS innfører avbøtende tiltak som ivaretar trafikksikkerheten på E18 mellom Tvedestrand og Arendal.
2022-06	2022-15T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen reviderer krav i Vegnormal N100 «Veg- og gateutforming» knyttet til redusering av skulderbredde til å omfatte krav til dokumentasjon av avbøtende tiltak og den risikoreduserende effekten av disse, dersom smale firefelts motorveier tillates.

2022-06	2022-16T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen utarbeider en faglig veileder for avbøtende tiltak på planlagte smale firefelts motorveier.
2022-06	2022-17T	Statens havarikommisjon tilrår at Vegtilsynet, innenfor sitt mandat, arbeider for at ulykkesfrekvens og skadekostnad ikke øker på planlagte smale firefelts motorveier, jf. krav i Vegnormal N100 «Veg- og gateutforming».
2022-07	2022-18T	Statens havarikommisjon tilrår at TINE SA utarbeider opplæringsrutiner som sikrer at førerne er tilstrekkelig kjent med kjøretøyets funksjoner og sikkerhetsutstyr.
2022-07	2022-19T	Statens havarikommisjon tilrår at Trondheim kommune etablerer retningslinjer for vektlegging av trafiksikkerhet i anbud og kontrakter med leverandører, samt etablerer rutiner for systematiske trafiksikkerhetsvurderinger av kommunale enheter og vareleveranser.
2022-08	2022-20T	Statens havarikommisjon tilrår at Politidirektoratet og Statens vegvesen etablerer retningslinjer og samarbeid for å sikre at Vegtrafikksentralen (VTS) alltid varsles ved trafikkulykker og branntilløp på høyhastighets motorvei, slik at VTS kan vurdere viktigheten av meldingen, samt behov for å iverksette tilpassede og rettidige trafikale tiltak.
2022-08	2022-21T	Statens havarikommisjon tilrår at Sørlandet sykehus vurderer om dagens praksis relatert til opplæring, trening og erfaringslæring for utrykningsførere i tilstrekkelig grad ivaretar trafiksikkerheten for eget personell og andre trafikanter. Utrykningsføernes risikovurderinger, plan for kjøring, plassering og fartstilpasning, samt kommunikasjon med andre trafikanter, bør særlig vektlegges.
2022-09	2022-22T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen setter krav til nødvendighetsvurdering (som en del av risikovurderingen) ved søknad om godkjenning av arbeidsvarslingsplan der manuell trafikkdirigering inngår, samt avslår bruk av trafikkdirigenter på strekninger der andre regulerende tiltak kan ivareta arbeidere og trafikanter sikkerhet ved arbeid på og ved vei.
2022-09	2022-23T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår og forbedrer veinormal N301 for arbeidsvarsling og manuell trafikkdirigering, med formål å ivareta trafikkdirigenter sikkerhet. I dette inngår blant annet tydeliggjøring av trafikkdirigenten buffersone og krav til fartsdempende tiltak i denne, krav til loggføring av dirigenten plassering, samt tydeliggjøring av ansvar for kvalitetssikring av utførelse i henhold til arbeidsvarslingsplan.
2022-09	2022-24T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår og forbedrer veinormal N301 når det gjelder opplæring av personell som er involvert i arbeidsvarsling og manuell trafikkdirigering, på områder av betydning for trafikkdirigenter sikkerhet.
2022-09	2022-25T	Statens havarikommisjon tilrår at Asfalt Remix gjennomgår og forbedrer opplæring og rutiner for å sikre at regelverket knyttet til rollen som ansvarlig for kvalitetssikring av utført arbeidsvarsling og manuell trafikkdirigering følges opp.
2022-09	2022-26T	Statens havarikommisjon tilrår at TrafikkDirigering AS gjennomgår og forbedrer opplæring og rutiner for å sikre at regelverket for arbeidsvarsling og manuell trafikkdirigering følges opp, spesielt med hensyn til områder av betydning for trafikkdirigenter sikkerhet.
Bane 2021-04	Bane 2021-09T	Statens havarikommisjon tilrår Samferdselsdepartementet å gjøre veieiere oppmerksomme på at det overordnede ansvaret for trafiksikkerhet og fremkommelighet på deres veier inkluderer kryssing av planoverganger.
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