



vegtilsynet

2020

Årsrapport





Sideterreng

Innhold

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



Rv. 41 Lavt rekkverk

Leders beretning

Til grunn for Vegtilsynets virksomhet ligger en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. I samspillet mellom fører, kjøretøy og veg har alle et ansvar. Vi vet at førerne gjør feil. Derfor er det sentralt at veieierne 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 sammenlignet med andre europeiske land, må alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet opprettholde og styrke innsatsen for å nå nullvisjonen og de nasjonale sikkerhetsmålene. Vår vurdering er at vårt arbeid bidrar til å opprettholde og bedre sikkerheten på riksvegene.

Tre viktige mål i 2020 har vært å holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen, bidra til et formålstjenlig regelverk i vegsektoren og være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett.

Våre tilsyn er risikobaserte og prioriteres med utgangspunkt i de sikkerhetsmessige utfordringene vi ser i vegsektoren, og der innsatsen vår vil ha størst effekt. I 2020 har vi publisert 10 tilsynsrapporter og en tilstandsrapport, som er resultat fra gjennomførte inspeksjoner. Vi har avdekket 20 avvik og vi gav 11 observasjoner. Tilsynssakene omhandlet temaene trafikksikkerhet for helårssyklisten, behandle avvik, ivareta beredskap og tunnelsikkerhet.

Vegtilsynet ser at det er en utfordring for Vegvesenet å ha tilstrekkelig oversikt over tilstanden på veginfrastrukturen. Vi har blant annet sett at høy asfaltkant/manglende grusskulder er et gjennomgående problem på riksveg. Førere kan miste kontrollen på grunn av dette og i verste fall kan det føre til alvorlige møteulykker. I sakene innen tunnelsikkerhet fant vi at Statens vegvesen ikke har tilstrekkelig oversikt over tilstanden på ventilasjonsanlegg, og i tilsynene innen sikkerhet for syklistene fant vi at Statens vegvesen sitt system for inspeksjon av sykkelruter ikke legger til rette for at tilstanden på sykkelvegene er tilfredsstillende.

Vegtilsynet har hatt god dialog med Nye Veier i 2020, det har vært 1 tilsynssaker i 2020 og en vurderer høyere aktivitet i forhold til Nye Veier framover. Nye Veier får gradvis større portefølje og Vegtilsynet vurderer fra år til år hovedfokus på tilsynet vi gjennomfører.

Vegtilsynet lukket 26 avvik i 2020. Dette har blant annet bidratt til at tilstanden på rekkverk på riksvegnettet har fått et betydelig løft, og at Statens vegvesen sitt inspeksjonssystem for rekkverk er forbedret. Videre har Statens vegvesen sitt styringssystem for drift og vedlikehold blitt mer risikobasert.

For å bidra til et formålstjenlig regelverk har vi i 2020 levert utredningen "Sjølvrledning i lange eittløpstunneler". Rapporten ble oversendt til Samferdselsdepartementet i oktober. Vegtilsynet anbefaler flere tiltak for å øke sikkerheten i tunneler. Tiltakene er ventet å ha lav kostnad og kan gjennomføres med eksisterende teknologi.

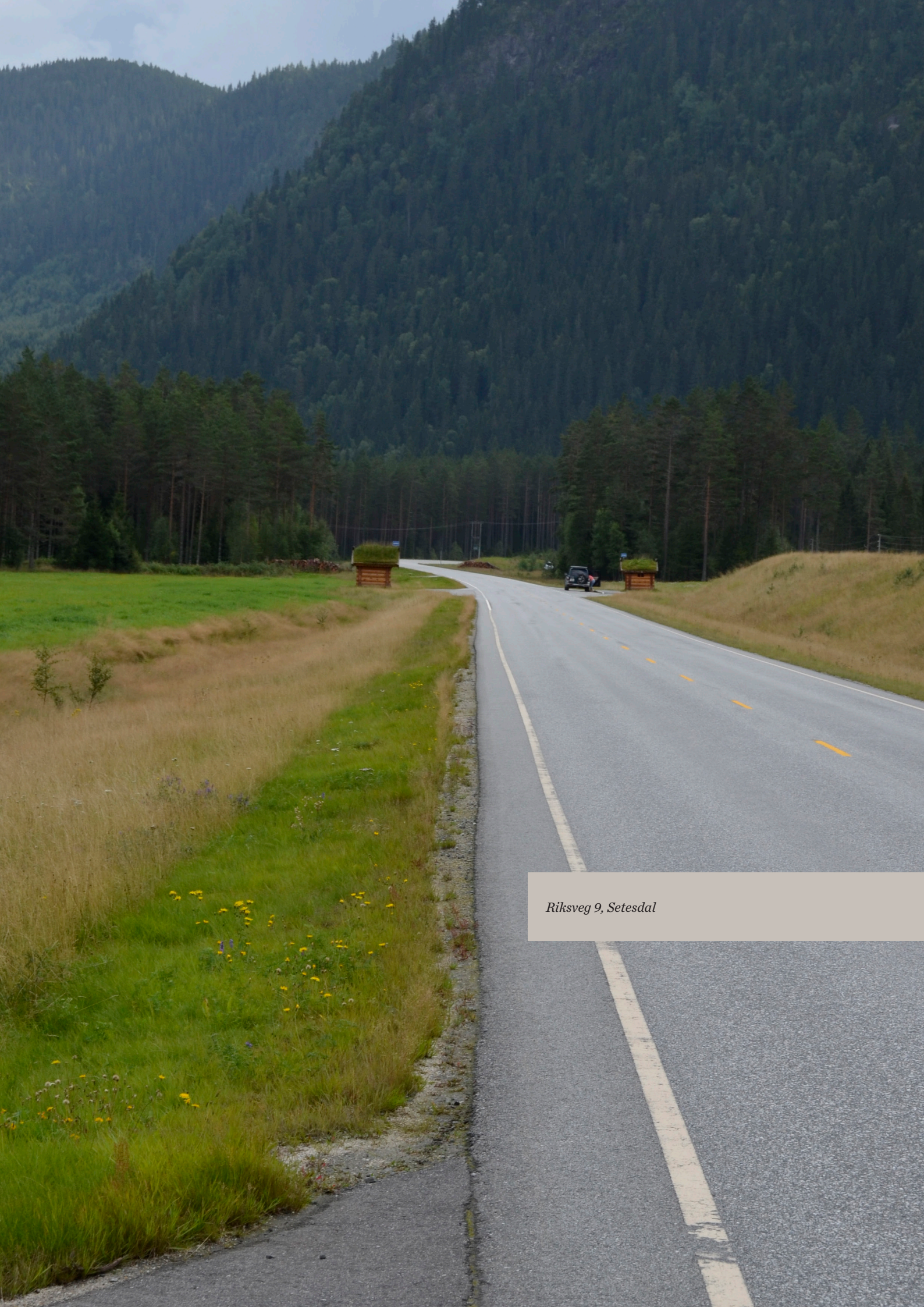
Vi har gjort flere tiltak som aktiv pådriver for sikkerhet på vegnettet i 2020. Ett tiltak har vært å dele våre erfaringer fra tilsyn med andre vegeiere enn de vi har ført tilsyn med. Vi har også informert om arbeidet vårt til ulike interessentgrupper og organisasjoner.

Covid-19 pandemien har påvirket vår aktivitet, særlig i begynnelsen. Fravær internt og tilgjengelighet hos tilsynspart forsinket fremdriften i tilsyn og arbeidet med å foreslår endringer i regelverk. Flere arrangement og konferanser er blitt avlyst, der vi skulle bidra til erfaringsdeling og læring gjennom aktiv formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter.

Vegtilsynets regnskap for 2020 er avsluttet innenfor budsjettet, med en utnyttelsesgrad på 94 prosent av tildelingen. Vi så en positiv utvikling i utnyttelse av bevilgningen i perioden 2017 til 2019, mens i 2020 har særlig situasjonen med covid-19 påvirket vår aktivitet. Totalt sett er jeg fornøyd med samlet måloppnåelse i 2020. Resultat av tilsyn i form av funn, lukking av avvik og opplevd nytte er i stor grad som forventet.



Magnus Steigedal
Direktør
vegtilsynet



Riksveg 9, Setesdal

Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål

Utgangspunktet for Vegtilsynets arbeid er regjeringens hovedmål om at transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drep- te eller hardt skadde i transportsektoren.

Vegtilsynet skal være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett i tråd med de overordnede målsettingene for transportpolitikken.

Hovedaktiviteten til Vegtilsynet skal være å 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 satte fem hovedmål for Vegtilsynets virksomhet i 2020:

- holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen
- tilrettelegge 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 (minimum av generell sikkerhetsrelevant informasjon om trafikk) og 962/2015 (tilgjengeleggjøring av sanntids-trafikkinformasjontjenester).

Andre krav til Vegtilsynets virksomhet i 2020 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 Samferdselsdepartementet.

Vegtilsynet er organisert i fagområdene tilsyn, veg, juridisk samt drift og utvikling. Et tilsynslag består hovedsakelig av en tilsynsleder, 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, sak- arkivsystem, intern sikkerhet, IKT og kommunikasjon.



Ved årets slutt hadde Vegtilsynet 12 fast ansatte og tre stillinger er vakante. I en periode, har Vegtilsynet i 2020 hatt en timelønnet.

Presentasjon av utvalgte hovedtall

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

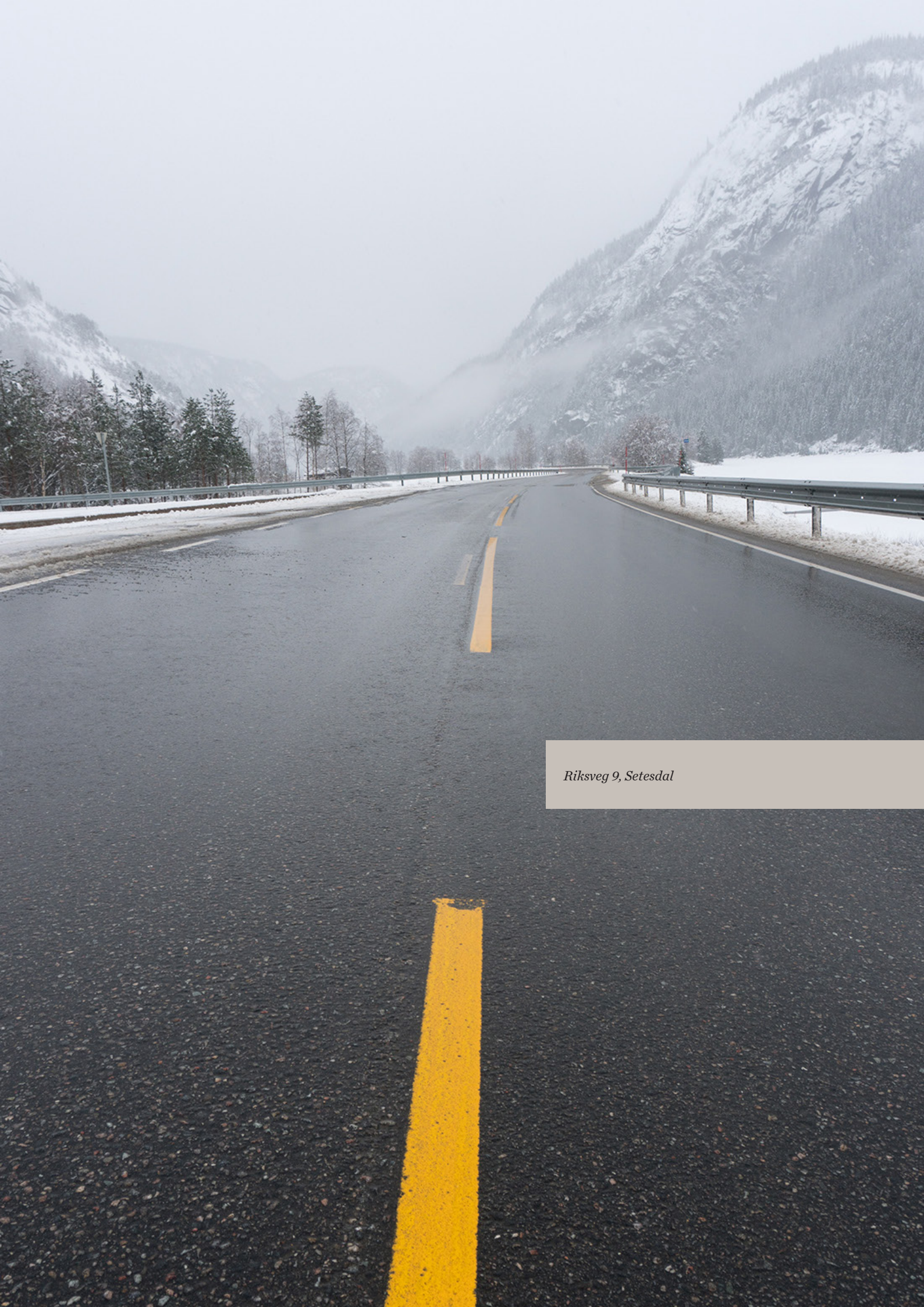
Nøkkeltall*	2018	2019	2020
Antall ansatte	15	14	13
Antall avtalte årsverk	14	13	13
Antall utførte årsverk	13,7	13,0	12,04
Samlet tildeling (1000 NOK)	20 229	20 174	18 272
Utnyttelsesgrad av bevilgningen (%)	93%	100%	94%
Driftsutgifter (1000 NOK)	18 780	20 088	17 193
Lønnsandel av total omsetning (%)	66 %	58 %	68 %
Lønnsutgifter per årsverk (tusen kr)	908	956	949
Konsulentandel av total omsetning (%)	8 %	12 %	5 %

* regnskap er ført etter nettoføringsordning.

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

Volumtall, kjerneaktiviteter	2017	2018	2019
Antall tilsynssaker	15	23	11
Antall forslag endring i regelverk	0	0	2
Antall FoU-prosjekter	1	0	0*

* Vegtilsynet har startet to FoU forprosjekt, der rapport kommer i 1.kvartal 2021.



Riksveg 9, Setesdal

Årets aktiviteter og resultater

Vegtilsynet har i 2020 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 styringssystem 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 og det er bare én indikator som ikke er i samsvar med det vi forventet; antall gjennomførte tilsyn i forhold til antall planlagte tilsyn.

Tilsyn

Mål: å holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen

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

Samlet vurdering av resultater og effekter

I 2020 undersøkte vi disse fire hovedtemaene: tunnelsikkerhet, ivareta beredskap, behandle avvik og trafiksikkerhet for helårssyklisten.

Vegtilsynet trakk frem drift og vedlikehold som en hovedutfordring for Statens vegvesen i 2018 og 2019. I våre tilsyn i 2020 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 feil og mangler.

Behandle avvik

Vi har gjennomført tilsyn med vegdekke og drenering ute på veg, og med Statens vegvesens system for å sikre at avvik på eller langs vegen håndteres raskt nok til at trafikksikkerheten ivaretas. Våre tilsyn viste blant annet følgende:

- Statens vegvesen mottar ikke rapport om alle hendelser på veg i tråd med frist
- Statens vegvesen kan ikke dokumentere at de utbedrer avvik i tråd med krav til tiltakstid
- Høy asfalkant/manglende grusskulder er et gjennomgående problem på riksveg



Bildet viser hvor et kjøretøy trolig har kjørt utfor en høy asfalkant, skadet kanten, og så skrenset over i motsatt

Nye Veier har en vesentlig mindre og nyere portefølje enn Statens vegvesen, så vi tilpasser vårt arbeid til hvor langt Nye Veier har kommet. Nye Veier har gått fra å være en ren utbygger til også å drifte veg, så i 2020 gjennomførte vi et tilsyn hvor vi så på deres system for drift av veg. Saken viste at Nye Veiers styringssystem for drift av veg i all hovedsak er tilstrekkelig. Vi fant tre avvik og én observasjon.

Tunnelsikkerhet

Vegtilsynet har de siste tre årene gjennomført tolv tilsynssaker som har involvert tunnelsikkerhet. Vi ser at det er svikt i rutiner og utstyr som skal ivareta sikkerheten i tunnelen. To av disse ble utgitt i 2020.

Tunneler består av mye sikkerhetsutstyr, og ventilasjonsanlegg er en viktig del av det. I en ett-løpstunnel kan ventilasjonsanlegget være avgjørende for redning ut av tunnelen. Tilsynet viste at:

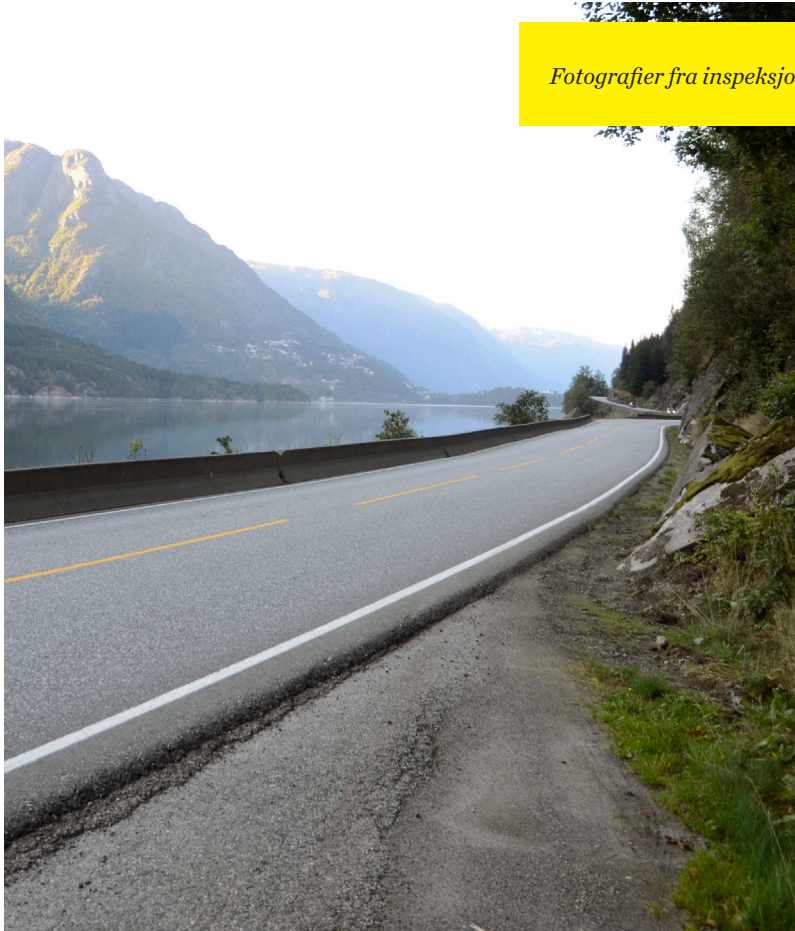
- det ikke var dokumentert at det er utført nødvendig drift og vedlikehold av ventilasjonsanlegg i tunnelene.
- det ikke var utarbeidet instruks for drift og vedlikehold av ventilasjonsanlegg i samsvar med krav.

Sikkerhetskrolløren har en viktig rolle innen tunnelsikkerhet, og skal blant annet samordne forebyggings- og vernetiltak for trafikantenes sikkerhet. Vegtilsynet har i tilsyn undersøkt om tunnelsikkerhetsforskriftens krav til sikkerhetskrollør er implementert hos tilsynspart, og om kravene er fulgt. Tilsynet viste at:

- Statens vegvesen ikke har et tilstrekkelig styringssystem for å sikre etterlevelse av tunnelsikkerhetsforskriften når det gjelder sikkerhetskrollørens oppgaver.
- ikke alle oppgavene som etter tunnelsikkerhetsforskriften pålegges sikkerhetskrollørene, er gjennomført.



Fotografier fra inspeksjoner



Ivareta beredskap

I løpet av 2020 gjennomførte vi to tilsynssaker med beredskapen i Statens vegvesen.

Vegtrafikksentralen (VTS) er en viktig del av beredskapen i Statens vegvesen og vi har derfor undersøkt hvordan VTS behandler meldinger fra trafikanter om farlige forhold på veg. Tilsynssaken viste at:

- Statens vegvesen ikke i tilstrekkelig grad sikrer at meldinger om farlige forhold på veg, som blir meldt VTS, blir utbedret før de blir lukket i systemet.

Dette kan føre til at viktige meldinger i en hektisk hverdag ikke blir håndtert, og dette kan igjen føre til at sikkerheten på vegnettet ikke blir ivaretatt.

- Statens vegvesen har et system for mottak av publikumshenvendelser, men de har ikke satt et eget mål om hvor mange som skal komme gjennom til VTS ved henvendelser, eller hvor lang ventetid det kan være.

Beredskapsplaner og øvinger er viktige element for å sikre at trafikksikkerhet på omkjøringruter blir ivaretatt. I saken «Trafikkberedskap og øvingar» fant Vegtilsynet blant annet følgende:

- For kontrakter for drift av veg som hadde oppstart i 2019, og som fikk ny entreprenør, har Statens vegvesen ikke gjennomført trafikkberedskapsøving innen ett år etter oppstart av kontrakt.

Grunnet situasjonen med covid-19 valgte vi i første halvår også å overvåke tilsynspartenes håndtering av sikkerheten på vegene, særlig når det gjaldt drifts- og beredskapsoppgaver.

Trafikksikkerhet for helårssyklisten

I løpet av 2020 gjennomførte vi én sak om inspeksjon av sykkelruter, og én sak om sykkelforbud i tunnel. Begge sakene ble gjennomført med Statens vegvesen som tilsynspart, og sakene viste at:

- Systemet for inspeksjon av sykkelruter er mangelfullt, men systemet følges for de delene av systemet der prosesser og prosedyrer foreligger.
- De samlede funnene av avvik fra inspeksjonene er ikke analysert, og det er heller ikke evaluert om systemet for inspeksjon av sykkelruter er tilstrekkelig og har den tiltenkte effekten.
- Det mangler oversikt over skiltvedtak om sykkelforbud i tunnel, og det er ikke sørget for at skilt som forbyr sykkeltrafikk er satt opp.



Kommisjonsdelegerte forordninger

For etterlevelse av generell sikkerhetsinformasjon etter forordning 886/2013 ble det ført tilsyn med Statens vegvesen og NRK. For etterlevelse av tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjonstjenester i sanntid etter forordning 2015/962 ble det ført tilsyn med Statens vegvesen. 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	2018	2019	2020
Indikator 1 – Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner			
Antall rapporterte avvik	40	52	20
Antall rapporterte observasjoner	25	22	11
Antall lukkede avvik	12	73	26
Antall åpne avvik (ved årsslutt)	50	29	23
Indikator 2 – Antall gjennomførte tilsyn ift. antall planlagte tilsyn			
Antall planlagte rapporter	9	39	17
Antall rapporter	15	23	11
Indikator 3 – Vurdering av kvalitet i forberedelse og gjennomføring av alle tilsyn*			
Grad av samsvar mellom risiko- og vesentlighetsvurderingen** og faktiske funn	-	3,9	3,0
Ekstern evaluering fra tilsynspart (spørreundersøkelse)	3,3	3,0	-

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

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

Indikator 1: Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner

Antall rapporterte avvik:

Antall rapporterte avvik har variert i perioden 2018 til 2020. I 2018 var det i gjennomsnitt 2,6 avvik per rapport, mens det i 2020 i gjennomsnitt var 1,8 avvik per rapport. Antall avvik kan indikere i hvilken grad tilsynsarbeidet er risikobasert, men ut fra antall saker og sakenes omfang kan også antall avvik variere. De viktigste funnene i 2020 er gjengitt i oppsummeringen av temaene.

Antall lukkede avvik:

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. Vår vurdering er at vi ved lukking i 2020 blant annet har bidratt til at:

- tilstanden på rekkverk på riksvegnettet har fått et betydelig løft og Statens vegvesen sitt inspeksjonssystem for rekkverk er forbedret.
- Statens vegvesen sitt styringssystem for drift og vedlikehold har blitt mer risikobasert.
- Statens vegvesen har revidert sin prosess for å "Følge opp eksterne revisjoner"
- Nye Veier har fått et mer robust styringssystem for drift av veg.
- Statens vegvesen sitt styringssystem for periodiske inspeksjoner for tunnel sikrer uavhengige inspeksjoner.
- og statens vegvesen har fått et system for å avdekke minstekrav etter tunnelsikkerhetsforskriften.

Antall åpne avvik:

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

Tema	Saker		Åpne avvik pr. 31.12.2020
Rekkverk og sideterreng	2018-19	System for oppfølging av rekkverk	1
	2019-19	Sikring av arbeidsområde	3
	2019-23	System for å sikre rekkverkskompetanse	1
Ivareta beredskap	2020-10	Vegtrafikksentralens behandling av meldinger fra trafikanter om farlige forhold på veg	1
	2020-11	Trafikkberedskap og øvingar	1
Behandle avvik og/ eller unngå hendelser	2020-05	Tiltakstid ved drift av eksisterende veg	3
Tunnelsikkerhet	2018-08	Sikkerheit i tunnelar som ikkje er oppgraderte, periodiske inspeksjonar	1
	2020-01	Statens vegvesens drift og vedlikehald av ventilasjonsanlegg i tunnelar	2
	2020-03	Sikkerhetskontrollørens oppgaver	2
Helårssyklisten	2019-31	Inspeksjon av sykkelruter	6
	2020-06	Sykkelforbudet i tunnel	2
Sum			23

Indikator 2: Gjennomføring av tilsynsprogram i samsvar med plan

17 tilsynssaker ble planlagt i 2020, og 11 saker ble gjennomført. Situasjonen med covid-19 påvirket vår aktivitet i 2020, særlig i første halvår.

I tillegg har tilsynsprogrammet blitt endret fordi det har vært hensiktsmessig å slå sammen flere saker i tilsynsprogrammet til én sak.



Indikator 3 Vurdering av kvalitet i forberedelse og gjennomføring av alle tilsyn
Våre interne evalueringer indikerer at kvaliteten i planleggingen og gjennomføringen av tilsynsarbeidet er god, men at det er rom for forbedring og utvikling.

Vi evaluerer grad av samsvar mellom risiko- og vesentlighetsvurderingen i tilsynsprogrammet og faktiske funn. Samlet sett er det godt samsvar, med en gjennomsnittlig skår på 3,0 av 4,0. I 2019 var skåren 3,9. I noen saker er det mindre grad av samsvar, og i disse sakene har vi forsøkt å justere sakens omfang/retning basert på risiko.

I 2020 var det liten respons på tilbakemeldingene fra tilsynspart på våre spørreundersøkelser. Det ble derfor ikke sendt ut spørreundersøkelser i siste halvdel av 2020. For 2021 vil vi vurdere andre måter å måle dette på.

Tilbakemeldinger fra tilsynspartene er at dialogen generelt er god, og at det er god oppfølging fra tilsynets side. Av forbedringsmuligheter blir det trukket frem at tilsynet i større grad kan synliggjøre hvilke risiko- og vesentlighetsvurderinger som ligger til grunn når varsel om tilsyn sendes, i tillegg at tilsynskriteriene spesifiseres i forkant av tilsynet.

Effektiv ressursbruk

Mål: Legge til rette for effektiv bruk av tilsynsressurser

Samlet tildeling utgjorde i 2020 kr 18.272.000.

Vegtilsynet har i 2020 hatt en mindreutgift i forhold til bevilgning på kr 1.079.000,-, som er en utnyttelsesgrad på 94 % av tildelingen. Vi så en positiv utvikling i utnyttelse av bevilgningen i perioden 2017 til 2019, mens i 2020 har situasjonen med covid-19 påvirket vår aktivitet. I hovedsak skyldes dette lavere aktivitet på grunn av covid-19 (reiseutgifter ifm. tilsyn, aktiv pådriver og andre kurs og konferanser) og lavere lønnskostnader enn budsjettet på grunn av ledige stillinger.

Reformen for avbyråkratisering og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2020. For Vegtilsynet er beløpet satt til kr. 95 000 på kap. 1323, post 01.

For å effektivisere driften vår, har vi i 2020 gjennomført endringer i IT-systemet som gjør at kostnaden i den faste avtalen om IKT-tjenester blir redusert. Kostnadseffekt i 2020 var ca. kr 130.000.

Vi jobber kontinuerlig med å effektivisere møte- og reisevirksomheten vår, blant annet ved å gjennomføre videomøter og ha gode rutiner for planlegging av reise. Situasjonen med covid-19 har i stor grad påvirket reisekostnadene i 2020.

	2018	2019	2020
Møte- og reisekostnader	Kr 743.115	Kr 678.824	Kr 183.211
% av samlet bevilgning	3,7 %	3,4 %	1,0 %

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	Fordeling 2020
Ledelse	27 %	22%
Kjerne	58 %	56%
Støtte	15 %	22%

** Vi har gjort endringer i hovedprosessene våre i 2020, og har derfor gjort justeringer i 2019 tallene i tabellen for å kunne sammenligne årene.*

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

Samlet ser vi at tidsbruk på støtte- og kjerneaktiviteter er redusert noe, men her kan det være naturlige forskjeller fra år til år. Vi har nå opparbeidet oss historiske data om hvor mye ressurser ulike oppgavetyper vanligvis krever. Dette er informasjon som vi har brukt som grunnlag for å planlegge tilsynsarbeidet for 2021.

Vi ønsker også å bruke det mer aktivt som et grunnlag for å kunne gjøre prioriteringer.

Drifts- og administrasjonseffektivitet

Vegtilsynet skal fra og med 2020 rapportere på indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. Vi har ikke sammenligningsgrunnlag fra tidligere år, og vil derfor følge utviklingen de neste årene.

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

Indikatorer	2020
KPI 1 – Lønnsutgifter per årsverk (tusen kr)	949
KPI 2 – Totalutgift per årsverk (tusen kr)	1 386
KPI 3 – Lønnsutgiftandel	68,5%
KPI 4 – Andel administrative utgifter	24,3%
KPI 5 – Administrative utgifter per årsverk (tusen kr)	338

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.

På grunn av situasjonen med covid-19, har Vegtilsynet ikke vært så aktiv som planlagt i 2020, men vi har blant annet gjennomført:

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

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 blant annet ført til læring om tunnelsikkerhet og ar-



E6 nord for Mo i Rana, Nordland

beidsvarsling.

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 aktivitetsplanen med på europeiske organisasjoners aktivitet når det gjelder trafikksikkerhet 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. Det pågår et arbeid for å få landene til å håndtere forordningene på en mest mulig lik måte. Det er opprettet en NAP (*National Access Point*) and NB (*National Body*) harmonization group der Vegtilsynet bidrar med våre erfaringer inn i dette internasjonale arbeidet.

FoU-virksomhet

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

Vegtilsynet har i andre halvår av 2020 startet opp to FoU-forprosjekter, med tema kjøring mot rødt stoppblinksignal og samarbeid på trafikksikkerhet. Sluttrapporter vil bli gitt ut i første halvdel av 2021.

Foreslå endringer i regelverk

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

Vegtilsynet har ferdigstilt utredningen “Sjølvrledning i lange eittløpstunneler” i 2020. Rapporten ble oversendt til Samferdselsdepartementet i oktober. Rapporten inneholder to anbefalinger knyttet til endringer i regelverk, og to anbefalinger knyttet til andre typer tiltak:

Vegtilsynet anbefaler blant annet at:

- det tas i bruk mobilbasert lokalisering og varsling
- det settes krav om utplassering av personlig verneutstyr mot røyk.

Tiltakene er vente å ha lav kostnad og kan gjennomføres med eksisterende teknologi.

Indikator 9-10 - Bidra til formålstjenlig regelverk	2019	2020
Antall gjennomførte utredninger ift. antall planlagte utredninger	0*/1	1/2
Andel forslag vurdert som aktuelle å arbeide videre med ift. antall forslag	N/A	0**/4

* Et utkast til rapport fra utredningen «Sjølvedning i lange eittløpstunneler» ble sendt til Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet i starten av oktober 2019 for å få eksterne vurderinger av resultatet.

** Det pågår samtaler mellom Samferdselsdepartementet og Vegtilsynet om oppgavefordelingen knyttet til hvordan anbefalinger i Vegtilsynets utredninger generelt skal følges opp. I påvente av denne avklaringen har Vegtilsynet ventet med å sende rapporten, med anbefalinger, til relevante aktører.

Vi har i tillegg svart på høringer om:

- nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet.
- endringer i vegtrafikkloven knyttet til arbeid på og ved veg.
- revisjon av N101 – Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr.
- revisjon av N601 – Sikkerhetskrav for elektriske installasjoner i veganlegg.



Riksveg 9, Hovden - Haukeli

Samfunnssikkerhet og beredskap

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

Klimatilpasning

I løpet av 2018 og 2019 gav vi ut flere rapporter som gjaldt klimatilpasning i Statens vegvesen, hvor vi ga avvik, observasjoner og anbefalinger.

I 2020 har vi hatt etterkontroll av både gjennomføring av inspeksjon og tilstanden på utvalgte skredsikringsobjekt, og vi så en vesentlig forbedring siden sist vi førte tilsyn, i 2018.

Vi har fortsatt oppfølging av tre anbefalinger fra 2019. Vi forventer å avslutte denne oppfølging i løpet av 2021.

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 klimatilpasning, vise til tilsynssaker som omhandler tunnelsikkerhet.

Alle tilsynssakene innen tunnelsikkerhet har funn som krever oppfølging.

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 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 2020

Vegtilsynet har utført en risikovurdering der formålet er å redegjøre for de mest sentrale risikofaktorene for å ikke nå våre mål i 2020, og å håndtere risiko med egnede tiltak. Risikovurderinger gjennomføres som en del av den årlige plan- og budsjettprosessen.

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

- å ikke rette tilsyn mot de områdene der risiko for svikt eller avvik i vesentlig grad påvirker sikkerheten. Dette gjelder hovedsakelig risiko for å ikke fange opp nye utfordringer som følge av endringer i tilsynspartenes arbeid.
- at tilsynssakene og oppfølgingen av disse ikke oppleves som aktuelle og relevante for tilsynspart (i arbeidet med endring og forbedring).
- å ha ønsket fremdrift i gjennomføring av tilsynssaker og forslag til endringer i regelverk.
- å ha for lavt aktivitetsnivå sammenlignet med tildeling.

De viktigste tiltakene som er utført i 2020 for å redusere risiko er:

- Revidert prosess for å utarbeide tilsynsprogrammet og for å identifisere risiko.
- Deltatt på kurs for å vedlikeholde høy tilsynskompetanse (alle deltakerne i tilsynslagene har minimum grunnkurs i ISO 9001/19011).
- Resultatansvarlige har gjennomført kurs i prosjektstyring.
- Inngått avtaler om eksternt bistand i FoU prosjekt, for å øke aktivitetsnivået.

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 2020.

Fellesføring om arbeidslivskriminalitet

For å motvirke arbeidslivskriminalitet bruker Vegtilsynet Difis standard kontraktskrav ved alle anskaffelser, for å sikre ivaretagelser av lønns- og arbeidsvilkår. I 2020 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.

Sykefraværet i 2020 var på 1,8 prosent og er en nedgang fra 2019. Resultatmålet i avtaleperioden var å holde sykefraværet under fire prosent. Vi har i 2020 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 2020.

År	2018	2019	2020
Sykefravær	1,1 %	2,3 %	1,8 %
Mål	4%	4%	4%

Likestilling og diskriminering

Vegtilsynet legger vekt på jevn kjønns- og aldersfordeling. Pr 31.12.20 er det fem (42 prosent) kvinner og sju (58 prosent) menn ansatt i Vegtilsynet. Gjennomsnittlig alder er 42 år, hvorav snittalder på kvinner er 47 år og menn 38 år. Per 31.12.2020 var den eldste ansatte 55 år og den yngste 32 år.

År	2018	2019	2020
Fast ansatte pr. 31.12.	13	13	12
Snittalder	41	41	42
Antall kvinner	5	6	5
Andel kvinner (%)	38%	46%	42%
Snittalder kvinner	47	46	47
Antall menn	7	7	7
Andel menn (%)	54 %	54 %	58 %
Snittalder menn	43	37	38

Bemannings-, kapasitets-, og kompetansesituasjonen i virksomheten

Vegtilsynet har i 2020 hatt noe mindre bemanning enn rammen på 15 stillinger. En stilling har vært holdt ledig i påvente av avklaring av nye oppgaver for Vegtilsynet. I tillegg har en ansatt vært timelønnet i deler av året. En fast ansatt har sluttet og ingen nye har begynt i Vegtilsynet i løpet av 2020.

Det utarbeides årlig en kompetanseplan for å sikre at Vegtilsynet har tilstrekkelig kompetanse til å oppfylle målene. I 2020 er det gjennomført flere kompetansehevende tiltak, bl.a. innenfor prosjektledelse. 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 2020 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 5 prosent av alle nyansettelser skal være personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Vegtilsynet har ikke hatt ansettelser i 2020, og har derfor ikke kunnet bidra til at målet blir oppfylt. Vi har deltatt på webinarer om temaet, og har endret standarteksten i stillingsannonsen vår basert på forslag fra arbeidsgiverportalen.

Vurdering av fremtidsutsikter

Vi fører i dag tilsyn med de aktørene som er ansvarlig for ca 11 prosent av det offentlige vegnettet i Norge. Ca 30 prosent av ulykkene med drepte og hardt skadde har skjedd på riksvegnettet de siste årene. Dette påvirker størrelsen i vårt bidrag til overordnet mål innen trafikksikkerhet. Samferdselsdepartementet vil vurdere Vegtilsynets oppgaveportefølje bl.a. i forbindelse med endringene på vegområdet som følge av regionreformen.

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, gjennom tilsyn på riksvegene og som pådriver for et sikkert vegnett, at dette ikke går på bekostning av trafikksikkerheten.

Det er påvist en betydelig underrapportering av skadde i den offisielle ulykkesstatistikken, som er basert på politirapporterte personskadeulykker.

For at trafikksikkerhetstiltak som iverksettes skal ha størst mulig effekt, er det avgjørende at skaderegistrene så langt mulig gjenspeiler det faktiske antallet hardt skadde og skadde.

Et satsingsområde er å videreutvikle vår risikobaserte tilsynsmetode. Risikobasert vil si at tilsynsaktivitetene rettes mot problemstillingene der risikoen for en uønsket utvikling vurderes å være størst. Risikobaserte tilsyn må bygge på et godt kunnskapsgrunnlag og krever at vi har gode systemer for å innhente relevant data fra trafikkulykkesregistre mm., og at vi kan anvende disse dataene på en systematisk måte i tilsynsarbeidet. Et sentralt spørsmål i arbeidet er hvordan ny teknologi kan understøtte risikobaserte tilsyn.

Ny teknologi vil også kunne påvirke vår tilsynsvirksomhet, for eksempel ved at tilsynspart tar i bruk nye løsninger. Vi ser for oss at økt bruk av digitale informasjonsmodeller og digitale styringssystemer vil medføre et økt behov for tilsyn med bruk av og sikkerheten til slike systemer i tiden fremover.

Et annet satsingsområde er å i større grad å prioritere oppgaver basert på forventet effekt. Vår viktigste oppgave for å bidra til trafikksikkerhet, er å føre tilsyn.

I tillegg skal vi foreslå endringer i regelverket, informere om vår virksomhet, og ta initiativ til FoU-virksomhet og andre faglige utredninger på Vegtilsynets ansvarsområde. Vårt utvidede samfunnsoppdrag er å være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett. Vi vil i de neste årene rette oppmerksomhet mot å prioritere de andre oppgavene basert på hva som gir størst effekt og for å øke aktivitetsnivået.

Drift og vedlikehold er ett område der vi de siste årene har funnet store svakheter i etterlevelse av krav. Vi har sett at det er en manglende oversikt av den faktiske tilstanden på deler av veginfrastrukturen. Vi vil være en pådriver for at det innføres tiltak (ny teknologi, digitale løsninger) som kan gi bedre kunnskap om tilstanden på dagens vegnett. Bedre tilstandsvurderinger som grunnlag for vedlikehold, er sentralt for et vegsystem som er sikkert og pålitelig.

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

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

Årsregnskapet

Ledelseskommmentar for årsregnskapet 2020

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Vegtilsynet er en bruttobudsjettert virksomhet, og regnskapet for 2020 er ført etter kontantprinsippet.

I 2020 har Vegtilsynet disponert tildelinger på kr 18.272.000,-, under kap. 1323 post 01. Dette inkluderer kr 12.000,- i overføring av ubrukt bevilgning fra 2019.

Vegtilsynet har i 2020 ikke hatt driftsinntekter, investerings- og finansposter, innkrevingsvirksomhet, tilskuddsforvaltning eller andre overføringer til/fra staten.

Vegtilsynet har i 2020 hatt en mindreutgift i forhold til bevilgning på kr 1.079.000,- som er en utnyttelsesgrad på 94 % av tildelingen. Vi så en positiv utvikling i utnyttelse av bevilgningen i perioden 2017 til 2019, mens i 2020 har situasjonen med covid-19 påvirket vår aktivitet. I hovedsak skyldes dette lavere aktivitet på grunn av covid-19 (reiseutgifter ifm. tilsyn, aktiv pådriver og andre kurs og konferanser) og lavere lønnskostnader enn budsjettert på grunn av ledige stillinger.

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 2021 og vil bli publisert på virksomhetens nettsider sammen med årsregnskapet når den foreligger.



Magnus Steigedal
Direktør
vegtilsynet

Prinsippnote årsregnskapet

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

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

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

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

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

Bevilgningsrapporteringen

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

Artskontorapporteringen

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



Riksveg 134 mellom Haukeli og Røldal

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2020						
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merutgift (-) og mindredregift**
1323	Driftsutgifter	01	A, B	18 272 000	17 192 630	1 079 370
1633	Nettoføringsordningen	01		0	793 856	
Sum utgiftsført				18 272 000	17 986 486	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post		Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merinntekt og mindreinntekt
5309	Tilfeldige inntekter, Ymse	29		0	15 900	
5700	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	72		0	1 454 890	
Sum inntektsført				0	1 470 790	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet					16 515 696	
Kapitalkontoer						
60094503	Norges bank KK inn- og utbetaling				-16 619 466	
713215	Endring i mellomværende statskassen				103 770	
Sum rapportert					0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)						
				31.12.2020	31.12.2019	Endring
713215	Mellomværende med statskassen			-353 168	-456 938	103 770

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger*	Samlet tildeling
1323 01	12 000	18 260 000	18 272 000

* Årets tildelinger består av ordinær tildeling kr 19.200.000, virkning av lønnsoppgjøret kr 60.000 og saldering av budsjettet -1.000.000.

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	1 079 370	1 079 370	913 000	913 000

** Maksimalt beløp som kan anmodes å få overført er 5 prosent av årets tildelinger, kr 18.260.000,-.

Avtaler som forplikter utover budsjettåret

I tildelingsbrevet for 2020 fremgår at Vegtilsynet har fullmakt etter bevilgningsreglementet til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret. Vegtilsynet har per 31.12.2020 tre avtaler som forplikter utover budsjettåret. Disse gjelder tjenesteavtaler om kjøp av IKT og lønns- og regnskapstjenester, i tillegg til leieavtale av kontorlokaler inklusive renhold og parkering, og leasing avtale bil

Forpliktelser	Forpliktelser 2020 (mill.kr)	Avtalens totalverdi (1.1.2020–opphørsdato) (mill.kr)
Tjenesteavtaler	1,7	3,4
Leieavtale	1,6	3,2
Sum forpliktelser	3,3	6,6

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2020			
	Note	2020	2019
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	1	11 774 392	12 425 027
Andre utbetalinger til drift	2	5 417 642	7 735 836
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		17 192 034	20 160 862
Netto rapporterte driftsutgifter		17 192 034	20 160 862
Investerings- og finansinntekter til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter		0	-70
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		0	-70
Investerings- og finansutgifter til bevilgningsregnskapet			
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		596	640
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		596	640
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	3	596	710
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		15 900	16 800
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		1 454 890	1 541 235
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		793 856	1 197 701
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-676 934	-360 334
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		16 515 696	19 801 239
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Eiendeler og gjeld		2020	2019
Fordringer		0	300
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-353 168	-446 402
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		0	-10 836
Sum mellomværende med statskassen	4	-353 168	-456 938

Note 1. Utbetalinger til lønn		
	31.12.2020	31.12.2019
Lønn	9 372 037	9 709 330
Arbeidsgiveravgift	1 454 890	1 541 235
Pensjonsutgifter*	1 078 671	1 108 539
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-217 336	-43 560
Andre ytelser	86 130	109 484
Sum utbetalinger til lønn	11 774 392	12 425 027
Antall utførte årsverk	12,4	13,0

* Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2020 er 14,0 prosent. Premiesatsen for 2019 var 14,0 prosent.

Note 2. Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2020	31.12.2019
Husleie	1 320 089	1 302 183
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	3 709	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	405 737	390 964
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	0	0
Mindre utstyrsanskaffelser	45 464	18 827
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 094 114	1 184 698
Kjøp av konsulenttjenester	980 472	2 330 036
Kjøp av andre fremmede tjenester	948 338	1 004 415
Reiser og diett*	88 533	357 438
Øvrige driftsutgifter	531 187	1 147 276
Sum andre utbetalinger til drift	5 417 642	7 735 836

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

Note 3. Finansinntekter og -utgifter		
	31.12.2020	31.12.2019
Renteinntekter	0	-70
<i>Sum innbetaling av finansinntekter</i>	<i>0</i>	<i>-70</i>
Renteutgifter	70	640
Annen finansutgift	526	0
Sum utbetaling av finansutgifter	596	640

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

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

		31.12.2020	31.12.2020	
		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	-514 079	0	-514 079
	Skyldig skattetrekk	-353 168	-353 168	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	<i>Annen kortsiktig gjeld</i>	0	0	0
	Sum	-867 247	-353 168	-514 079
Sum		-867 247	-353 168	-514 079

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