



Årsrapport

2024



Innholdsfortegnelse

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



1. Leders beretning

Trafikksikkerhetsutviklingen i 2024 var positiv sammenlignet med de to foregående årene, men fortsatt er vi godt bak målkurven for å nå etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Det er et behov for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet for å nå målet om null drepte og hardt skadde i 2050. Et mål som krever systematisk arbeid på tvers av myndigheter og private aktører.

Vegtilsynet fører tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS. Vi er en uavhengig tilsynsmyndighet, som betyr at vi selv velger tilsynssaker innenfor vårt mandat. Med den friheten følger også et ansvar. Et ansvar med å velge risikobaserte tilsynssaker og sette søkelys på viktige områder for sikkerheten på riksvegene og på den måten bidra til forbedring. Gjennom arbeidet skal vi påse at regler og lover relevant for sikkerheten på vegen blir etterlevd, og stimulere til forbedring i vegsektoren.

Samfunnsoppdraget vårt er like viktig nå som før: Å bidra til å øke trafikksikkerheten og at vi når visjonen om null drepte og hardt skadde.

Resultatene våre for 2024 vurderer jeg som gode. Vi har levert 11 tilsyns- og tilstandsrapporter innenfor et bredt område av tema, og har fulgt opp tidligere saker vi har gjennomført. Vi gjennomfører tilsyn som en kombinasjon av systemkontroll, kontroll av om spesifikke krav er ivaretatt, og tilsyn preget av mer dialog med ledelsen. Vi følger opp sikkerhetstilrådingene innen veg gitt av Statens havarikommisjon og i 2024 har vi lukket 15 sikkerhetstilrådingene. I årsrapporten kommer vi inn på bredden av vårt arbeid som en tilsynsetat, enten det er innenfor bru- og tunnelforvaltning, ras- og skredsikring, arbeidsvarsling eller vinterdrift, men også forbedringsarbeid relatert til kjøretøy og regelverksutvikling.

Vi har i dag tilsynsmyndighet på riks- og europaveg, men vi er opptatt av å være en pådriver for trafikksikkerhet for hele vegnettet. Blant annet har vi gjennomført flere nettseminar og møter for å dele erfaringer med fylkeskommunene, kommuner og andre. På bestilling fra Samferdselsdepartementet har vi i 2024 jobbet med å utrede en ny forskrift med krav til styringssystem etter veglova § 11. Vi utreder også om det skal stilles like krav til fylkeskommunene, som for Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Gjennom tilsynsarbeidet finner vi at mye er på plass. Som oftest er det er på plass et rammeverk i form av et styringssystem. Avvik vi avdekker handler som oftest om at eget system ikke etterleves. De bakenforliggende årsakene til dette er nyansert og kan handle om at eget system ikke oppleves relevant for de ansatte, eller at sentrale forutsetninger som tilstrekkelig kapasitet eller ansvars- og rollefordelingen ikke er klar nok.

Vi har gjennomført oppfølgingsundersøkelser av enkelte tidligere tilsyn og på disse områdene har vi sett en forbedring. Dette er positivt og viser viktigheten av et risikobasert tilsyn, men viktigst er at tilsynspartene har et systematisk arbeid for å forbedre sikkerheten.

Voss, 14. mars 2025

Vegard Hansen

Vegard Hansen
direktør
Vegtilsynet



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 målsettingen for transportsikkerhet om en nullvisjon for drepte eller hardt skadde i trafikken. Vegtilsynet har ulike virkemidler for å bidra i dette arbeidet.

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

Vegtilsynet følger opp sikkerhetstilrådinge fra Statens havarikommisjon (SHK) på vegområdet. Dette innebærer å:

- føre oversikt over oppfølgingen av alle SHKs sikkerhetstilrådinge innen vegsektoren
- tilrå lukking til Samferdselsdepartementet når en tilråding anses tilstrekkelig fulgt opp
- gjennomføre effektmåling av utvalgte sikkerhetstiltak, dersom Vegtilsynet vurderer det som hensiktsmessig

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 2024 er:

- Tilsyn som bidrar til forbedring
- God oppfølging av sikkerhetstilrådinge fra Statens havarikommisjon innen veisektoren
- Være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett
- Effektiv bruk av tilsynsressurser

I tillegg er Vegtilsynet gitt et oppdrag i å utrede krav til styringssystem på riks- og fylkesvei. Vegtilsynet er også bedt vurdere i hvilken grad aktiviteten med erfaringsdeling kan styrkes.

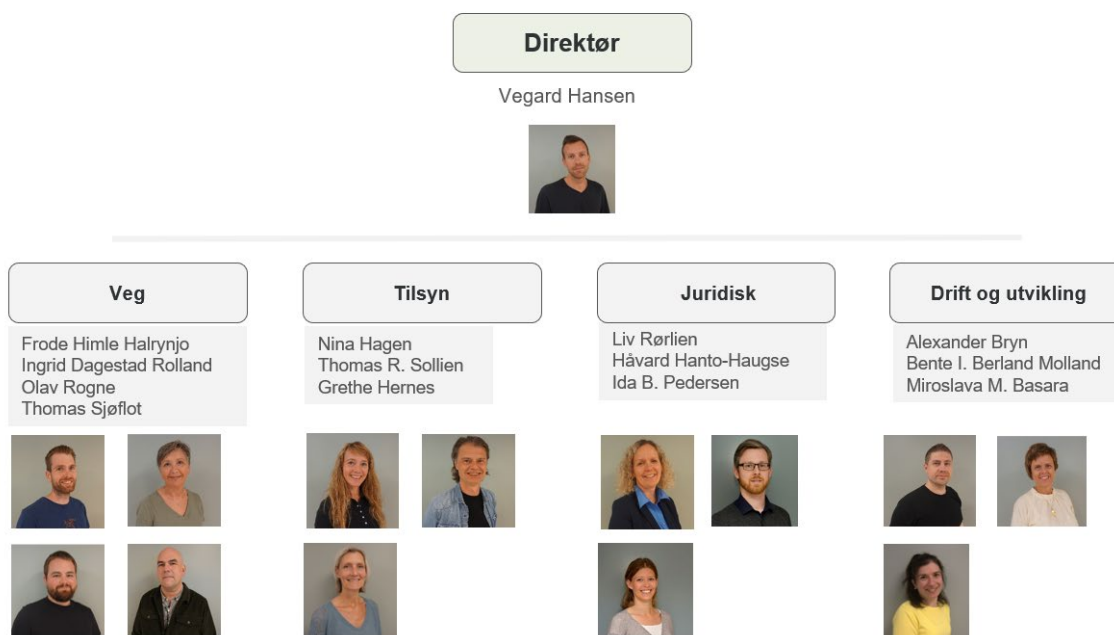
Andre krav til Vegtilsynets virksomhet i 2024 var blant annet:

- 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».
- å redusere konsulentbruken
- at det finnes en forsvarlig risikostyring og internkontroll av virksomheten



Organisasjon og ledelse

Vegtilsynet er lokalisert på Voss, og er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Vegtilsynet er organisert i fagområdene tilsyn, veg, juridisk, og drift og utvikling. Ved årets slutt hadde Vegtilsynet 14 fast ansatte.



Fagområdene tilsyn, veg og juridisk gjennomfører kjerneoppgavene våre som tilsyn, oppfølging av tilrådinger fra Statens havarikommisjon, erfaringsdeling og utrednings- og regelverksarbeid. Fagområdet drift og utvikling er ansvarlige for støtteoppgavene.

Presentasjon av utvalgte hovedtall

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




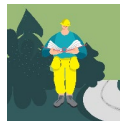
Nøkkeltall*	2024	2023	2022
Antall ansatte	14	13	14
Antall avtalte årsverk	14	13	13
Antall utførte årsverk	13	13	13
Samlet tildeling (1000 NOK)	21 529	20 453	19 534
Utnyttelsesgrad av bevilgningen (%)	92 %	96 %	98 %
Driftsutgifter (1000 NOK)	19 810	19 651	19 206
Lønnsandel av driftsutgifter (%)	63 %	64 %	64 %
Konsulentandel av driftsutgifter (%)	8 %	10 %	10 %

* Nøkkeltall etter kontantprinsippet, ikke SRS



3. Årets aktiviteter og resultater

Vegtilsynet har i det vesentlige, nådd sine mål og prioriteringer som er satt i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet for 2024. Gjennom arbeidet bidrar vi også inn i FNs bærekraftsmål nr. 3 om god helse, og bærekraftsmål nr. 11 om bærekraftige byer og samfunn.

Mål	Vurdering	Vurdering av måloppnåelse	Identifiserte risikoer
Tilsyn som bidrar til forbedring 		Vi har levert 11 tilsyns- og tilstandsrapporter innenfor et bredt område av tema, og har fulgt opp tidligere saker. Arbeidet gir effekt når det gjelder forbedring av organisatoriske forhold, og forbedret tilstand ute på veien. Vi får gode tilbakemeldinger.	Mangler eksterne krav til styringssystem på vei. Risiko for at innretning av tilsyn ikke bidrar til å nå overordnede mål med tilsynet.
God oppfølging av sikkerhetstiltak 		I 2024 har vi lukket 15 tilrådinger og formidlet viktige tilrådinger bredt til andre aktører for læring. Vi får gode tilbakemeldinger, fra Statens havarikommisjon og aktørene som mottar tilrådinger for oppfølgingsarbeidet vi gjør.	Risiko for at tilrådinger ikke blir fulgt tilstrekkelig opp av eksterne
Pådriver for trafiksikkerhet 		Vi har etablert en arena for erfaringsdeling med fylkeskommuner og andre vegaktører og gjennomført nettseminar med mange deltakere. Vi har hatt god fremdrift i arbeidet med å utarbeide forskrift til styringssystem og utrede om det skal være samme krav til fylkeskommunene.	Risiko for at vi ikke får prioritert dette i tilstrekkelig grad pga gjennomføring av andre oppgaver.
Effektiv bruk av tilsynsressurser 		92 % bruk av bevilgningen i 2024. Dette skyldes hovedsakelig forsinket lønnsoppgjør.	Vi har få ressurser på et bredt spekter av oppgaver. Risiko for at organisering i tilsynslag kan begrense fremdrift og gjennomføringsevne.



3.1 Tilsyn

Mål: Tilsyn som bidrar til forbedring

Styringsparameter 1: Høy kvalitet på tilsynsutøvelsen

Effekt av tilsynsarbeidet i form av økt trafikksikkerhet er et langsiktig arbeid. Under gis hovedessensen fra tilsynssakene vi har gjennomført i 2024.



Bruforvaltning

I 2024 har vi sett at det er svakheter ved systemet for oppfølging av inspeksjoner i Statens vegvesen. Flere deler av organisasjonen opplever kvalitetssystemet som lite nyttige og de blir i liten grad benyttet av de som arbeider med oppfølging av bruinspeksjoner. Bruforvaltere opplever også at det er krevende å følge opp pålagt ansvar og oppgaver.



Tunnel

Statens vegvesen etterlever ikke tunnelsikkerhetsforskriftens krav til frekvens for øvelser i tunneler. Vår vurdering er at regelverket for veg er ikke harmonisert med regelverk for brann- og redningstjenesten.



Arbeidsvarsling

Nye Veier AS har et system som legger til rette for at sikring av arbeidsområder i all hovedsak er i tråd med krav. Vi gjennomførte stikkprøver på to utvalgte strekninger. Her har vi sett en bedring sammenlignet med tilsyn vi gjennomført i 2019.



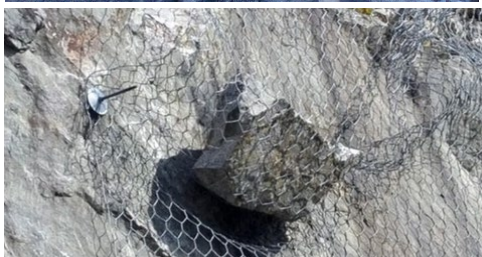
Smal 4-felts veg

Saken viste at det ikke var felles forståelse av i hvilken grad Nye Veier AS sitt styringssystem sikrer etterlevelse av det eksterne kravet om avbøtende tiltak ved bygging av smal-firefeltsveg. I etterkant har tilsynspart gjennomført møter med Vegdirektoratet om dette.



Skredhåndtering

Statens vegvesen har et system som legger til rette for at risikostyring av skredfare gjøres systematisk i prosjekter, men at det er svakheter ved etterlevelse av krav. I hovedsak gjelder dette utarbeidelse av planer for kontroll.



Skrednett

Vi har gjennomført en tilstandsundersøkelse som en etterkontroll av saker gjennomført mot Statens vegvesen i 2018. Rapporten viser at kvaliteten på skrednett er forbedret.



Sideterreng

Tilstandsrapport i område nord viste at flere punkter med vann i nærheten av vegen manglet rekkverk og at det er etterslep på rekkverk (særlig rekkverksender). Vi følger dette videre opp i dialog med Statens vegvesen.

Egenvurdering av kvalitet

Vi vurderer kvalitet av tilsynsarbeidet vårt ved å innhente tilbakemeldinger fra tilsynspart, eksterne med revisjonskompetanse, samt gjennomføre interne evalueringer. Revisjonsmetodikken i Vegtilsynet er i tråd med internasjonale standard (ISO 19011:2018). Tilsynsledere har gjennomført kurs og har lagt opp et løp for å bli sertifiserte revisjonsledere.

Den samlede vurderingen vår er at kvaliteten på tilsynsutøvelsen vår er god.

- Tilbakemeldinger fra tilsynspartene er at dialogen mellom partene er god, og at tilsynssakene generelt oppleves som relevant for trafikksikkerheten og arbeidet med kontinuerlig forbedring. Av forbedringspunkter er det nevnt:
 - Formidle informasjon om de ulike tilsynsformene Vegtilsynet utvikler.
- Våre interne evalueringer indikerer at kvaliteten i planleggingen og gjennomføringen av tilsynsarbeidet er god, men at det er behov for å:
 - skape en større trygghet i planlegging og gjennomføring av tilsyn. Vi har ikke per i dag ikke en forskrift for styringssystem på vei, og det bidrar til usikkerhet rundt hvilke krav man stiller til tilsynspart.
 - implementere endringer, som er gjort i tilsynsmetodikk, bedre i organisasjonen.



- Eksterne konsulenter har vurdert den revisjonsfaglige kvalitet i alle tilsynsrapportene levert i 2024. Tilbakemeldingene er at rapportene våre på sitt beste har meget høy revisjonsfaglig kvalitet. Det trekkes frem av rapportene jevnt over er godt nyanserte, og at den analytiske kvaliteten i rapportene i hovedsak er god. Samtidig er det områder Vegtilsynet bør utvikle seg på. Blant annet gjelder dette å:
 - utvikle sammendragene i rapportene slik at de kan leses mer frittstående, som «*executive summaries*». Dette kan gjøre rapporten mer tilgjengelig og potensielt øke effekten av tilsynene.
 - synliggjøre tilsynskriterium tidligere i rapportene slik at leseren i større grad har klart for seg hva som blir undersøkt
 - forklare hvorfor det er viktig å jobbe med og ta tak i evt. avvik og observasjoner. Dette kan motivere til utvikling og forbedring hos tilsynspartene.

Styringsparameter 2: Antall gjennomførte tilsyn- og tilstandsrapporter ift. plan

Indikator	2024	2023	2022
Antall planlagte tilsynssaker	11	9	11
Antall gjennomførte tilsynssaker	10	7	7

Vi planla å gjennomføre 11 tilsynssaker i 2024 og gjennomførte 10 tilsynssaker. Vi hadde ved utgangen av året i tillegg en tilsynsrapport klar som utkast. Vi vurderer at vi har truffet bra på planlegging av tilsynsprogrammet for 2024 og at vi har gjennomført programmet i tråd med målsetting (+/-1 i forhold til plan).

Styringsparameter 3: Antall rapporterte og åpne avvik/observasjoner

Indikator	2024	2023	2022
Antall rapporterte avvik	1	6	4
Antall rapporterte observasjoner	4	8	2
Antall lukkede avvik	2	9	7
Antall åpne avvik (ved årsslutt)	5	6	14

Vi har færre rapporterte avvik sammenlignet med foregående år. Omfanget og design av den enkelte sak, fører til variasjon i antall rapporterte avvik. Nedgangen har og en viss sammenheng med utvikling av tilsynsmetodikken vår. Vi har i 2024 levert noen rapporter der tilsynet var mer dialog-preget, der vi ikke har gitt avvik eller observasjoner, men der vi følger opp konklusjonene i rapporten.

Tabellen under viser åpne avvik ved årsslutt.

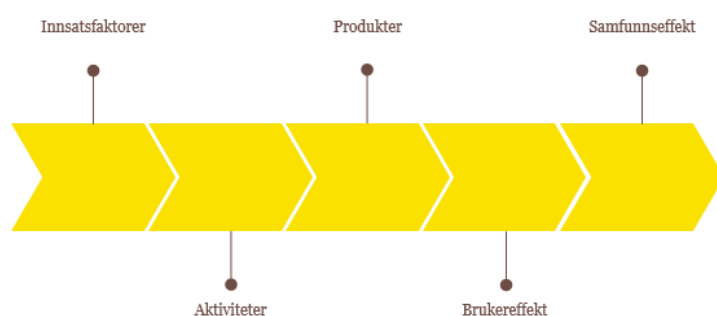
Saker		Åpne avvik pr. 31.12.2024
2020-05	Tiltakstid ved drift av eksisterende veg	3
2023-02	Øvelser i tunnel	1
2024-01	Håndtering av skredfare i utbyggingsprosjekter	1
Sum		5



Styringsparameter 4: Oppnådde effekter som følge av tilsynsutøvelsen

Oppfølgingsarbeidet i etterkant av tilsyn er viktig for å følge opp at det gjennomført tiltak for å hindre gjentakelse. Vår vurdering er at lukking har bidratt til flere brukereffekter, ved at vegeiere arbeider på en bedre måte for å ivareta trafikksikkerheten. Vi vurderer effekt basert på:

- **Brukereffekter:** At vegmyndigheter og andre vegaktører arbeider på bedre og mer effektive måter for å ivareta trafikksikkerheten.
- **Samfunnseffekter:** At tilstanden på vegnettet blir bedre, og/eller at trafikkulykker reduseres som følge av vårt arbeid.



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

Under er en kvalitativ vurdering av brukereffekter:

Økt kvalitet på skrednett (Statens vegvesen)

I 2018 viste tilsyn at Statens vegvesen ikke kunne dokumentere at de inspiserer og drifter skredsikrings- og skredvernstiltak som for eksempel is- og skrednett. Basert på sakene ble det gjennomført flere tiltak. Vegtilsynet leverte i 2024 en tilstandsrapport som en oppfølging av sakene fra 2018. Konklusjonen i tilstandsrapporten er at kvaliteten på skrednett på Statens vegvesen sine strekninger har blitt bedre.

Bedre system for å sikre arbeid på og ved veg (Nye Veier AS)

I 2019 gav Vegtilsynet avvik på at styringssystemet til Nye Veier AS knyttet til arbeidsvarsling ikke ivaretok trafikksikkerheten effektivt på E6 Innlandet. Vegtilsynet gjorde en ny undersøkelse i 2024 der vi konkluderte med at Nye Veier AS har et styringssystem som legger til rette for at sikring av arbeidsområder i all hovedsak er i tråd med krav. Strekningene vi så på var E6 Ranheim – Værnes, og E6 Kvithammar – Åsen.

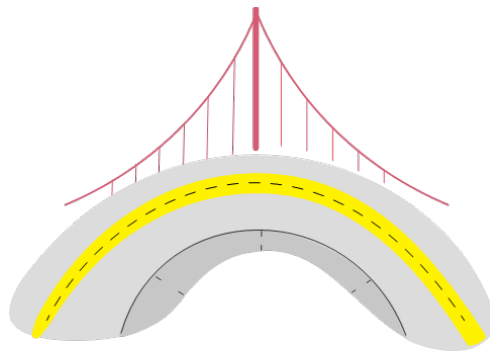
Trafikksikkerhetsrevisjoner i vegprosjekter (Nye Veier AS)

Vegtilsynet gav i 2023 avvik om at Nye Veier AS ikke har sørget for at det for alle vegprosjekter er gjennomført TS-revisjoner i tråd med krav. Nye Veier AS har på bakgrunn av saken vurdert årsaker og satt i verk flere tiltak. Blant annet er det gjort tiltak for å tydeliggjøre ansvarsfordeling i kontrakt, implementere varsler om forestående kontroller i digitale system, og forbedring av relevante prosesser/sjekklistene i eget styringssystem. TS-revisjonsrapporter vil fremover bli lagret i prosjektoppfølgingsystemet for hvert enkelt vegprosjekt.



Oppfølging av bruinspeksjon (Statens vegvesen)

Statens vegvesen har et pågående forbedringsarbeid, knyttet til kollapsen av Tretten-bru og tilsynsrapporter, der det jobbes med utvikling av prosesser for bruforvaltning i kvalitetssystemet. I tillegg er det et pågående arbeid med å få på plass teknisk dokumentasjon for eksisterende bruer og sikre at teknisk dokumentasjon er på plass før overtagelse av nye bruer. Videre er det et pågående arbeid med kartlegging av bruforvalter sin rolle og med revidert strategi for FDV-system (forvaltning, drift og vedlikehold) for bruforvaltning.



3.2 Følge opp sikkerhetstiltak

Mål: God oppfølging av sikkerhetstiltak fra Statens havarikommisjon innen vegsektoren

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

Oppgaven innebærer å:

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

Sikkerhetstiltakene er forskjellige, og gis innenfor områdene veg, kjøretøy, trafikant og organisasjon og HMS. Tiltakene kan blant annet gjelde endring i lover og retningslinjer, eller interne rutiner og praksis. Ut fra tiltakens karakter, vil det derfor variere fra kort tid til flere år, for å gjennomføre tiltak slik at en tiltak kan lykkes.

Styringsparameter 1: Kvalitet i forberedelse og gjennomføring av behandlingen av sikkerhetstiltak

Vår samlede vurdering er at kvaliteten på oppfølgingsarbeidet er veldig god. Vi får gode tilbakemeldinger fra Statens havarikommisjon, departementet og fra aktører som mottar sikkerhetstiltak. Det blir gjennomført gode tiltak som følge av sikkerhetstiltakene. Vi ser at oppfølgingsarbeidet gir oss en enda større bredde i sikkerhetsarbeidet vårt og at det har positive konsekvenser. Vi har lukket 15 sikkerhetstiltak, og under er et utdrag av noen av dem som er lukket.



Ulykke med ambulanse og vogntog på E18 ved Arendal

2022/20T: Politidirektoratet og Statens vegvesen har etablert et nasjonalt møteforum for å kunne ivareta, utvikle og sikre et godt samarbeid mellom etatene med utgangspunkt i trafikkberedskap og håndtering av hendelser på veg.





Manglende sikring av last på E18

2017/09T: Det er innført endringer i vegtrafikklovens § 23 som skal bidra til at last er tilstrekkelig sikret. Kravene er skjerpet ved at transportforetaket også har ansvar for å sette føreren i stand slik at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet.



Påkjøringsulykke med personbil og trafikkdirigent

2022/22T og 23T: Statens vegvesen har gjennomført endringer i kvalitetssystemet for å hjelpe saksbehandlere som skal behandle søknad om arbeidsvarsling. Statens vegvesen har gjennomgått og gjort forbedringer i veinormal for arbeidsvarsling og trafikkdirigering, blant annet ved å tydeliggjøre trafikkdirigentens sikkerhetszone.



Møteulykke på E6 ved Snåsa (vinter)

2021/02T & 03T & 05T: Statens vegvesen har gjennomført endringer for å forsterke sitt eget og entreprenørene sitt arbeid med vinterdrift.



Styringsparameter 2: Antall åpne sikkerhetstilsråninger

Det ble i 2024 gitt ut seks rapporter og et sikkerhetsnotat fra Statens havarikommisjon innen vegområdet, og i disse rapportene ble det fremmet 31 sikkerhetstilsråninger.

Vegtilsynet har foreslått lukking av 15 sikkerhetstilsråninger på vegområdet i 2024. Disse ble offisielt lukket av Samferdselsdepartementet. Per 31.12.2024 var det på vegområdet 50 åpne sikkerhetstilsråninger og en på bane som Vegtilsynet fører oversikt over. Det er en økning sammenlignet med årsslutt for 2023, men dette er etter vår vurdering naturlige svingninger.

Indikator (vei)	2024	2023	2022
Antall nye tilsråninger	31	12	26
Antall lukkede tilsråninger	15	29	17
Antall åpne tilsråninger (ved årsslutt)	50	35	52

Som vedlegg til årsrapporten er det en liste over åpne sikkerhetstilsråninger per 31.12.2024.



3.3 Være en pådriver

Mål: Være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett

Vegtilsynet er en pådriver gjennom å:

- dele erfaringer og læring gjennom formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter
- antall påbegynte og gjennomførte FoU-aktiviteter, utredninger og hørings svar
- følge med og bidra i relevant internasjonalt arbeid

Vi gjør kvalitative vurderinger av oppnådde effekter under hver enkelt av styringsparameterne.

Styringsparameter 1: Erfaringsdeling og læring gjennom formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter

Vi har lagt vekt på at erfaringer vi gjør oss gjennom tilsyn eller i oppfølgingen av sikkerhetstilrådingen fra Statens havarikommisjon, blir til læring som fylkeskommunene kan dra nytte av i sitt arbeid med trafikksikkerhet og kontinuerlig forbedring. I 2024 har vi blant annet:

- delt erfaringer med fylkeskommunene gjennom nettseminar, både læringspunkter fra tilsyn og fra oppfølging av sikkerhetstilrådingen. Risikoen for å havne i en alvorlig trafikkulykke er høyere på fylkesvegnettet, enn på riksvegnettet, per kjørte km.
- deltatt jevnlig i fem faglige utvalg innen trafikksikkerhet
- formidlet erfaringer gjennom å holde innlegg på faglige konferanser, seminarer og møter

Vi har for eksempel gjennomført nettseminar i etterkant av en ryggeulykke med et renovasjonskjøretøy, der kommuner og interkommunale renovasjonsselskaper var invitert. Vi hadde over 100 deltakere og har fått gode tilbakemeldinger på denne.

Styringsparameter 2: Antall utredninger, hørings svar og FoU-aktiviteter

Utredninger

Vegtilsynet fikk i 2023 i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede et forslag til forskrift med nærmere krav til styringssystem for sikkerhet knyttet til riksveg. Vi ønsker at forskriften og arbeidet med å utarbeide forskriften, skal tydeliggjøre hvilke krav som stilles til innholdet i styringssystem. Vi har også fått i oppdrag å utrede en lovhjemmel for å kreve at også fylkeskommunen skal ha og bruke styringssystem for sine veger. Vi har opprettet referanse- og faggruppe for å involvere Statens vegvesen, Nye Veier AS, fylkeskommunene og KS i arbeidet. Innledende notat knyttet til både oppdraget om forskrift og lovhjemmel er utarbeidet og levert i samsvar med plan.

Vi har også levert en utredning til Samferdselsdepartementet om trafikkendring og trafikkulykker.



FoU-aktiviteter

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-prosjekter innenfor vårt ansvars og kunnskapsområde.

Vegtilsynet sin FoU-aktivitet har vært noe lavere i 2024, blant annet som følge av annet utredningsarbeid, og ved at vi har prioritert å dele våre erfaringer fra tilsynsvirksomheten.

I 2024 har vi fortsatt å jobbe med hvordan vi kan bruke data og teknologi for å sikre risikobaserte tilsyn. Vi har systematisert ulykkesanalyserapportene fra Statens vegvesen i egen database, slik at funn og læringspunkter fra dette arbeidet kan bli en større del av grunnlaget for våre tilsynssaker.

Høringssvar

Vegtilsynet har i 2024 gitt tre høringssvar på regelverksendringer innen vegområdet relevant for trafikksikkerheten. Vi har gitt innspill i høringssvaret for endring av tidsfrist i tunnelsikkerhetsforskriftene og på Vegdirektoratets forslag til vegklassedeforskrift og bruforskrift for offentlig veg.

Styringsparameter 3: Følge med og bidra i relevant internasjonalt arbeid

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

I regi av NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe) deltar Vegtilsynet i en arbeidsgruppe som jobber med harmonisering i forbindelse med de to delegerede kommisjonsforordningene som Vegtilsynet fører tilsyn med. Dette gjelder EU-forordning 886/2013 om tilgjengeliggjøring av sikkerhetsrelatert trafikkinformasjon (SRTI = Safety Related Traffic Information) og EU-forordning 962/2015 om tilgjengeliggjøring av sanntids trafikkinformasjon (RTTI = Real Time Traffic Information).

EU-forordning 962/2015 skal erstattes av EU-forordning 2022/670 og Vegtilsynet har sendt høringssvar i forbindelse med gjennomføringen av forordningen.

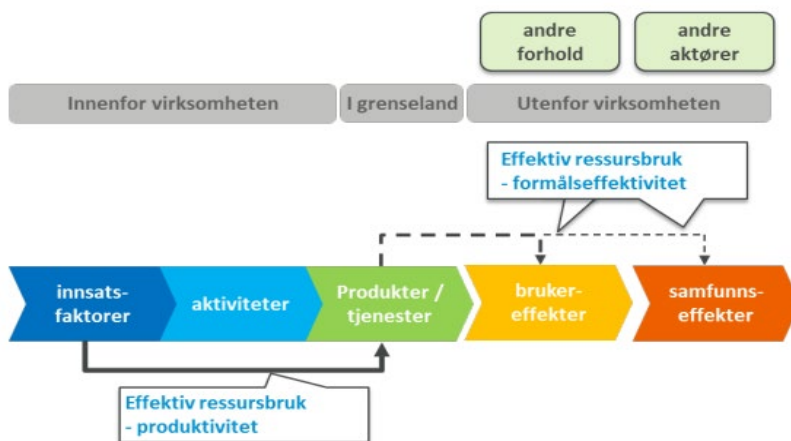
Vegtilsynet har holdt innlegg i forbindelse med Statens vegvesen sitt studiebesøk fra Vest-Balkan og deltatt på konferansen Mobility Data Days i regi av NAPCORE.



3.4 Effektiv ressursbruk

Mål: Effektiv bruk av tilsynsressurser

Samlet tildeling utgjorde i 2024 kr. 21 529 000. Vegtilsynet har i 2024 hatt et mindreforbruk i forhold til bevilgning på kr. 1 718 108, som er en utnyttelsesgrad på litt over 92 % av tildelingen. I hovedsak skyldes mindre forbruket det forsinkede lønnsoppgjøret.



Figur: Sammenheng i vurdering av effektiv ressursbruk (Kilde: DFØ Veiledningsnotat – Årsrapport)

Drifts- og administrasjonseffektivitet

Vegtilsynet rapporterer på indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. Vi har hatt en liten økning i lønn og sosiale utgifter sammenlignet med 2023, mens administrative utgifter har gått ned. Det er nok resultat av at vi har alle stillinger besatt.

Nøkkeltall*	2024	2023	2022
Antall årsverk (utført)	13	13	13
Lønn og sosiale utgifter (1000 NOK)	13 075	12 698	12 382
Sum totale utgifter (1000 NOK)	19 811	19 651	19 205
Administrasjonsutgifter (1000 NOK)	5 809	5 838	5 197
Indikatorer		2023	2022
KPI 1 – Lønnsutgifter per årsverk (1000 NOK)	1011	1016	968
KPI 2 – Totalutgift per årsverk (1000 NOK)	1532	1573	1501
KPI 3 – Lønnsutgiftandel	66 %	64,6 %	64,5 %
KPI 4 – Andel administrative utgifter	29,3 %	29,7 %	28,3 %
KPI 5 – Administrative utgifter per årsverk (1000 NOK)	449	464	424

*Nøkkeltall etter kontantprinsippet ikke SRS



Styringsparameter 1: Gjennomførte tiltak

I 2024 har vi gjennomført en revisjon av eget tilsynsarbeid, med mål å finne ut hvor utfordringene ligger i vår utøvelse av tilsyn i dag. Et punktene fra revisjonen er at organiseringen vi har hatt kan begrense fremdrift og gjennomføringsevne, fordi man i praksis arbeider på en måte det alle i laget involveres i alle oppgaver. Vi har gjort noen grep for å justere på dette og har pågående forbedringsarbeid for å utnytte ressursene våre mer effektivt.

Styringsparameter 2: Ressursbruk per hovedprosess i virksomheten

Vegtilsynet registrerer tid per hovedprosess. Vi jobber kontinuerlig med å rette ressursene våre inn mot kjerneoppgavene. Tabellen under viser prosentvis fordeling av tidsbruk samlet sett for Vegtilsynet i 2024, sammenlignet med 2023 og 2022.

Hovedprosess	2024	2023	2022
Ledelse	13 %	15 %	15 %
Kjerne	68 %	64 %	66 %
Støtte	19 %	21 %	19 %

* *Nøkkeltall etter kontantprinsippet ikke SRS

Samlet ser vi at tidsbruk på ledelsesaktiviteter er likt, mens tid brukt på kjerneaktivitet har gått opp. Her kan det være naturlige årsaker fra år til år, og kan ha med ulik tidsregistrering. 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

Den samlede vurderingen er at fordelingen mellom ledelse, kjerne og støtte er på et fornuftig nivå.



3.5 Andre mål og prioriteringer

Samfunnssikkerhet og beredskap

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

- Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner
- Digital sikkerhet
- Klimatilpasning

Vegtilsynet gjennomfører årlige risiko- og sårbarhetsanalyser for å avdekke behov for sikkerhetstiltak i egen virksomhet. Vår vurdering er at det er moderat sannsynlighet og konsekvens knyttet til informasjonssikkerhet, for eksempel at uvedkommende får tilgang til sensitive data. Vi har og satt en virksomhetsstrategi som inkluderer hvordan vi jobber for å utnytte muligheter og utfordringer som ny teknologi byr på, jf. at vi særlig skal prioritere digital sikkerhet.

Vi jobber kontinuerlig med vårt styringssystem for sikkerhet og vårt forebyggende arbeid, slik at kravene gitt i sikkerhetsloven og virksomhetssikkerhetsforskriften etterleves. Vi har derfor i 2024 utarbeidet rutinen «Styringsdokument for det forebyggende sikkerhetsarbeidet».

Gjennom tilsynsaktiviteten vår og oppfølging av sikkerhetstilrådingene fra Statens havarikommisjon, så jobber vi med kritiske objekter, systemer og funksjoner, som bru- og tunnelforvaltning og beredskap. Klimaendringer medfører behov for økt forebyggende innsats for å tilpasse veginfrastrukturen ved hendelser som flom, skred og ekstremvær, slik at trafikksikkerhet ivaretas. Vegtilsynet har gjennomført tilsyn med Statens vegvesen sin håndtering av skred i utbyggingsprosjekter 2024. I 2024 har vi også jobbet med å konkretisere tilsyn i temaet digital sikkerhet. Her vil vi gjennomføre saker både mot Statens vegvesen og Nye Veier AS i 2025.



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 resultatoppgjør kommer frem 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.

Vegtilsynets styringssystem 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.

4.1 Risikovurdering for 2024

Vegtilsynet har utført en risikovurdering der formålet er å redegjøre for de mest sentrale risikofaktorene for å ikke nå våre mål i 2024, 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
- levering iht. tilsynsprogram

De viktigste tiltakene som er utført i 2024 for å redusere risiko er:

- tydeliggjøre kvalitetsmål for tilsynsarbeidet og etablere en tilsynspolicy
- forenkle kvalitetssystemet vårt knyttet til tilsyn for å fjerne aktiviteter som opplever tidkrevende og formalistisk
- inngå rammeavtaler med eksterne for å sikre god revisjonskompetanse og praktisk erfaring

4.2 Internkontroll

Overordnet tilstandsvurdering av Vegtilsynets internkontroll er at vi har god kontroll over virksomhetens egenart, risiko og vesentlighet. Vi gjennomfører en årlig gjennomgang i henhold til DFØ sine anbefalinger om internkontroll, og har i 2024 ikke avdekket avvik eller vesentlige svakheter i etatens internkontroll i 2024.

4.3 Andre føringer og krav

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk

Vi ser stadig etter måter for å redusere klima- og miljøbelastninger ved bruk av miljøvennlig transport og ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver på en kostnadseffektiv måte. Bruk av digitale møter der vi kan, for å unngå unødvendige reiser.

Vi får drahjelp av samfunns- og teknologiutviklingen, utvidet bruk av ny teknologi, og utvikling av nye teknologiske løsninger som hjelper oss å redusere våre utslipp. Gjennom strategisk bruk av offentlige anskaffelser og Scope skår, bidrar vi i denne utviklingen.



Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse

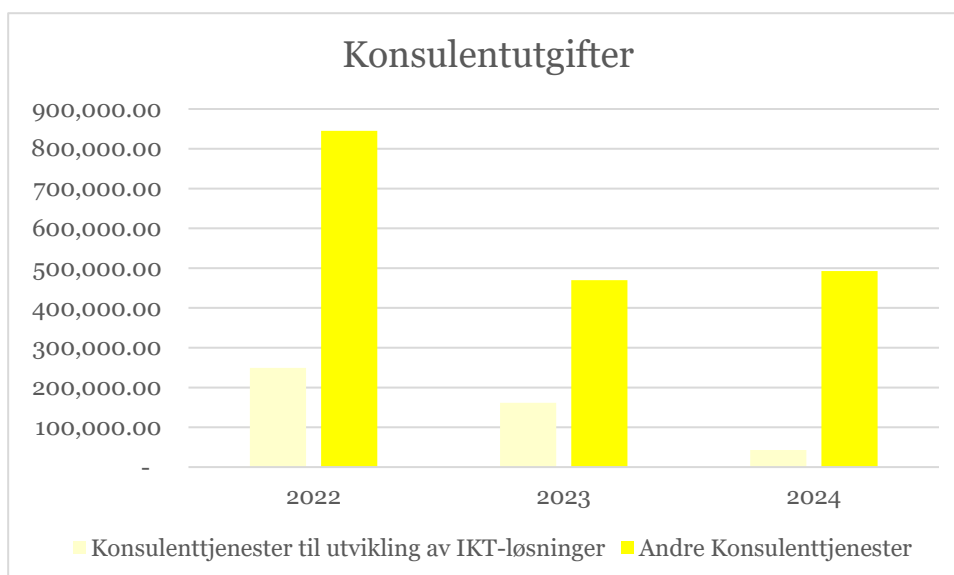
Vi er opptatt av å legge til rette for personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Vi har deltatt på digitale møter om temaet, og har brukt standardtekst basert på forslag fra arbeidsgiverportalen, i stillingsannonserne våre. Vi hadde i 2024 en person på arbeidstrening i fire måneder.

Ansatte får tilpasset arbeidsplassen sin ved innkjøp av anbefalt utstyr. Kontorlokalene har adkomst med heis og er ellers universelt utformet.

Redusere konsulentbruken

Det utarbeides årlig en kompetanseplan for å sikre at Vegtilsynet har tilstrekkelig kompetanse til å oppfylle målene. I 2024 er det gjennomført flere kompetansehevende tiltak, bl.a. generelt vedlikehold av revisjons- og utredningskompetanse. Som liten etat er det behov for å hente inn konsulenttjenester for å dekke opp for at vi ikke kan ha all spesialkompetanse internt.

Konsulentutgifter siste tre år:



Vi har ikke benyttet konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen.

Lærlinger

Vegtilsynet er ikke stor nok arbeidsplass til å ha egne lærlinger eller til å ta inn studenter i praksis, men vi har i 2024 vært aktive opp imot andre bedrifter i området med tanke på samarbeid om lærlinger.



Likestilling og diskriminering

Vegtilsynet legger vekt på jevn kjønns- og aldersfordeling. Pr 31.12.24 er det sju (50 prosent) kvinner og sju (50 prosent) menn ansatt i Vegtilsynet. Gjennomsnittlig alder er 46 år, hvorav snittalder på kvinner er 51 år og menn 41 år. Per 31.12.2024 var den eldste ansatte 59 år og den yngste 34 år.

År	2024	2023	2022
Fast ansatte pr. 31.12.	14	14	14
Snittalder	46	45	43
Antall kvinner	7	7	6
Andel kvinner (%)	50 %	50 %	43 %
Snittalder kvinner	51	50	49
Antall menn	7	7	8
Andel menn (%)	50 %	50 %	57 %
Snittalder menn	41	40	38

*Nøkkeltall etter kontantprinsippet ikke SRS

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 2024 var på 5,1% prosent og er en økning sammenlignet med 2023. Resultatmålet i avtaleperioden var å holde sykefraværet under fire prosent. Vi har i 2024 gjort individuelle tiltak for å holde et lavt sykefravær. Fraværet vi har hatt skyldes ikke arbeidsrelatert forhold. Vår vurdering er at i mindre virksomheter som Vegtilsynet, kan sykefraværet målt i prosent gi forholdsvis store svingninger. Samtidig er følger vi tett med på sykefraværet, basert på utviklingen i 2023 og 2024.

År	2024	2023	2022
Sykefravær	5,1 %	4,8 %	2,6 %
Mål	Under 4 %	Under 4 %	Under 4 %

*Nøkkeltall etter kontantprinsippet ikke SRS



Avtaler som forplikter utover budsjettåret

I tildelingsbrevet for 2024 står det at Vegtilsynet har fullmakt etter bevilgningsreglementet til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret.

Vegtilsynet har per 31.12.2024 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 2024 (mill.kr)	Avtalens totalverdi (01.01.2024- opphørsdato) (mill.kr)
Tjenesteavtaler	2,7	12
Husleie	1,9	18
Sum forpliktelser	4,6	30



5. Vurdering av fremtidsutsikter

Vegtilsynets arbeid med å utarbeide en forskrift med nærmere krav til styringssystem på riksveg er sentralt for vårt videre arbeid. Å få på plass en forskrift vil tydeliggjøre for oss og for tilsynspartene hvilke krav som stilles til et styringssystem.

Vi har også fått i oppdrag å utrede en lovhjemmel for å kreve at også fylkeskommunen skal ha, og bruke, styringssystem for sine veger. Statens havarikommisjon kom i etterkant av granskingen av Tretten-bru med tilråding om å «gi Vegtilsynet myndighet til å føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til fylkesveiinfrastrukturen er ivaretatt av fylkeskommunene.»

Det pågår også annet regelverksarbeid som er relevant med tanke på nye tilsynsoppgaver og utvidet ansvarsområde for oss. Dette gjelder blant annet innføring av vegdataforskriften, EU-forordning om trafikkinformasjonstjenester i sanntid, og CER- og NIS2-direktivene som gjelder fysisk og digital beskyttelse av kritiske enheter. Statens havarikommisjon har også kommet med en tilråding til Samferdselsdepartementet om å utrede «kontroll- og myndighetsoppgavene som er tillagt Statens vegvesen, og hvorvidt det er tilstrekkelig uavhengighet til å ta beslutninger av sikkerhetshensyn.» Vi mener det er viktig å vurdere Vegtilsynets rolle i denne helheten, samt å se til hvordan organiseringen er i andre deler av samferdselssektoren for å sikre en god og enhetlig oppbygning.

Endringer i mandat vil kunne øke nedslagsfeltet for vårt samfunnsoppdrag om å øke trafikksikkerheten knyttet til veginfrastrukturen. Samtidig vil det utfordre vår evne til å levere på de målene som er satt til oss i dag, herunder å gjennomføre tilsyn som bidrar til forbedring, følge opp tilrådingene fra Statens havarikommisjon på en god måte, og at vi gjennom deltakelse i ulike fora er en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett. Eventuelle endringer i mandat vil påvirke vårt ressurs- og kompetansebehov, for å kunne følge dette opp i tilstrekkelig grad, og blir derfor en viktig strategisk dialog med departementet.



6. Årsregnskap

Ledelseskommmentar for årsregnskapet 2024

Formål

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Hovedoppgaven er å føre tilsyn med Statens vegvesen og det statlige utbyggingsselskapet Nye Veier AS.

Vegtilsynet er bygd opp som et risikobasert systemtilsyn. For å få et trygt vegnett, som forebygger skade på liv og helse og de materielle og økonomiske verdier som transport på veg representerer, skal Vegtilsynet prioritere tilsynsvirksomheten sin der risikoen for ulykker er størst. Gjennom arbeidet bidrar vi også inn i FNs bærekraftsmål nr. 3 om god helse, og bærekraftsmål nr. 11 om bærekraftige byer og samfunn.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, Finansdepartementets rundskriv og krav fra Samferdselsdepartementet.

Vegtilsynet er en bruttobudsjettert virksomhet, og regnskapet for 2024 er ført etter virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS). Dette er første året vi leverer etter SRS.

Vurdering

Regnskapet gir etter vår vurdering et dekkende bilde av disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter og balanseposter.

I 2024 har Vegtilsynet disponert tildeling på kr. 21 529 000, under kap. 1323 post 01.

Vegtilsynet har i 2024 ikke hatt driftsinntekter, investerings- og finansposter, innkrevingsvirksomhet, tilskuddsforvaltning eller andre overføringer til/fra staten.

Samlet driftsutgift på kapittel 1323 post 01 er kr 20 702 472. Vegtilsynet har hatt en mindretutgift i forhold til bevilgning på kr. 1 718 000, som er en utnyttelsesgrad på 92 % av tildelingen. Dette skyldes i hovedsak forsinket lønnsoppgjør. Ubrukt bevilgning på kr. 1 348 000 er søkt om å få overført til 2025.

Utbetaling til lønn har økt med kr 376 763 fra fjoråret. Dette skyldes i hovedsak øking i fast lønn inkludert feriepenger, arbeidsgiveravgift og pensjonskonstand. Kostander til drift er redusert med kr 136 183 sammenlignet med 2023.

Statlige regnskapsstandarder (SRS) fastsatt i desember 2020 er lagt til grunn for verdsettelse i åpningsbalansen. Vegtilsynet har ikke store eiendeler, anskaffelsesverdi på disse pr. 01.01. var kr 992 501. Note 3 viser oversikt over kostnad og avskrivninger for året.

Rapportert avregnet mot statskassen utgjør kr – 2 916 095 per. 31.12.2024. Størrelsen på mellomværende skyldes leverandørgjeld, avsatte feriepenger og avsatte midler til lønnsoppgjør. Note 5A og B viser hva eiendeler og gjeld som er del av mellomværende med statskassen.



Riksrevisjonen er ekstern revisor for Vegtilsynet. Revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2025, og vil bli publisert på virksomhetens nettsider sammen med årsregnskapet når den foreligger.

Voss, 14.03.2025

Vegard Hansen

Vegard Hansen
direktør
Vegtilsynet



Prinsippnote årsregnskapet

Årsregnskap for Vegtilsynet 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 2024 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.

Vegtilsynet 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 Vegtilsynet 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 Vegtilsynet 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.

Note A viser forklaring for samlet tildeling på Vegtilsynet sitt utgiftskapittel 01-132301

Note B viser forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overføring til neste år

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 Vegtilsynet har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter.

Vegtilsynet har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke rapportert som en inntekt til statsregnskapet og derfor ikke vist som inntekt i artskontorrapporteringen.



Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2024							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Post-tekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2024	Merutgift (-) og mindreutgift**
1323	Vegtilsynet	01	Driftsutgifter	A, B	21 529 000	19 810 892	1 718 108
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter			891 580	
Sum utgiftsført					21 529 000	20 702 472	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Post-tekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2024	Merinntekt og mindreinntekt (-)
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	23 865	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	1 617 430	
Sum inntektsført					0	1 641 295	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						19 061 177	
Kapitalkontoer							
60094503	Norges bank KK inn-/ og utbetaling					-19 229 905	
713215	Endring imellomværende statskassen					168 728	
Sum rapportert						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
					2024	2023	Endring
713215	Mellomværende med statskassen				-738 631	-907 359	168 728



Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter			
Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger*	Samlet tildeling
1323 01	801 000	20 728 000	21 529 000

* Årets tildelinger består av ordinær tildeling kr 20 400 000, og virkning av lønnsoppgjøret på kr 328 000.

Note B Forklaring til beregning av mulig overførbart beløp til neste år					
Kapittel og post	Merutgift (-) / mindre utgift	Sum grunnlag for overføring	Kompensasjon for lønnsoppgjør* 2024	Maks. overførbart beløp **	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten***
1323 01	1 718 000	1 718 000	328 000	1 348 000	1 348 000

* Kolonnen viser lønnskompensasjon på den enkelte budsjettpost for lønnsoppgjørene 2024 slik foreslått i departementenes omgrupperingsproposisjoner.

**Maksimalt beløp som kan overføres er lønnskompensasjon pluss 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24, fratrukket lønnskompensasjon, eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres".

*** Mulig overførbart beløp er "Sum grunnlag for overføring", men maksimalt "Maks. overførbart beløp", og minimum "Kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024".

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Vegtilsynet har etter tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet fått tildelt kr 20 400 000 for 2024. Vi har fått overført kr 801 000 fra året før.

Vegtilsynet hadde et mindreforbruk på kr 1 718 000, mulig overførbart beløp på kap. 1323 driftsutgifter er på kr 1 348 000.



Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2024			
	Note	2024	2023
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		0	0
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	13 075 353	12 698 590
Andre utbetalinger til drift	4	6 735 539	6 871 722
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		19 810 892	19 570 312
Netto rapporterte driftsutgifter		19 810 892	19 570 312
Investerings- og finansinntekter til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter		0	0
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		0	0
Investerings- og finansutgifter til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer		0	81 483
Utbetaling av finansutgifter		0	0
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		0	81 483
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		0	81 483
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		23 865	21 373
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		1 617 430	1 586 921
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		891 580	1 002 832
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		-749 715	-605 461
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		19 061 177	19 046 334
Oversikt over mellomværende med statskassen **			
Eiendeler og gjeld		2024	2023
Skyldig skattetrekk		-437 171	-545 110
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse***		-304 612	-363 022
Sum mellomværende med statskassen		-738 631	-907 359

*** Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår også på denne linjen.



Regnskapsprinsipper for bruttobudsjetterte virksomheter – Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Åpningsbalanse

Ved utarbeidelse av åpningsbalansen er varige driftsmidler verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi. Gjenanskaffelsesverdi for en eiendel er det beløp det vil koste dersom eiendelen skulle anskaffes i dag, vurdert til samme kvalitet, standard og funksjonalitet som eksisterende eiendel.

Vegtilsynets anskaffelsesverdi på varige driftsmidler pr. 01.01.2024 er satt til kr 992 501. Akkumulerte avskrivninger pr. 01.01 er kr 419 314, mens ordinære avskrivninger i året er på kr 122 297, etter gjenværende levetid for anleggsmiddel.

Omløpsmidler er verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi. Kortsiktig gjeld er verdsatt til pålydende.

Inntekter fra bevilgninger og overføringer

Inntekt fra bevilgninger og inntekt fra overføringer resultatføres etter prinsippet om motsatt sammenstilling. Dette innebærer at inntekt fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer resultatføres i takt med at aktivitetene som finansieres av disse inntektene utføres, det vil si i samme periode som kostnadene påløper (motsatt sammenstilling).

Inntekter og andre overføringer fra staten presenteres etter periodiseringsprinsippet i *samsvar med SRS10 Inntekt fra bevilgninger, tilskudd og overføringer*.

Bruttobudsjetterte virksomheter har en forenklet praktisering av prinsippet om motsatt sammenstilling ved at inntekt fra bevilgninger beregnes som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null.

Kostnader til drift

Utgifter som gjelder transaksjonsbaserte inntekter kostnadsføres i samme periode som tilhørende inntekt.

Utgifter som finansieres med inntekt fra bevilgning og overføringer, kostnadsføres i samme periode som aktivitetene er gjennomført og ressursene er forbrukt

Pensjoner

SRS 25 Ytelser til ansatte legger til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Statlige virksomheter skal ikke balanseføre netto pensjonsforpliktelser for ordninger til Statens pensjonskasse (SPK).



Virksomheten resultatfører arbeidsgiverandel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon kostnadsføres som om pensjonsordningen i SPK var basert på en innskuddsplan.

Fra 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1. januar 2022 betaler virksomheten en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som 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 lønnsgrunlaget er uendret. Se note 2 for mer detaljer.

Leieavtaler

Virksomheten har valgt å benytte forenklet metode i SRS 13 om leieavtaler og klassifiserer alle leieavtaler som operasjonelle leieavtaler.

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

Anleggsmidler er varige og betydelige eiendeler som disponeres av virksomheten. Med varige eiendeler menes eiendeler med utnyttbar levetid på 3 år eller mer. Med betydelige eiendeler forstås eiendeler med anskaffelseskost på 50 000 kroner eller mer. Anleggsmidler er balanseført til anskaffelseskost fratrukket avskrivninger.

Kontorinventar og PCer med tilhørende skjerm med utnyttbar levetid på 3 år eller mer er balanseført som egne grupper.

Vegtilsynet går ut ifra SRS 17 når det gjelder føring og avskrivning anleggsmidler. Anleggsmidler skal avskrives over den perioden virksomheten forventer å ha nytte av eiendelen i egen virksomheten. Vegtilsynet bruker lineære avskrivninger (det avskrives like store beløp hvert år).

Varige driftsmidler nedskrives til virkelig verdi ved endret anvendelse eller utnyttelse, dersom virkelig verdi er lavere enn balanseført verdi.

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler og kortsiktig gjeld

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.



Kundefordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene.

Statens kapital

Statens kapital utgjør nettobeløpet av virksomhetens eiendeler og gjeld, og fremgår i regnskapslinjen for avregninger i balanseoppstillingen. Bruttobudsjetterte virksomheter presenterer ikke konsernkontoene i Norges Bank som bankinnskudd. Konsernkontoene inngår i regnskapslinjen avregnet med statskassen.

STATLIGE RAMMEBETINGLSER

Selvassurandørprinsippet

Staten opererer som selvassurandør. Det er følgelig ikke inkludert poster i balanse eller resultatregnskap som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktelser.

Statens konsernkontoordning

Statlige virksomheter omfattes av statens konsernkontoordning. Konsernkontoordningen innebærer at alle innbetalinger og utbetalinger daglig gjøres opp mot virksomhetens oppgjørskontoer i Norges Bank.

Virksomheten tilføres ikke likvider gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte virksomheter nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank ved overgang til nytt regnskapsår.



RESULTATREGNSKAP		
	Note	31.12.2024
Driftsinntekter		
Inntekt fra bevilgninger	1	20 338 248
<i>Sum driftsinntekter</i>		20 338 248
Driftskostnader		
Lønnskostnader	2	13 598 476
Avskrivninger på varige driftsmidler	3	122 297
Andre driftskostnader	4	6 617 475
<i>Sum driftskostnader</i>		20 338 248
Driftsresultat		0
Finansinntekter og finanskostnader		
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		0
Resultat av periodens aktiviteter		0
Avregninger og disponeringer		
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	5A	
<i>Sum avregninger og disponeringer</i>		0



Balanse			
EIENDELER	Note	31.12.2024	01.01.2024
A. Anleggsmidler			
I. Immaterielle eiendeler			
<i>Sum immaterielle eiendeler</i>		0	0
II Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	3	450 890	573 186
<i>Sum varige driftsmidler</i>		450 890	573 186
Sum anleggsmidler		450 890	573 186
B. Omløpsmidler			
I Beholdning av varer og driftsmateriell			
<i>Sum beholdning av varer og driftsmateriell</i>		0	0
II Fordringer			
Andre fordringer	6	586 460	64 463
<i>Sum fordringer</i>		586 460	64 463
III Bankinnskudd, kontanter og lignende			
<i>Sum bankinnskudd, kontanter og lignende</i>		0	0
Sum omløpsmidler		586 460	64 463
Sum eiendeler drift		1 037 349	637 649
Sum eiendeler		1 037 349	637 649



Balanse			
Statens kapital og gjeld	Note	31.12.2024	01.01.2024
C. Statens kapital			
I Virksomhetskapi tal			
<i>Sum virksomhetskapi tal</i>		0	0
II Avregninger			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	5A	-2 916 095	-2 576 112
<i>Sum avregninger</i>		-2 916 095	-2 576 112
Sum statens kapital		-2 916 095	-2 576 112
D. Gjeld			
I Avsetning for langsiktige forpliktelse r			
Avsetninger langsiktige forpliktelse r		0	0
<i>Sum avsetninger for langsiktige forpliktelse r</i>		0	0
II Annen langsiktig gjeld			
Øvrig langsiktig gjeld		0	0
<i>Sum annen langsiktig gjeld</i>		0	0
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	5B	1 042 510	690 298
Skyldig skattetrekk og andre trekk	5B	437 171	545 110
Skyldige offentlige avgifter	5B	256 825	191 709
Avsatte feriepenge r	5B	1 196 689	1 089 999
Annen kortsiktig gjeld	7	1 020 250	696 646
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		3 953 444	3 213 762
Sum gjeld		3 953 444	3 213 762
Sum statens kapital og gjeld drift		1 037 349	637 649
Sum statens kapital og gjeld		1 037 349	637 649



Note 1 Driftsinntekter	
	31.12.2024
Inntekt fra bevilgninger*	20 338 248
Innbetaling fra tilskudd og overføringer	0
Sum driftsinntekter	20 338 248

*Etter de statlige regnskapsstandardene beregnes inntekt fra bevilgninger for bruttobudsjetterte virksomheter som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null.

For informasjon om mottatte bevilgninger, se oppstilling av bevilgningsrapportering.

Note 2 Lønnskostnader	
	31.12.2024
Lønn*	10 211 186
Feriepenger	1 204 797
Arbeidsgiveravgift	1 682 545
Pensjonsutgifter**	806 379
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-450 398
Andre ytelser	143 966
Sum utbetalinger til lønn	13 598 476
Antall utførte årsverk	13

* På bakgrunn av at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november, har ikke virksomheten utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Virksomheten har derfor gjort et estimat for lønnsavsetning for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg) som utgjør kr 332 058. Lønnsavsetningen inkluderer feriepenger, og det er avsatt for arbeidsgiveravgift av lønnsavsetningen. Vegtilsynet har ikke avsatt egne midler til lønnsforhandlinger utover det som er fremforhandlet sentralt.

** Pensjonskostnaden i 2024 er basert på et estimat for pensjonspremien beregnet av SPK, og ikke faktisk pensjonspremie. Dette skyldes at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november 2024. Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2024 9,6 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremie på artskonto 542/pensjonsgrunnlaget i 2024 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2023 utgjorde premiesatsen 9,4 prosent



Note 3 Varige Driftsmidler							
	Tomter	Bygninger og annen fast eiendom	Maskiner og transport	Dritsløsøre, inventar, verktøy o.l.	Anlegg under utførelse	Infrastruktur eiendeler	Sum
Anskaffelseskost 01.01	0	0	0	992 501	0	0	992 501
Tilgang i året	0	0	0	0	0	0	0
Avgang anskaffelseskost i året	0	0	0	0	0	0	0
Fra anlegg under utførelse til annen gruppe i år	0	0	0	0	0	0	0
<i>Anskaffelseskost</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>992 501</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>992 501</i>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	0	0	0	0	0		0
Nedskrivninger i året	0	0	0	0	0		0
Akkumulerte avskrivninger i året	0	0	0	419 314	0		419 314
Ordinære avskrivninger i året	0	0	0	122 297	0		122 297
Balanseført verdi 31.12.2024	0	0	0	450 890	0		450 890

Avskrivingssatser levetider	Ingen avskrivning	10-60 år dekomponert lineært	3-15 lineært	3-15 år lineært	Ingen avskrivning	Virksomhets-spesifikt	Sum
Avhendelse av varige driftsmidler i 2024:							
Salgssum av avgang anleggsmidler	0	0	0	0	0	0	0
-Bokført verdi avhendende anleggsmidler	0	0	0	0	0	0	0
=Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	0	0	0	0	0



Note 4 Andre driftskostnader	
	31.12.2024
Husleie	1 376 388
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	338 823
Mindre utstysanskaffelser	179 156
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 744 234
Kjøp av konsulenttjenester	736 498
Kjøp av andre fremmede tjenester	812 511
Reiser og diett*	189 835
Øvrige driftskostnader	1 239 929
Sum andre utbetalinger til drift	6 617 475

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

Tilleggsinformasjon om operasjonelle leieavtaler						
Gjenværende varighet	Type eiendel					
	Immaterielle Eiendeler	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Maskiner og transportmidler	Dritsløsøre, inventar, verktøy og lignende	Infrastruktur	Sum
Varighet inntil 1 år						
Varighet 1-5 år	2 496 187	138 600	286 095			
Varighet over 5 år		1 755 184				
Kostnadsført leiebetaling for perioden	2 496 187	1 893 784	286 095			4 676 066

*Avtaler som går fram av tabellen har kostnadsført leiebeløp som overstiger kr 50 000 (eks.mva). Husleieavtalen har varighet på 10 år på rapporteringstidspunkt. Årlig leiekostnad inklusiv parkeringsplass er på kr 1 376 388. Leieavtaler for transportmidler gjelder to biler med leasingavtale på 2 år. IKT avtale gjelder hovedsakelig leie og drift av datasystemer/lisenser og støtte. Denne har en varighet på 3 år, med mulighet for forlegning 1+1 år.



Note 5 A Sammenheng mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen
A) Forklaring til at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen (kongruensavvik)

	31.12.2024	01.01.2024	Endring*
Avregnet med statskassen i balansen	- 2 916 095	- 2 576 112	- 339 983

Bakgrunnen for at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen for bruttobudsjetterte virksomheter er at konsernkontoene i Norges Bank inngår som en del av avregnet med statskassen i balansen. I tillegg hensyntas enkelte transaksjoner som ikke er knyttet til virksomhetens drift og transaksjoner som ikke medfører ut- eller innbetaling. Nedenfor vises de ulike postene som er grunnen til at endring i avregnet med statskassen i balansen ikke er lik periodens resultat.

Endring i avregnet med statskassen
Konsernkontoer i Norges Bank

- Konsernkonto utbetaling	-19 229 205
+ Konsernkonto innbetaling	0
Netto trekk konsernkonto	- 19 229 205

Innbetalinger og utbetalinger som ikke inngår i virksomheten drift (er gjennomstrømningsposter)

- Innbetaling innkrevingsvirksomhet og andre overføringer	0
+ Utbetaling tilskuddsforvaltning og andre overføringer	0

Bokføringer som ikke går over bankkonto, men direkte mot avregning med statskassen

+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991)	20 338 248
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	- 1 641 295
+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	872 935

Andre avstemmingsposter

Spesifikasjon av andre avstemmingsposter	0
--	---

Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto

Resultat av periodens aktiviteter før avregning mot statskassen	339 983
---	---------

Sum endring i avregnet med statskassen * **339 983**

*Sum endring i avregnet med statskassen skal stemme med periodens endring ovenfor. 0



Note 5B Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.				
Del B Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen				
		31.12.2024	31.12.2024	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Immaterielle eiendel og varige driftsmidler				
	Immaterielle eiendeler	0	0	0
	Varige driftsmidler	450 890	0	450 890
	<i>Sum</i>	0	0	0
Finansielle anleggsmidler				
	Investering i aksjer og andeler	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	Andre fordringer	0	0	0
	<i>Sum</i>	0	0	0
Omløpsmidler				
	Beholdninger av varer og driftsmateriell	0	0	0
	Kundefordringer	0	0	0
	Andre fordringer	586 460	0	586 460
	Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
	<i>Sum</i>	586 460	0	586 460
Langsiktige forpliktelser og gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Øvrig langsiktig gjeld	0	0	0
	<i>Sum</i>	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-1 042 510	0	-1 042 510
	Skyldig skattetrekk	-437 171	-471 911	34 740
	Skyldige offentlige avgifter	- 256 825	0	-256 825
	Avsatte feriepenger	-1 196 689	0	-1 196 689
	Mottatt forskuddsbetaling	0	0	0
	Annen gjeld ansatte	-666 702	0	-666 702
	Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	-269 872	269 872
	Annen kortsiktig gjeld	-353 548	3 152	-356 700
	<i>Sum</i>	- 3 953 444	-738 631	-3 214 814
Sum		-2 916 095	-738 631	- 2 177 464

Mellomværende med statskassen består av kortsiktige fordringer og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsregnskapet (S-rapport). Avregnet med statskassen viser finansieringen av virksomhetens netto eiendeler og gjeld.



Note 6 Andre kortsiktige fordringer

	31.12.2024	01.01.2024
Forskuddsbetalt leie	541 338	0
Andre forskuddsbetalte kostnader	6874	0
Andre fordringer	38 248	64 463
Sum andre kortsiktige fordringer	586 460	64 463

Note 7 Annen kortsiktig gjeld

	31.12.2024	01.01.2024
Skyldig lønn	-3152	-773
Annen gjeld ansatte	334 644	334 397
Avsetning for lønnsoppgjør 2024*	332 058	0
Påløpte kostander	356 700	0
Avstemningsdifferanser ved rapportering til statsregnskapet	0	0
Avsatt pensjonspremie til SPK, AGA	0	0
Annen kortsiktig gjeld	0	363 022
Sum andre kortsiktige fordringer	1 020 250	696 646

* På bakgrunn av at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november, har ikke virksomheten utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Virksomheten har derfor gjort et estimat for lønnsavsetningen for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg), jf. note 2. Vegtilsynet har ikke avsatt egne midler til lønnsforhandlinger utover det som er fremforhandlet sentralt.



7. Vedlegg

Vedlegg 1: Åpne sikkerhetstilrådingar fra Statens havarikommisjon på veg per 31.12.2024

Rapportnr.	Tilrådingsnr.	Tekst tilråding
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.
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 veiledninger som dokumenterer forsvarlig plassering/sikring av gods med store vekter og dimensjoner, i de tilfellene dette ikke er tilgjengelig for føreren.
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.
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.
2019-09	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.
2022-01	2022-04T	Statens havarikommisjon tilrår at Standard Norges komité for revisjon av NS 9432:2014 inkluderer en anbefaling om trafiksikkerhetskartlegging ved kommunal tilrettelegging for renovasjonsløsninger.
2022-06	2022-14T	Statens havarikommisjon tilrår at Nye Veier AS innfører avbøtende tiltak som ivaretar trafiksikkerheten på E18 mellom Tvedestrand og Arendal.



2022-07	2022-19T	Statens havarikommisjon tilrår at Trondheim kommune etablerer retningslinjer for vektlegging av trafikkikkerhet i anbud og kontrakter med leverandører, samt etablerer rutiner for systematiske trafikkikkerhetsvurderinger av kommunale enheter og vareleveranser.
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 trafikkidirigering, på områder av betydning for trafikkdirigenters sikkerhet.
2023-01	2023-01T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen bytter ut rekkverk i rusttregt stål med rekkverk i galvanisert utførelse på E6 mellom Dal og Kolomoen. Rekkverkets reststyrke, som funksjon av kritisk platetykkelse basert på den aktive korrosjonen, må følges opp frem til rekkverket på strekningen er skiftet ut.
2023-01	2023-03T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen som veimyndighet, for pilotprosjekter der nye materialer eller utstyr prøves ut, oppretter nye rutiner som sikrer at spesielle forutsetninger som ligger til grunn for det enkelte pilotprosjektet blir fulgt opp.
2023-01	2023-04T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen som veimyndighet oppretter rutiner for godkjenning av pilotprosjekter som sikrer at utprøving av nye materialer og konstruksjoner begrenses i omfang og utstrekning frem til egnethet er dokumentert og trafikkikkerheten er ivaretatt.
2023-02	2023-05T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen, som gir transportørene dispensasjon og ansvaret for å kjøre bredtransport på en gitt rute, tilgjengeliggjør informasjon om veibredder som kan være sikkerhetskritisk for slike transporter.
2023-02	2023-06T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomgå og styrke krav til merking og synlighet av spesialtransporter over 3,0 m bredde.
2023-02	2023-07T	Statens havarikommisjon tilrår Politidirektoratet å gjennomgå og forbedre politiets system for vurdering av politieskorte ved spesialtransporter som er så brede at de benytter motsatt kjørefelt på deler av sin kjørerute.

2023-02	2023-08T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen, i samråd med bransjen av spesialtransportører, å utrede om det er mulig og hensiktsmessig å utarbeide en ordning for obligatorisk opplæring og kompetansekrav for førere av følgebil.
2023-02	2023-09T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen, i samråd med bransjen av spesialtransportører, å utrede om det er mulig og hensiktsmessig å utarbeide en ordning for obligatorisk opplæring og kompetansekrav for førere av spesialtransport.
2023-04	2023-11T	Statens havarikommisjon tilrår at Nordland fylkeskommune set i verk kompenserande tiltak i Steigentunnelen som kan ivareta trafikktryggleiken fram til lysanlegget blir oppgradert.
2024-01	2024-01T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen reviderer læreplanen for førerkortklasse C slik at sikker kjøring på vinterføre vektlegges i større grad.
2024-02	2024-02T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å kartlegge åpne driftsåpninger (uten lukkeanordninger i midtrekkverk) på sine motorveier klasse A, og utarbeide en risikobasert rangering av disse som grunnlag for tiltaksprioritering.
2024-02	2024-03T-A	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.
2024-02	2024-03T-B	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.
2024-02	2024-03T-C	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.
2024-02	2024-03T-D	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF utarbeider rutiner og retningslinjer for opplæring av utrykningsførere på ulike vei- og føreforhold med aktuelt kjøretøy.
2024-02	2024-04T-A	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.



2024-02	2024-04T-B	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.
2024-02	2024-04T-C	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.
2024-02	2024-04T-D	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner og praksis som sikrer at utrykningsførere med begrenset erfaring og/eller langtidsfravær får støtte og oppfølging når det gjelder utrykningskjøring og fartsvalg under ulike vei- og føreforhold.
2024-02	2024-05T-A	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner for å ivareta og kontrollere utrykningskjøretøyenes dekkutrustning, jf. forskrift 25.januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).
2024-02	2024-05T-B	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner for å ivareta og kontrollere utrykningskjøretøyenes dekkutrustning, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).
2024-02	2024-05T-C	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner for å ivareta og kontrollere utrykningskjøretøyenes dekkutrustning, jf. forskrift 25.januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).
2024-02	2024-05T-D	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF påser at ambulansetjenesten har rutiner for å ivareta og kontrollere utrykningskjøretøyenes dekkutrustning, jf. forskrift 25.januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).
2024-02	2024-06T-A	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Sør-Øst RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafikksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjoner og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske



		oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafikksikkerheten i virksomhetene.
2024-02	2024-06T-B	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Midt-Norge RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafikksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjoner og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafikksikkerheten i virksomhetene.
2024-02	2024-06T-C	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Vest RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafikksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjoner og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafikksikkerheten i virksomhetene.
2024-02	2024-06T-D	Statens havarikommisjon tilrår at Helse Nord RHF etablerer en standard for sikkerhetsledelse og oppfølging av trafikksikkerheten ved utrykningskjøring. Standarden bør inkludere instruksjoner og oppfølging av sikker kjøreadferd og hastighet under utrykning, samt hvordan tjenestens elektroniske oppdrags- og styringssystemer kan benyttes for systematisk oppfølging av trafikksikkerheten i virksomhetene.
2024-03	2024-07T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomføre egne identifiserte tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • En gjennomgang av organisering, roller/ansvar, prosesser og regelverk/lovverk for prosjektering, kontroll og godkjenning. • Regelverksutvikling/klargjøring knyttet til «duktilitet» og robusthet. • Regelverksutvikling og beslutningsstruktur for nye konstruksjoner og materialvalg. • Det gjøres avbøtende tiltak for mangler i dagens Brutus knyttet til loggføring og datauttrekk.
2024-03	2024-08T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å gjennomføre egne identifiserte tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Bruforvalters rolle i godkjenning av nødvendig godkjennings- og vedlikeholdsinformasjon tydeliggjøres, herunder å sikre at all nødvendig dokumentasjon for konstruksjonens

		<p>levetidsforutsetninger må foreligge.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det etableres prosess og beredskap for gjennomføring av granskning og/eller oppfølging av funn der man avdekker at konstruksjoner kan inneholde konstruksjonsmessige feil og mangler, også disse som ikke kan avdekkes under inspeksjoner. • Risikobasert etterkontroll av eksisterende bruer innarbeides i forvaltningsregimet som en systematisk etterkontroll i tillegg til inspeksjonsregimet. • Innføring av FDV-system inklusive dokumentasjonssystem for bru ferdigstilles. Dokumentasjonssystem prioriteres og skal være ferdig i løpet av 2024. • Det gjennomføres kompetanseheving på forvaltning og vedlikehold av trebruer.
2024-03	2024-09T	Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet klargjør og etablerer veiaktørenes roller og ansvarsområder for krisehåndtering, sikkerhet og beredskap.
2024-03	2024-10T	Statens havarikommisjon tilrår Samferdselsdepartementet å gi Vegtilsynet myndighet til å føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til fylkesveiinfrastrukturen er ivaretatt av fylkeskommunene.
2024-03	2024-11T	Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet utreder kontroll- og myndighetsoppgavene som er tillagt Statens vegvesen, og hvorvidt det er tilstrekkelig uavhengighet til å ta beslutninger av sikkerhetshensyn.
2024-03	2024-12T	Statens havarikommisjon tilrår at Samferdselsdepartementet avklarer og formidler til brukerne av regelverket, forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven i relasjon til prosjektering, kontroll og godkjenning av bruer. Herunder regelverkets rangordning og eventuelt regelverkets tilbakevirkende kraft for eksisterende konstruksjoner.
2024-04	2024-13T	Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen gjennomgår kunnskaps- og erfaringsgrunnlaget og oppdaterer veinormal N302 slik at forsterket midtoppmerking blir et skal-krav, både ved etablering av ny vei og ved reasfaltering, der veibredde og fartsgrense ligger til rette for det.
2024-05	2024-14T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å revidere bruksforskriften når det gjelder transport av flytende last for å redusere risikoen for velteulykker på vei.

2024-06	2024-15T	Statens havarikommisjon tilrår kranimportøren Hiab Norway AS å initiere eit arbeid gjennom kranprodusentane sine for å forbetre NS-EN 12999 Loader Cranes ved å leggje til krav om fartsavgrensing som fysisk barriere mot køyring med heva kranarm.
2024-06	2024-16T	Statens havarikommisjon tilrår Arbeidstilsynet som marknadskontrollstyresmakt for maskinar å vurdere og melde behov for forbetring av NS-EN 12999 Loader Cranes.
2024-06	2024-17T	Statens havarikommisjon tilrår Norges Lastebileier-Forbund (NLF) å rettleie lastebileigarar om moglegheiter for å omprogrammere kranbilane sine for å få til ei fartsavgrensing som fysisk barriere mot køyring med heva kranarm.
2024-06	2024-18T	Statens havarikommisjon tilrår Arbeidstilsynet å følgje opp sertifiseringsordninga for sakkunnig kontroll for å sikre ein meir einskapleg og utvida kontroll av varslingsystem på lastebilkraner.
2024-06	2024-19T	Statens havarikommisjon tilrår utekontrollverksemda til Statens vegvesen å gjennomføre stikkprøvekontrollar av lyd- og lysvarsling for heva kranarm på lastebilar med kran, og dessutan informere Arbeidstilsynet om manglar som må følgjast opp med tilsyn.
Bane 2021-04	Bane 2021-11T	Statens havarikommisjon tilrår Statens vegvesen å videreutvikle sine informasjonstjenester slik at de inkluderer opplysninger om planoverganger med spesielle utfordringer.

