

Tilsynsrapport

sak 2023-08

Avbøtande tiltak på smal firefelts motorveg
Statens vegvesen

Saksnummer	2023-08
Publiseringsdato	04.03.2024
Tilsynslag	Nina Hagen, tilsynsleiar Ida Blomhoff Pedersen, fagrevisor juridisk Ingrid Dagestad Rolland, fagrevisor veg
Tilsynspart	Statens vegvesen

Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn i Statens vegvesen. Tilsynssaka omhandlar avbøtande tiltak på smal firefelts motorveg.

Rapporten inneheld ei oppsummering av tilsynet og ein presentasjon av tilsynsfunn.

Vegard Hansen
direktør

Nina Hagen
tilsynsleiar

Rapporten er godkjent elektronisk og har ingen signatur.

Samandrag

Som følge av Sikkerhetstilråding Vei nr. 2022/17T frå Statens Havarikommisjon (SHK) retta mot Vegtilsynet, er det gjennomført tilsyn der formålet har vore å arbeide for at ulykkesfrekvens og skadeomfang ikkje aukar på planlagde smale firefelts motorvegar, jf. krav i vegnormal N100 *Veg- og gateutforming*. Vegtilsynet svarar ut sikkerhetstilrådinga med å gjennomføre to tilsynssaker: ei med Statens vegvesen som tilsynspart (sak 2023-08 Avbøtande tiltak på smal firefelts motorveg) og ei med Nye Veier AS som tilsynspart (sak 2023-06 Avbøtande tiltak på smal firefelts motorveg).

Målet med tilsynet i denne saka har vore å undersøke om styringssystemet til Statens vegvesen sikrar samsvar med krav til bruk av avbøtande tiltak ved reduksjon av skulderbreidde for dimensjoneringsklasse H3 i vegnormal N100 *Veg- og gateutforming*.

Samla sett viste tilsynssaka at Statens vegvesen skal sikre gjennomføring og etterleving av det aktuelle kravet gjennom det etablerte styringssystemet til verksemda. Ein overordna presentasjon av to vegprosjekt viste at det har blitt gjort prosjektspesifikke faglege vurderingar, herunder av avbøtande tiltak og den potensielle risikoreduserande effekten. Undersøkinga har ikkje avdekka avvik eller observasjonar.

Innhold

1. Bakgrunn.....	5
2. Mål og avgrensing	10
3. Gjennomføring og metode	11
4. Tilsynsresultat.....	12
5. Konklusjon	16

1. Bakgrunn

Våren 2020 oppstod ei ulykke på E18 ved Arendal. Statens havarikommisjon (SHK) sette i verk ei sikkerhetsundersøking av ulukka. SHK leverte sin rapport i august 2022 og omtalar ulukka slik:¹

Ulykken oppstod da føreren av et vogntog ble påkjørt av en personbil på nye E18 ved Arendal. Veiskulderen var ikke tilstrekkelig bred til at vogntoget i sin helhet kunne plasseres utenfor veibanen. Føreren gikk ut av kjøretøyet for å feste lastestroppen bak på semitraileren. Dette medførte at han ble stående ute i veibanen på vogntogets venstre side. Kort tid etter ble føreren påkjørt av en personbil, og omkom av skadene han ble påført.

[...]

Sett i lys av de involverte trafikantenes situasjonsforståelse i forkant av ulykken, var utilstrekkelig bredde på veiskulderen, samt manglende havarilommer og varsling, de viktigste faktorene som medvirket til at ulykken inntraff. SHK mener også at trafikksikkerheten ikke ble tilstrekkelig ivaretatt gjennom Statens vegvesens fraviksbehandling og Nye Veiers bygging av veistrekningen.

Ulykka hende på ein firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t, som var opna for trafikk 2. juli 2019. Vegstrekninga vart bygd av Nye Veier AS, som no står for drift og vedlikehald av strekninga. I samband med prosjektering av vegen fekk Nye Veier AS innvilga fråvik frå dågjeldande normalkrav på 3 meter vegskulder, slik at vegskulder kunne byggast med 2 meter breidde.

SHK fremja i rapporten fem sikkerhetstilrådingar til organisasjonar og myndigheiter. Ei av desse var Sikkerhetstilråding Vei nr. 2022/17T retta mot Vegtilsynet:

Påkjøringsulykken 29. mai 2020 oppstod da føreren av et vogntog ble påkjørt av en personbil på E18 ved Arendal. Føreren av vogntoget omkom. Undersøkelsen har vist at veiskulderen ikke var tilstrekkelig bred til at kjøretøyet i sin helhet kunne plasseres utenfor kjørebanelen, og at vogntoget derfor ble stående delvis ute i det høyre kjørefeltet etter at det stanset. Veistrekningen hvor ulykken inntraff var bygget med redusert

¹ Rapport Vei 2022/06 *Påkjøringsulykke med personbil og vogntogfører på E18 ved Arendal 29. mai 2020*, utgjeven august 2022.

veiskulderbredde. I vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* er det gitt åpning for redusering av veiskulderbredden på smale firefelts motorveier, gitt at det benyttes avbøtende tiltak, uten at dette må fraviksbehandles.

Statens havarikommisjon tilrår at Vegtilsynet, innenfor sitt mandat, arbeider for at ulykkesfrekvens og skadekostnad ikke øker på planlagte smale firefelts motorveier, jf. krav i Vegnormal N100 «Veg- og gateutforming».

Vegtilsynet svarar ut sikkerhetstilråding nr. 2022/17T med å gjennomføre to tilsynssaker: ei med Statens vegvesen som tilsynspart (sak 2023-08 Avbøtande tiltak på smal firefelts motorveg) og ei med Nye Veier AS som tilsynspart (sak 2023-06 Avbøtande tiltak på smal firefelts motorveg). Målet med tilsynssakene er det same, og er omtala i kapittel 2 Mål og avgrensing.

I dei neste avsnitta vil Vegtilsynet gje bakgrunnsinformasjon for tilsynssaka som omhandlar vegnormal N100 *Veg- og gateutforming*, motorvegar og ulykkesrisiko samt Statens vegvesen sitt styringssystem.

Om vegnormal N100 *Veg- og gateutforming*

Vegnormalane er fastsett og forvalta av Vegdirektoratet og er heimla i forskrift. Målet med vegnormalane er «effektiv og trafikksikker transport av mennesker og gods, og best mulig tilpasning til bebyggelse, bomiljø, bymiljø, landskap, naturmangfold, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksarealer», jf. forskrift om anlegg av offentleg veg § 3 punkt 2. Krav i vegnormalane gjeld for alle offentlege vegar og gater. Vegnormalane skal «sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål. Vegnormalane vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Vegnormalane skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet.», jf. § 3 punkt 5. Vegnormalar skal i nokre tilfelle godkjennast av Samferdselsdepartementet.

Vegnormalane har krav formulert med verba «skal» eller «kan». Avvikande vegutforming frå skal-krav (fråvik) skal handsamast i ein formell søknadsprosess og ein må få innvilga eit fråvik av relevant fråviksmyndigheit. Søknad om fråvik skal sendast inn per normal og

per vegprosjekt. Krav med verbet «kan» inneheld ei tilrådd vegutforming som kan nyttast utan fråvikshandsaming, men det skal føreligge ei fagleg dokumentert vurdering.²

Vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* stiller krav til utforming av vegar og gater. Vegar er delt inn i dimensjoneringsklassar med ulike utformingskrav basert på fartsgrense og årsdøgntrafikk (ÅDT). Dimensjoneringsklasse H3 er klassifisert som nasjonal hovudveg.³ Vegen har standard som motorveg og er 4-felts veg med ÅDT > 12 000 og fartsgrense 90 km/t, 100 km/t eller 110 km/t.⁴ Det er ulike krav til tverrprofil, skulderbreidde og geometri for dei tre fartsgrensene. Det er dei seinare åra gjort fleire endringar i krav til motorveg med fartsgrense 110 km/t, og dei mest sentrale for denne undersøkinga vert omtala i rapporten.

I 2021 vart det for dimensjoneringsklasse H3 innført eit kan-krav i vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* som gav høve til å redusere breidde på ytre skulder frå 2,75 meter til inntil 2 meter for ÅDT 12 000 til 20 000, og frå 2 meter til inntil 1,5 meter for ÅDT 6000 til 12 000. Det vart sett som vilkår for slik reduksjon at det vart brukt avbøtande tiltak som sikrar at ulykkesfrekvens og skadekostnad ikkje aukar samanlikna med full skulderbreidde. Motorvegar med redusert skulderbreidde er omtala som smal firefelts motorveg.

Denne endringa i normalen var initiert og godkjent av Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen ved Vegdirektoratet gjennomførte utgreiing og høyring etter bestilling frå Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen gav høyringsinnspel.

Etter 2021 er det gjort mindre endringar i formuleringa av kravet knytt til redusert skulderbreidde i vegnormal N100 *Veg- og gateutforming*, både i 2022 og 2023. I 2022 vart det tatt inn eit eige dokumentasjonskrav knytt til avbøtande tiltak og forventa effekt av tiltaka.⁵ Det er opplyst av Myndighet og regelverk i Vegdirektoratet at endringane ikkje

² Statens vegvesen. N100:2023, N100 *Veg- og gateutforming*, Gyldighet/fravik

³ Dimensjoneringsklassen erstatta dimensjoneringsklasse H8 og H9 i 2013-utgåva av handbok N100 *Veg- og gateutforming* med verknad frå 20.11.2014 gjennom NA-rundskriv 2015/2 – *Fartsgrenser og motorveg – Ny dimensjoneringsklasse for motorveg med fartsgrense 110 km/t*, 14.01.2015, Veg- og transportavdelingen, Vegdirektoratet

⁴ Dimensjoneringsklasse H3 gjaldt først kun for fartsgrense 110 km/t, men gjeld frå oktober 2023 også for fartsgrensene 90 km/t og 100 km/t.

⁵ I rapport 2022/06 gav SHK følgjande tilråding: Sikkerhetstilråding Vei nr. 2022/15T

har påverka intensjonen med, og innhaldet i, kravet. I 2023 vart det utarbeidd ein rettleiar til kravet, *Veiledning om avbøtende tiltak på smal firefelts motorveg*.⁶ Rettleiaren beskriv åtte «ulike avbøtende tiltak som *kan ha* en risikoreduserende effekt på motorveger med smal skulder». Nokre av tiltaka som er beskrive er ikkje eigna som sjølvstendige tiltak, men er avhengig av at andre tiltak vert implementert samtidig. Innhaldet i rettleiaren er ikkje uttømmende.

Om motorvegar og ulykkesrisiko

Ein motorveg har fire eller fleire køyrefelt, midtrekkverk og/eller midtdelar, og er utan plankryss eller direkte tilknytning til eigedomane langs vegen. Motorvegar har som formål å avvikle store trafikkmengder i høg fart med færrest mogleg ulykker. Ulykkesrisikoen er langt lågare på motorvegar enn på andre vegar, til tross for høgare fartsgrense og høgare fart.⁷

Utforminga av vegens tverrprofil har verknad på trafikksikkerheita. Når det gjeld skulderbreidde, har vegar med breiare vegskuldrer færre ulykker enn vegar med smale eller ikkje-asfalterte skuldrer, særleg ved høg trafikkmengd og i kurver.⁸ Av *Veiledning om avbøtende tiltak på smal firefelts motorveg* punkt 1.2 *Oversikt over mulige avbøtende tiltak* går det fram at den «største utfordringen for trafikksikkerheten ved smal skulder, er manglende plass for kjøretøy til å stoppe og til å evakuere fra kjøretøyet dersom akutte hendelser oppstår.»

Det er eit avgrensa datagrunnlag som kan nyttast for å kvantifisere forventna risikoreduserande effekt av ulike avbøtande tiltak ved bygging av motorveg med redusert skulderbreidde.

Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen reviderer krav i Vegnormal N100 «Veg- og gateutforming» knyttet til redusering av skulderbredde til å omfatte krav til dokumentasjon av avbøtende tiltak og den risikoreduserende effekten av disse, dersom smale firefelts motorveier tillates.

⁶ Veiledningen er datert 6.7.2023 og vart utarbeidd av Vegdirektoratet etter Sikkerhetstilråding Vei nr. 2022/16T: «Statens havarikommisjon tilrår at Statens vegvesen utarbeider en faglig veileder for avbøtende tiltak på planlagte smale firefelts motorveier.»

⁷ Trafikksikkerhetshåndboken, kap. 1.2 Motorveger

⁸ Trafikksikkerhetshåndboken, kap. 1.11 Utbedring av vegers tverrprofil, Rapport om påkjøringsulykke med personbil og vogntogfører på E18 ved Arendal 29. mai 2020 | shk (havarikommisjonen.no), *Veiledning om avbøtende tiltak på smal firefelts motorveg* (vegvesen.no)

Om Statens vegvesen og innretning av styringssystem

Statens vegvesen er eit forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet og består av Vegdirektoratet og seks divisjonar under leiing av ein vegdirektør.

Toppdokument; virksomhetsstyring i Statens vegvesen er det øvste interne styrande dokumentet i Statens vegvesen og omtalar korleis verksemda vert styrt, inkludert korleis Statens vegvesen sitt styringssystem skal vera innretta.⁹ Styringssystemet består mellom anna av mål- og resultatstyringa (Resultatbanken) og leiingssystem for kvalitet (Kvalitetssystemet).

Under punktet *Kvalitetsledelse* går det fram at «Prosessene og dokumentene i Kvalitetssystemet skal sikre at vi gjør oppgavene våre ensartet, effektivt, sporbart og med rett kvalitet. Prosessene er delt inn i styrings-, kjerne- og støtteprosesser.». Vidare er det omtalt at «Alle enheter er pliktige til å dokumentere at arbeid er utført i samsvar med prosessbeskrivelser og til å sikre sporbarhet og etterprøvbarhet av arbeidet.».

⁹ *Toppdokument; virksomhetsstyring i Statens vegvesen*, godkjent 23.01.2023.

2. Mål og avgrensing

Mål

Som følge av sikkerhetstilrådinga frå SHK, har formålet med tilsynssaka vore å arbeide for at ulykkesfrekvens og skadeomfang ikkje aukar på planlagde smale firefelts motorvegar, jf. krav i vegnormal N100 *Veg- og gateutforming*.

For å gjennomføre tilsynssaka har Vegtilsynet fastsett følgande mål med tilsynet:

Målet med tilsynet har vore å undersøke om styringssystemet til Statens vegvesen sikrar samsvar med krav til bruk av avbøtande tiltak ved reduksjon av skulderbreidde for dimensjoneringsklasse H3 i vegnormal N100 *Veg- og gateutforming*.

Omfang og avgrensing

Undersøkinga omfattar relevante delar av styringssystemet til Statens vegvesen med tilhøyrande dokumentasjon, og er ikkje retta mot ein spesifikk del av systemet eller ein enkelt prosess. Det er gjort ei overordna undersøking av om styringssystemet er innretta slik at det sikrar etterleving av eksterne krav. Det eksterne kravet går fram av vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* 3.3.3-6_1 SKAL og 3.3.3-7_1 SKAL. Tilsynskriteriet er nærare omtala i kapittel 4 i rapporten.

Vegtilsynet har ikkje gjort undersøkingar av om styringssystemet vert brukt eller i kva grad det eksterne kravet er etterlevd i enkeltvise vegprosjekt. Vegtilsynet har dermed ikkje grunnlag for å uttale seg om dette. Vegtilsynet har likevel innhenta noko informasjon om aktuelle vegprosjekt.

3. Gjennomføring og metode

Tilsynssaka er gjennomført som ein revisjon etter prinsipp i NS-EN ISO 19011 *Veiledning for revisjon av ledelsessystemer*.

Vegtilsynet sende varsel om tilsyn 04.10.2023. Det vart gjennomført opningsmøte med tilsynspart 13.10.2023 for å opprette ein god dialog og informere ytterlegare om tilsynssaka. Det vart i tillegg gjort avklaringar om gjennomføringa av tilsynet og innhenta informasjon. Det vart sendt brev med ytterlegare informasjon om innretting av tilsynssaka 07.12.2023 og gjennomført avklaringsmøte 11.12.2023. Utkast til rapport vart oversendt til tilsynspart 13.02.2024, og gjennomgått i sluttmøte 27.02.2024. Tilsynspart sine tilbakemeldingar er tekne omsyn til i den endelege tilsynsrapporten.

Tilsynskriteriet er utleidd frå krava i veglova § 11 b med Prop. 160L *Endringer etter veglova (Vegtilsynet)* (2015-2016). Vidare er tilsynskriteriet utleidd frå krav 3.3.3-6_1 SKAL og 3.3.3-7_1 SKAL i vegnormal N100:2023 *Veg- og gateutforming*, forståinga av funksjonen til ein vegnormal og avklaringar om forståinga frå Myndighet og regelverk i Vegdirektoratet som har fastsett vegnormalen. Utleiinga er nærare beskrive i kapittel 4.

Vegtilsynet har motteke følgjande dokumentasjon i saka:

- E-post datert 13.10.2023 med oversending av presentasjonane frå opningsmøtet
- E-post datert 13.12.2023 med tilbakemelding om ingen merknader til innrettinga av tilsynssaka
- E-post datert 15.11.2023 med svar på oppfølgingsspørsmål
- Utskrift av prosessdiagram i Kvalitetssystemet for prosessen *Utrede og detaljere alternativ*




I tillegg har Vegtilsynet gått gjennom *Toppdokument; virksomhetsstyring i Statens vegvesen* og informasjon mottatt i tidlegare tilsynssaker, og nytta tekst frå derifrå i rapporten.¹⁰

Vegtilsynet opplever at det har vore god dialog og at Statens vegvesen har lagt til rette for ei effektiv gjennomføring av tilsynet.

¹⁰ Tilsynssak 2021-03 *Forbedringer etter ulykker og alvorlige hendelser*.

4. Tilsynsresultat

Symbol som er brukt for å illustrere tilsynsfunna i rapporten går fram av tabellen under.

Symbol	Vurdering
	Avvik: Manglande samsvar med krav
	Observasjon: Forhold der ein gjennom tilsynet har sett at det er potensial for forbedring hjå tilsynspart
	Undersøkinga har ikkje avdekka avvik eller observasjonar

Tilsynskriterium: Verksemda sitt styringssystem skal vera innretta slik at det sikrar etterleving av eksterne krav.

Utleiing av tilsynskriterium

Verksemda si plikt til å sikre samanheng mellom styringssystemet og eksterne krav går fram fleire stadar i Prop. 160 L (2015-2016) *Endringar i veglova (Vegtilsynet)* (Prop. 160 L), bl.a. kap. 3.2.2. Styringssystemet skal som utgangspunkt «innehalde ei beskriving av aktivitetar for å nå dei mål og for å sikre etterleving av dei krav som er satt» og at det skal vise «på kva måte pliktsubjekta har organisert systematiske interne aktivitetar der ansvar, prosedyrar og oppgåver for å etterleve krav knytt til tryggleiken i vegen er klargjort». Det er vidare framheva i førearbeida at verksemda skal tilpasse styringssystemet til arten, omfanget og risikoen ved verksemda, jf. Prop. 160 L m.a. kap. 3.2.2 og kap. 5.

For denne saka betyr dette at styringssystemet må vera innretta slik at krav knytt til bruk av avbøtande tiltak ved redusert breidde på ytre skulder vert etterlevd.

Det følger av vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* 3.3.3-6_1 SKAL og 3.3.3-7_1 SKAL at for dimensjoneringsklasse H3 kan breidde på ytre skulder reduserast under føresetnad av at det vert implementert avbøtande tiltak. Storleiken på reduksjonen på ytre skulder er fastsett i krav og varierer med ÅDT og fartsgrense. Dei avbøtande tiltaka skal sikre at ulykkesfrekvens og skadeomfang ikkje aukar samanlikna med å nytta standard skulderbreidde. Utbyggar/byggherre skal dokumentere dei avbøtande tiltaka og forventa risikoreducerande effekt.

Vegtilsynet legg til grunn at tiltak(a) som vert etablert, skal ha som formål å avbøte den auken i risiko som skjer i vegprosjekt ved reduksjon av skulderbreidde. Vilåret om at tiltak(a) skal «sikre[r] at» ulykkesfrekvens og skadeomfang ikkje aukar, er skjønsmessig,

og det må gjerast vurderingar basert på fagleg skjønn både knytt til val (og eventuelt samansetning) av tiltak og vurdering av forventet effekt av vald(e) tiltak. Vidare må det gjerast individuelle vurderingar av den potensielle risikoreduserande effekten av tiltaka for kvart vegprosjekt. Utbygger/byggherre definerer korleis dette skal dokumenterast.

Basert på krava beskrive over, og avgrensingane som er gjort, jf. kapittel 2, har Vegtilsynet gjort overordna undersøkingar av om styringssystemet til Statens vegvesen inneheld tilstrekkelege interne aktivitetar for å sikre etterleving av kravet.

Tilsynsbevis

Statens vegvesen har orientert om prinsippa som ligg til grunn for innrettinga av styringssystemet og implementering av regelverk, med relevante utdrag frå det prosessbaserte styringssystemet Kvalitetssystemet. Systemet dekkjer overordna aktivitetar og prosessar, og det er difor ingen spesifikke prosessar, prosedyrar, rutinar eller tilsvarande som omhandlar enkeltvis krav i vegnormalane. Eksterne krav er kartlagt og lagt til grunn for systemet.

Oppbygginga og innrettinga av styringssystemet skal sikre etterleving av krav. Statens vegvesen har som mål å ha eit risikobasert styringssystem, som samtidig skal forenkla og vera effektivt. Statens vegvesen legg til grunn ei risikobasert tilnærming på styring, og gjennomfører risikovurderingar der det vert vurdert som føremålstenleg.

Risikovurderingane baserer seg på prinsipp gitt i ISO 31000 *Risikostyring*.

Detaljeringsgraden i prosessane vil naturleg regulerast ut frå brukarane sine føresetnader og kor kritisk eit arbeidspunkt er. Det er ikkje eit mål at Kvalitetssystemet skal detaljregulere alle aktivitetar som skal utførast. Statens vegvesen sitt styringssystem, både etablert praksis og etablerte prosessar og prosedyrar, skal levera opp mot hensikt og mål.

Gjennomføring av vegprosjekt med redusert breidde på ytre skulder og avbøtande tiltak skal følgja dei etablerte prosessane i Kvalitetssystemet, blant anna fastsette prosessar for planlegging, kontrahering, prosjektering og bygging. Utvikling og forbetring av prosessar skal følge prosessen «Smidig prosessutvikling», og utforminga vert regulert av ein modelleringsstandard med retningslinjer for korleis prosessane skal modellerast.

Proessen *Utrede og detaljere alternativ*, under prosessen *Utarbeide reguleringsplan*, har til hensikt å «gjennomføre vidare detaljering og utredning av valgt alternativ slik at en

har godt nok grunnlag for nødvendig kvalitetssikring og for videre arbeid med å ferdigstille forslag til reguleringsplan».¹¹ Av aktiviteten *Modellere og kvalitetssikre veg- og gateutforming* går det fram at all veg- og gateutforming skal utformast i tråd med sentralt styringsdokument, vegnormalar, retningslinjer og rettleiarar. Vidare gir aktiviteten føring om at veg- og gateutforming «skal utformes i tett dialog med ulike fagressurser gjennom hele prosjektarbeidet for å redusere ulempene ved veganlegget og tilpasse det best mulig til området».

Når det gjeld omfang av og type vegprosjekt i Statens vegvesen vert det trekt fram at firefelts veg står for ein mindre del av prosjektporteføljen. Planarbeidet for slike prosjekt strekker seg ofte over fleire år, noko som kan føre til at ein under planlegginga ofte må ta omsyn til endringar i krav. Vegprosjekt følger regelverket som var gjeldande på tidspunktet for godkjenning av reguleringsplanen. Dette inneber at vegprosjekt under prosjektering og utbygging i større eller mindre grad vil vera tufta på krav som var gjeldande ved godkjent reguleringsplan.

Vegtilsynet har innhenta informasjon om pågåande og planlagde prosjekt i Statens vegvesen. Som døme på prosjektvise vurderingar knytt til avbøtande tiltak og risikoreducerande effekt ved reduksjon av breidde på skulder for dimensjoneringsklasse H3 vart det gjeve ein overordna presentasjon av to vegprosjekt. Statens vegvesen opplyste at dei to vegprosjekta er representative for dei faglege vurderingane som ligg til grunn for ulike vegprosjekt.

Det eine prosjektet er i reguleringsplanfasen. For dette prosjektet vart det vist til at det er gjort konkrete vurderingar knytt til val og samansetning av avbøtande tiltak, og om tiltaka ville gje tilstrekkeleg risikoreducerande effekt. For vegprosjektet vart det konkludert med at tiltaka som var vurdert som aktuelle for å sikre tilsvarende trafikktryggleik som ved standard skulderbreidde i dette prosjektet, ville ha ein vesentleg høgare kostnad enn det innsparinga ved å redusere skulderbreidda ville gje. Det vart opplyst at det hadde vore vanskeleg å finne tilstrekkeleg forskingsgrunnlag til å kunne kvantitativt dokumentere kva effekt dei ulike avbøtande tiltaka hadde.¹²

Det andre prosjektet hadde godkjent reguleringsplan frå 2016. Det vart vist til fleire endringar i vegnormalar, i tida etter godkjent reguleringsplan, som har påverka

¹¹ Prosessdiagram *Utrede og detaljere alternativ*, Statens vegvesen, godkjent 14.03.2022.

¹² E39 Stord – Os (Hordfast)

prosjektbestillinga. I dette prosjektet er det i dag planlagt å bygge med smalare skulder, då med tverrprofil for dimensjoneringsklasse H3 og fartsgrense 100 km/t, slik det er beskrive i vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* krav 3.3.3-7 SKAL.¹³

Statens vegvesen har opplyst at ingen av prosjekta i porteføljen pr. no er ferdig planlagd med reduksjon av breidde på skulder og bruk av avbøtande tiltak etter dagens regelverk. Statens vegvesen viste også til at ein ved planlegging av vegprosjekt i dag også vil ta stilling til dei ulike krava til tverrprofil for dimensjoneringsklasse H3 knytt til fartsgrense 90 km/t og 100 km/t, som vart ein del av vegnormal N100 i oktober 2023.

Statens vegvesen opplyser at verksemda vurderer at det er utfordrande å dokumentera risikoreducerande effekt. Det vert mellom anna vist til at det per i dag er svært lite data tilgjengeleg for å vurdere ulykkesfrekvens.

Vurdering

Vegtilsynet har i denne saka gjort overordna undersøkingar av om styringssystemet til Statens vegvesen inneheld tilstrekkelege interne aktivitetar for å sikre etterleving av krav til bruk av avbøtande tiltak ved redusert breidde på ytre vegskulder.

Vegtilsynet har fått presentert overordna prinsipp for Statens vegvesen sitt styringssystem, og utdrag av relevante prosessar i Kvalitetssystemet. Undersøkinga har vist at Statens vegvesen skal sikre gjennomføring og etterleving av det aktuelle kravet gjennom det etablerte styringssystemet. Dette inneber mellom anna fastsette prosessar for planlegging og gjennomføring av vegprosjekt i Kvalitetssystemet. Vegtilsynet legg til grunn for saka at innrettinga av styringssystemet er risikobasert, og tilpassa arten og omfanget ved verksemda.

Etter Vegtilsynet si vurdering har denne undersøkinga vist at Statens vegvesen sitt styringssystem framstår å innehalda tilstrekkelege interne aktivitetar for å kunne sikre etterleving av krav til bruk av avbøtande tiltak ved redusert breidde på ytre vegskulder. Den overordna presentasjonen av to vegprosjekt viser at det har blitt gjort prosjektspesifikke faglege vurderingar, herunder av avbøtande tiltak og den risikoreducerande effekten av desse.

¹³ E18 Retvet - Vinterbro

På denne bakgrunn vurderer Vegtilsynet at undersøkinga ikkje har avdekka avvik eller observasjonar.

 ***Undersøkinga har ikkje avdekka avvik eller observasjonar.***

5. Konklusjon

Målet med tilsynet har vore å undersøke om styringssystemet til Statens vegvesen sikrar samsvar med krav til bruk av avbøtande tiltak ved reduksjon av skulderbreidde for dimensjoneringsklasse H3 i vegnormal N100 *Veg- og gateutforming*.

Samla sett viste tilsynssaka at Statens vegvesen skal sikre gjennomføring og etterleving av det aktuelle kravet gjennom det etablerte styringssystemet til verksemda. Ein overordna presentasjon av to vegprosjekt viste at det har blitt gjort prosjektspesifikke faglege vurderingar, herunder av avbøtande tiltak og den potensielle risikoreduserande effekten. Undersøkinga har ikkje avdekka avvik eller observasjonar.