



vegtilsynet

2013

Årsrapport





*Borlaugkrysset, Riksveg 52 og E 16  
Foto Heidi Ravnestad*

 **veg**tilsynet

Voss, 17.01.2014



**Trude Tronerud Andersen**

direktør



*E6 i Sør-Trøndelag  
Foto: Knut Opeide*

# Innhold

<b>Forord</b>	<b>7</b>
<b>Mål og utfordringer i 2013</b>	<b>9</b>
<b>Oppnådde resultat og faglige utfordringer</b>	<b>11</b>
Tilsynsaktiviteter	11
Aktiv pådriver	15
<i>Informere om Vegtilsynets ansvarsområde</i>	15
<i>Foreslå endringer i regelverk</i>	15
<i>Internasjonalt arbeid</i>	16
<i>FoU-virksomhet</i>	16
<b>Risikovurdering og styring</b>	<b>19</b>
<b>Administrative forhold</b>	<b>20</b>
Organisasjon	20
Rekruttering og bemanning	21
Inkluderende arbeidsliv	21
Likestilling og aldersfordeling	21
Arkiv og offentliggjøring av data	21
<b>Økonomi</b>	<b>22</b>
<b>Vedlegg 1: Sammendrag, funn og tilrådninger i avgitte tilsynsrapporter for 2013</b>	<b>23</b>



*Riksveg 17, Helgelandbroa. Foto: Jarle Wæhler*

# Forord

Vegtilsynet er Samferdselsdepartementet sin fagenhet som skal kontrollere og føre tilsyn med Statens vegvesen sin virksomhet knyttet til riksveginfrastrukturen. Tilsynet skal arbeide for at Statens vegvesen sin virksomhet blir utøvd på en sikker og formålstjenlig måte til det beste for trafikantene på vegen. Vegtilsynet skal se til at Statens vegvesen oppfyller gjeldende regelverk.

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

Ved å være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett, skal Vegtilsynet bidra til at overordnet mål for transportpolitikken blir nådd.

For å kunne løse disse oppgavene er det viktig med en høy vegfaglig og tilsynsmetodisk standard. Utvikling av kompetanse og erfaringsdeling med andre tilsyn har derfor vært høyt prioritert i 2013. Det har også vært jobbet med å utvikle tydelige og effektive metoder for å kunne gjennomføre et risikobasert tilsyn og effektivt tilsynsarbeid.

I 2013 ble Vegtilsynet oppbemannet fra ett til to tilsynslag, der hvert lag består av en revisjonsleder, en vegfaglig rådgiver og en jurist. Vegtilsynet er nå bemannet i henhold til rammene som er gitt gjennom Stortingsproposisjon 1S 2011-2012.

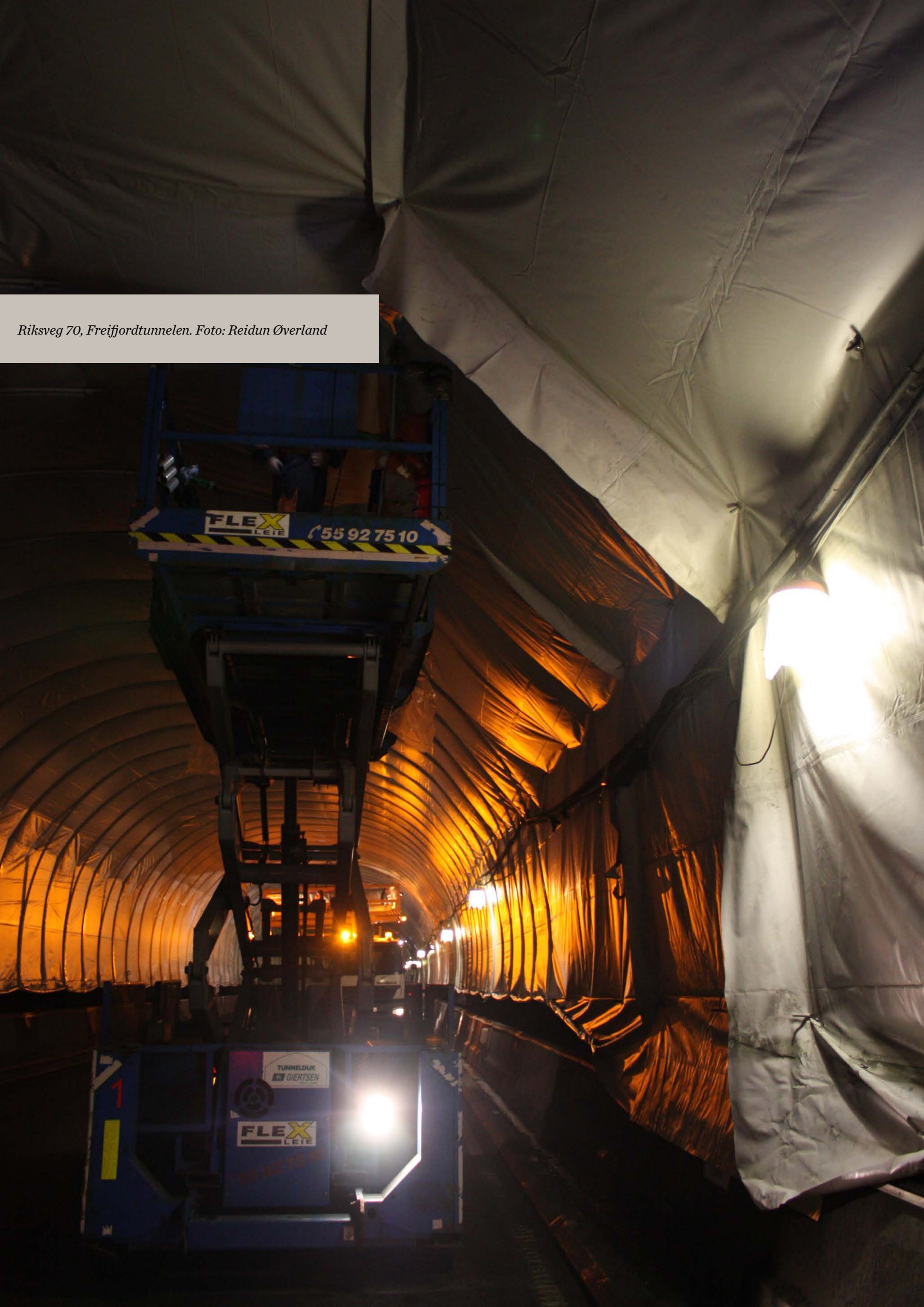
Gjennomføring av tilsynsprogrammet har vært høyt prioritert i 2013. Det har vært gjennomført seks tilsyn i 2013. Tilsynssakene har undersøkt om Statens vegvesen oppfyller gjeldende regelverk både i plan-, bygge- og driftsfasen. Hovedfunn fra tilsynene viser at regelverket ikke alltid blir fulgt.

Risikoanalysen for året viste at hovedutfordringene for Vegtilsynet for det første var knyttet til kompetanse, kvalitet, og størrelsen på organisasjon. Det har i 2013 gjort flere tiltak innen kompetanseheving og kvalitetssikring for å håndtere denne risikoen. Den andre hovedutfordringen var å ha legitimitet overfor tilsynspart, interessenter og allmennheten.

Vegtilsynet har dette året brukt mye tid til å håndtere risikoen ved å informere Statens vegvesen og interessenter om våre oppgaver, arbeidsmåter og resultat. Det har også vært arrangert konferanse om sikkerhetsstyring, for å informere om faglige mål.

2013 har vært et innholdsrikt og lærerikt år for Vegtilsynet.

Riksveg 70, Freifjordtunnelen. Foto: Reidun Øverland





# Mål og utfordringer i 2013

Samferdselsdepartementet har for 2013 satt følgende hovedmål for Vegtilsynet:

Hovedmålet med Vegtilsynets virksomhet i 2013 vil være å føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen er ivaretatt av Statens vegvesen.

For å nå hovedmålet skal Vegtilsynet i 2013:

- arbeide for at Statens vegvesens virksomhet blir utøvd på en sikker og formålstjenlig måte til det beste for trafikantene på vegen
- være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett i tråd med det overordnede målet for transportpolitikken

Vegtilsynet har utarbeidet strategier, mål, måleindikatorer og årlige aktivitetsplaner for å sikre at hovedmålet blir nådd. Måloppnåelsen for Vegtilsynets to målområder viser i all hovedsak framdrift i henhold til plan.

Vegtilsynet er bygd opp som et risikobasert systemtilsyn. Det vil si at tilsynet skal prioritere virksomheten sin der risikoen for ulykker er størst. De viktigste oppgavene vil derfor være: risikovurdering av tilsynssaker, prioritering av tilsynssaker, gjennomføring av tilsyn og oppfølging av tilsynssaker.

Vegtilsynet skal også:

- informere om Vegtilsynet sin virksomhet
- i samråd med vegdirektøren, delta i internasjonalt arbeid med sikte på å ivareta Norge sine interesser på Vegtilsynet sitt ansvarsområde, og delta i internasjonalt arbeid som har verdi for tilsynet sitt arbeid
- ta initiativ til FoU-virksomhet innenfor sitt område
- foreslå endringer i regelverket så langt det er nødvendig for å bedre sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på offentlig vei



*Riksveg 36, Seljord. Foto: Torbjørn Tungesvik*

# Oppnådde resultater og faglige utfordringer

## Tilsynsaktiviteter

Målet er å føre tilsyn med en slik aktivitet at det fører til endringer hos vegeier og får positive konsekvenser for sikkerheten på vegene.

Vegtilsynet har i løpet av 2013 identifisert de viktigste tilsynsområdene, og utarbeidet et tilsynsprogram. Bakgrunn for valg av tilsynssaker har vært instruks for Vegtilsynet, Nasjonal transportplan, Statens vegvesen sitt handlingsprogram, ulykkesdata og rapporter fra Statens vegvesen og Statens Havarikommisjon for transport veg, regelverk og styrende dokumentasjon for Statens vegvesen, Riksrevisjonens rapporter om veg, forskningsrapporter og utredninger om vegsektoren, ISO 9000 serien mm.

For å utøve mest mulig effektivt tilsyn, prioriteres områder (region og arbeid) med høy risiko for svikt, og der konsekvensen for svikt kan være alvorlige. Dette kan være områder der det er rapportert mange hendelser, der det er rapportert mange feil, eller annen informasjon tilsier at regelverket ikke følges. Statistikk, rapporter og resultat fra egne eller andres kartlegginger er også viktige elementer i den risikoinformasjonen som legges til grunn for tilsynsprogrammet.

Det er også et mål at alle regioner får regelmessig tilsynsbesøk.

Tilsynsområdene som er prioritert i 2013

### *Overordnet sikkerhetsstyring*

Statens vegvesens skal, ifølge instruks, ha et effektivt og formålstjenlig styringsystem. Vi vil gjennom flere tilsyn undersøke om det overordnet kvalitetssystemet er formålstjenlig og blir brukt. Om det er system for evaluering, forbedring, læring og erfaringsdeling vil også bli undersøkt i tilsynssakene. Det inngår også å se om systemet blir fulgt i praksis. I 2013 vektlegges tilsyn med system og praksis for læring etter ulykker.

### *Sikkerhetsstyring ved gjennomføring av prosjekt*

Vegtilsynet vil undersøke om system og praksis for å gjennomføre risikovurderinger og kvalitetskontroller er i samsvar med krav. Kravene skal sikre at sluttproduktet skal ha god kvalitet. Det blir lagt vekt på føre tilsyn med system og praksis for kvalitetssikring i utbyggingsprosjekt, system og praksis for å sikre ivaretagelse av myke trafikanter i reguleringsplanfasen, samt bruk av risiko- og sårbarhetsanalyser i planfasen.

### *Sikkerhetsforvaltning av eksisterende veg*

Statens vegvesen skal ha oversikt over tilstand og risiko på veger i bruk. Vegtilsynet vil undersøke om styring og oppfølging av driftskontrakter er i samsvar med krav. System for styring og oppfølging, samt praksis står sentralt i disse tilsynssakene. Vi vil også undersøke om system og praksis for avvikshåndtering ved dekkelegging er i samsvar med krav.

Nr.	Tittel	Varsel	Gjennomført tilsyn	Foreløpig rapport	Endelig rapport	Lukket tilråding
2012/02	Trafikksikkerhet i utbyggingsfasen	x	x	x	x	x
2013/01	Oppfølging av sikkerhetstilråding fra SHT	x	x	x	x	x
2013/02	Oppfølging av driftskontrakter for vinterdrift	x	x	x	x	
2013/03	Ivaretaging av mjuke trafikantar i reguleringsplanfasen	x	x	x		
2013/04	Avvikshandtering ved reasfaltering	x	x			
2013/05	Risikovurderingar ved planlegging av vegprosjekt	x				

Oppsummering av tilsynsvirksomhet i 2013

Vegtilsynet har gjennom tilsynsprogrammet for 2013 prøvd å dekke planleggings-, bygge- og driftsfasen for å få et samlet bilde av de sikkerhetsmessige utfordringene Statens vegvesen, som eier av riksveginfrastrukturen står overfor. Dette har vært viktig for å kunne kalibrere framtidige tilsynssaker slik at de treffer best mulig; der det er mest potensial for forbedring, og der endringer har størst effekt på sikkerhetsnivået.

Gjennom tilsynssakene har Vegtilsynet fått et bilde av at system og regelverk ikke alltid følges opp i praksis. Dette gjelder innenfor både planlegging, bygging og drift. En særskilt utfordring er knyttet til Håndbok 151, som ikke i tilstrekkelig grad blir brukt som forutsatt.

Det er også knyttet utfordringer til Statens vegvesen sitt styringssystem, der det er et uavklart forhold mellom håndbokregimet og det prosessbaserte kvalitetssystemet.

Vedlegg 1 viser sammendrag fra tilsynssakene, funn og de tilrådingene Vegtilsynet har gitt.

Tilrådinger fra SHT

Det inngår også i instruksen til Vegtilsynet å komme med uttale til de rapportene fra Statens havarikommisjon som har å gjøre med trafikkulykker. Vegtilsynet skal vurdere hvordan sikkerhetstilrådingene står i forhold til tilsynsprogrammet. Vegtilsynet har gitt fem slike uttaler i 2013.



Riksveg 35, Nakkerud. Foto: Kjetil Wold

### **Aktiv pådriver**

Som aktiv pådriver skal Vegtilsynet informere om vår virksomhet, foreslå endringer i regelverk dersom det er nødvendig, ta initiativ til FoU-arbeid og delta i internasjonalt arbeid som har verdi for Vegtilsynets arbeid.

Informere om Vegtilsynets ansvarsområde

Målet er å kommunisere målrettet og tydelig.

Vegtilsynet har i samsvar med utarbeidet kommunikasjonsplan brukt tid i 2013 på å informere tilsynspart, Statens vegvesen, og eksterne interessenter og på ulike fagseminar i Norge og utlandet om Vegtilsynets rolle, oppgaver og tilsynssaker. Vegtilsynet arrangerte en nasjonal konferanse om sikkerhetsstyring i juni 2013. Målgruppene for konferansen var ansatte i Statens vegvesen, entreprenører, plangodkjennerne i for eksempel fylkeskommunen, konsulenter, politikere og representanter fra Samferdselsdepartementet.

Tilbakemeldinger og Vegtilsynets generelle inntrykk er at det er opparbeidet større forståelse for tilsynets oppgaver og rolle, blant interessenter og tilsynspart. Vi ser en utfordring i å formidle tilsynssaker i et uforutsigbart nyhetsbilde, men tilsynspart er likevel primær mottaker av tilsynsrapportene. Slik sett har erfaringene med å publisere en kronikk i aviser og fagtidsskrift vært svært gode. Dette kan være en nyttig måte for popularisering og formidling av effekt av og nytte av tilsyn, og betydning av sikkerhetsstyring og sikkerhetskultur i veginfrastrukturen.

Foreslå endringer i regelverk

Målet er å avdekke svakheter i regelverket, basert på funn i tilsynssaker. Vi vil også bidra til utvikling av et overordnet risikobasert lovverk innen veg.

Gjennom tilsynsarbeid og innspill fra tilsynspart og andre vil en kunne finne avvik fra gjeldende regelverk og gjøre observasjoner av forhold som er uheldige for vegsikkerheten. Alle innspill blir samlet og prioritert på bakgrunn av blant annet betydning for vegsikkerhet. Forslaget vil inneholde en utredning om hvorfor det bør skje endring i regelverk, og hvordan en endring bedre kan ivareta sikkerheten i veginfrastrukturen enn gjeldende regelverk. Det er igangsatt utredningsarbeid for å vurdere

behov for en forskrift om sikkerhetsstyring for Statens vegvesen. Dette arbeidet blir nærmere beskrevet under avsnittet om FoU-oppgaver for Vegtilsynet. Det er også gjort evaluering av tilsynskriteriene etter endt tilsynssak.

#### Internasjonalt arbeid

Målet er å bidra til utvikling av internasjonale standarder, krav og regelverk knyttet til sikkerhet i vegen og sikkerhetsstyring, og bidra i utvikling av internasjonal tilsynsmetodikk innen vegsektoren.

Vegtilsynet har prioritert å hente inn informasjon, delta på og holde innlegg på konferanse om internasjonalt arbeid innen ITS, sikkerhetsstyring og trafikksikkerhet i 2013. Videre har Vegtilsynet deltatt i oversettelse og lanseringen av NS-ISO 39001, som er en internasjonal standard for trafikksikkerhet.

Dette er i henhold til programmet for Vegtilsynets internasjonalt arbeid.

#### FoU-virksomhet

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

Vegtilsynet har i 2013 bedt om konsulenttilbud på en utredningsoppgave (mål for tilsynet og metode for måling av effekt). Det er også arbeidet med konkurransegrunnlaget for en annen utredningsoppgave (behov for forskrift om sikkerhetsstyring).

Effekten av Vegtilsynets virksomhet som følger av instruksen lar seg ikke måle direkte. Derfor trengs en modell for hvordan mål på ulike nivåer lar seg forene, ikke minst hvordan mål hos Vegtilsynet kan knyttes til mål for Statens vegvesen. Modellen skal brukes både til rapportering til Samferdselsdepartementet og for å forbedre Vegtilsynets egne systemer for kvalitetsstyring. Oppgaven innebærer:

- utvikling av en dokumentert modell som skal brukes ved en kvalitetsvurdering av Vegtilsynet. Modellen må forankres ved bruk av konkrete eksempler.
- å identifisere og beskrive de faktorene i omgivelsene er kritiske for at Vegtilsynet





*Rv. 13, mellom Røldal og Sand. Foto: Jarle Wæhler*

net skal nå sine mål, samt å komme med et forslag til hvordan ansvaret for disse faktorene bør være fordelt.

- å komme med godt begrunnete forslag til mål og målemetoder for vurdering av Vegtilsynet

Mål med oppgaven er å utrede behov for forskrift om sikkerhetsstyring for ansvarlig for veginfrastrukturen. Oppgaven innebærer:

- vurdering av innhold i en forskrift, sett i lys av erfaring med sikkerhetsforskrift innen andre transportsektorer, samt petroleumssektoren
- vurdering av konsekvens ved en slik forskrift

# Risikovurdering og styring

Vegtilsynet har identifisert følgende risikofaktorer for oppfylning av målene når det gjelder strategiområdene.

Vegtilsynet har i løpet av 2013 opplevd at det har tatt lengre tid å forberede tilsynsaker og å hente inn ekstern kompetanse enn forventet. Dette har man tatt lærdom av.

Størrelsen på Vegtilsynet er en utfordring sett i sammenheng med oppgavene, og det er en fare for at Vegtilsynet ikke i stor nok grad møter forventningene som stilles fra trafikantene, interesseorganisasjoner og andre.

Antall ansatte er lite sett i sammenheng med saksfeltet og antall potensielle tilsynssaker. Dette kan kompenseres ved å nytte ekstern kompetanse.

Det er også knyttet risiko til å beholde og å rekruttere høy relevant kompetanse i Vegtilsynet.

Kvalitet på gjennomføring av tilsyn og rapportene er av kritisk betydning for i hvilken grad Vegtilsynet kan oppfylle mandatet sitt. Kompetansen i Vegtilsynet, og de faglige ressursene tilsynet knytter til seg, vil være avgjørende.

Erfaringene fra 2013 tyder på at Vegtilsynet blir oppfattet som faglig kompetente og at tilsynssakene er relevante. Både evalueringer, måten Vegtilsynet blir møtt på hos tilsynspart, samt uformelle henvendelser, tyder på at Vegtilsynet så langt er på rett vei, men kontinuerlig må jobbe med håndtering av nevnte risiko.

Vegtilsynet har sett det som en risiko at oppfatninger om at tilsynet burde vært uavhengig svekker tilsynets legitimitet. Denne risikoen er redusert gjennom kvalitet og relevans av arbeidsoppgavene, men også gjennom informasjon i form av publisering og innlegg på konferanser samt presentasjon for interessenter og tilsynspart.

Vegtilsynet har utarbeidet et kvalitetsstyringssystem etter ISO 9000-standard. Styringssystemet skal være et hjelpemiddel til å nå målene Vegtilsynet har satt på kvalitet. Det kritiske i forbindelse med systemet er å beskrive prosessene godt nok, forbedre dem, sette gode mål og måle virkningen.

# Administrative forhold

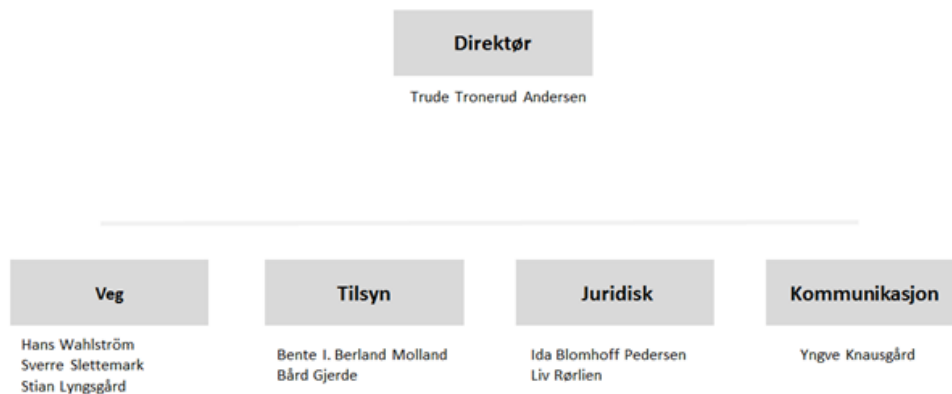
## Organisasjon

Målet er å ha et godt og inkluderende arbeidsmiljø, og gode prosesser og kultur for læring og fornying.

Vegtilsynet er organisert i fagområdene veg og analyse, tilsyn, juridisk og kommunikasjon. Vegtilsynet nytter bistand fra Vegdirektoratet til støttefunksjoner som regnskap, anskaffelse, IT, arkivering og ved rekruttering. Vegtilsynet drifter selv egen webside og eget kvalitetssystem, samt utfører støtteoppgaver som utsendelse av post, innkjøp av rekvisita, håndtering av adgangssystem, ekstern rapportering med mer. Vegtilsynet er organisert i følgende fagområder: tilsyn, veg, juridisk og kommunikasjon.

Det er utarbeidet egen aktivitetsplan for å sikre læring, fornying og utvikling. Aktivitetsplanen inneholder også krav til kurs for nye tilsette og kompetanse- og utviklingstiltak for alle medarbeiderne i Vegtilsynet.

Det er avholdt medarbeidersamtaler og oppfølgingssamtaler. Det er ikke gjennomført annen medarbeiderundersøkelse i 2013.



I følge stortingsprop. 1S 2011-2012, skal Vegtilsynet bemannes med 5-10 personer. Ved årsslutt var det ni ansatte i Vegtilsynet. Én har sluttet i løpet av 2013.

### **Inkluderende arbeidsliv**

Vegtilsynet har avtale om et mer inkluderende arbeidsliv (IA avtale). Mål og aktivtetsplan knyttet til avtalen ble utarbeidet av Vegtilsynet høsten 2012.

Det er i 2013 iverksatt flere tiltak i samsvar med IA-avtalen.

Sykefraværet i Vegtilsynet i 2013 var på 2%. Resultatmål i avtaleperioden er å holde sykefraværet under 4%. Tilsynet har i 2013 gjort flere tiltak for å holde et lavt sykefravær.

Ansatte i tilsynet får etter anbefaling fra fysioterapeut fra bedriftshelsetjenesten, tilpasset sin arbeidsplass ved innkjøp av anbefalt utstyr. Elektriske heve-/senkebord finnes på alle kontor. Kontorlokalene har adkomst med heis og er ellers universelt utformet.

Tilsynet har rutiner for håndtering av mobbing og trakassering.

Vegtilsynet har ikke hatt søkere som oppgitt å ha redusert funksjonsevne.

### **Likestilling og aldersfordeling**

Vegtilsynet vektlegger jevn kjønns- og aldersfordeling.

Kjønns- og aldersfordelingen i Vegtilsynet er tilfredsstillende.

Pr. 31.12.13 er det 4 (44%) kvinner og 5 (56%) menn tilsatt i Vegtilsynet.

Gjennomsnittlig alder er 42 år, hvorav snittalder på kvinner er 39 år og menn 45 år.

### **Arkiv og offentliggjøring av data**

Tilsynet bruker tjenesten offentlig elektronisk postjournal (OEP).

Et utvalg av dokumenter publiseres på tilsynets hjemmeside. Alle tilsynsrapporter er offentlige og blir publisert på tilsynets hjemmeside.

# Økonomi

Tildelingsbrevet for 2013 ga tilsynet 16,06 mill.kr til disposisjon.

Tabellen under viser den økonomiske situasjonen for Vegtilsynet. Alle tall i tusen kr)

Utgiftspost		Budsjett 2013	Regnskap 2013	Avvik
50–59	Personal	7450	6391	1059
60–69 (-67)	Kontordrift ekskl. fremmedtjenester	1859	1963	+104
67–67	Fremmedtjenester	4651	1065	3586
70–79	Annen driftskostnad	2100	1003	1097
	<b>Sum</b>	<b>16060</b>	<b>10422</b>	<b>5638</b>

Avviket skyldes hovedsakelig mindre forbruk på personalkostnader (utgiftspost 50-59) og kjøp av konsulenttjenester (utgiftspost 67) knyttet til tilsynsaktivitet. Tre årsverk som var budsjettert for hele året, begynte i februar måned, samt at tilsynet ble ett årsverk mindre fra medio juni 2013.

Vegtilsynet har gjennom året erfart at det har tatt lenger tid enn antatt å forberede tilsynssaker, og å vurdere behov for kjøp av konsulenttjenester. Prognose for kjøp av konsulenttjenester i 2013 ble derfor nedjustert i andre tertial.

Vegtilsynet har tre avtaler som forplikter utover budsjettåret.

Vi har avtale om leie av kontorlokaler, renhold og parkering. I tillegg leier Vegtilsynet tre leiligheter for utleie til Vegtilsynets ansatte. Den tredje avtalen gjelder service på Vegtilsynets tjenestebil.

## Vedlegg 1: Sammendrag, funn og tilrådinger i avgitte tilsynsrapporter i 2013

---

**Sak:** 2012-02 Trafikksikkerhet i utbyggingsfasen

---

**Tilsynspart:** Region øst

---

**Tilrådingene er lukket i tredje tertial**

---

### Sammendrag

Tilsynsrapporten tyder på at Statens vegvesen ikke i tilstrekkelig grad følger de kravene de har satt til seg selv når det gjelder trafikksikkerhetsgjennomgang og annen dokumentasjon ved gjennomføring av utbyggingsprosjekt.

*Håndbok 151* er styrende dokument for utbyggingsprosjekt, og i følge Statens vegvesen skal den være en sjekklister «for å sikre riktig prosjekt- og utførelseskvalitet». Statens vegvesen i forbindelse med utbyggingsprosjekt blant annet utarbeide kvalitetsplaner, kontrollplaner, overleveringsprotokoll og ferdigstillelses-dokumentasjon ved overlevering.

Tilsynsrapporten er basert på tilsyn rettet mot Statens vegvesen Region øst i januar i år, og inneholder fire avvik. Tilsynssaken tok for seg 26 utbyggingsprosjekt fra og med 1.1.2009. Tilsynet avdekket store mangler i dokumentasjon som skal sikre kvalitet og avvik fra styrende dokument.

### Funn

**Avvik 1:** Tilsynspart kan ikke dokumentere at kvalitetsplan blir utarbeidet (13/26 prosjekt)

**Avvik 2:** Tilsynspart kan ikke dokumentere at kontrollplan blir utarbeidet (11/26 prosjekt))

**Avvik 3:** Tilsynspart kan ikke dokumentere at fullstendig overleveringsprotokoll blir utarbeidet (0/25 prosjekt)

**Avvik 4:** tilsynspart kan ikke dokumentere at vurdering av trafikksikkerhet blir vurdert før overlevering (0/25 prosjekt)

**Observasjon 1:** Det prosessbaserte kvalitetssystemet blir i liten grad brukt som grunnlag for å finne prosedyrer for hvordan utbyggingsprosjekt skal gjennomføres.

**Observasjon 2:** Håndbok 151, som er et internt krav for gjennomføring av utbyggingsprosjekt er ikke godt nok tilpasset små prosjekt (under 25 millioner kroner).

**Observasjon 3:** Rutinene for identifisering av sikkerhetskritiske avvik og farlige forhold før overlevering er mangelfull.

**Observasjon 4:** Rutinene ved overlevering sikrer ikke at eventuelle feil og/eller mangler blir dokumentert og fulgt opp.

#### **Tilråkning**

- 1. Gjennomføre tiltak for å sikre at avvik som er avdekket ikke har medført etablering av trafikk farlige forhold.*
- 2. Gjennomføre tiltak for å sikre at aktuelle krav i HB 151 blir fulgt i framtidige prosjekt.*

---

**Sak:** 2013-01 Oppfølging av tilråkninger fra Statens Havarikommisjon for transport

**Tilsynspart:** Styringsstaben i Vegdirektoratet

---

**Tilråkningene er lukket i tredje tertial**

---

#### **Sammendrag**

Vegtilsynet har gjennomført et tilsyn med Styringsstaben i Vegdirektoratet med mål om å undersøke i hvilken grad Statens vegvesen (Svv) følger opp sikkerhetstilråkninger fra Statens Havarikommisjon for transport (SHT), i samsvar med krav. Formålet med kravet om oppfølging er at ny kunnskap om trafikksikkerhet blir brukt til å gjennomføre endringer i organisasjonen.

Tilsynsfunnene viser at SvV mangler rutiner for å sikre at tiltak som følge av SHT-rapportene blir gjennomført i organisasjonen. SvV evaluerer eller måler ikke om tiltakene har hatt effekt i organisasjonen. Tilsynet viser også at tiltakene som er grunnlag for lukking av SHT-tilråkningene blir gjentatt.

Vegtilsynet mener derfor at Statens vegvesen i enda større grad kan lære av ulykesrapportene til SHT.

Tilsynsrapporten viser som et eksempel til SHT-tilråkning 2008/02T, der det ble tilrådd at Statens vegvesen etablerte rutiner som sikret «at nye veianlegg alltid



overleveres med trafiksikkerhetsgjennomgang før det åpnes for trafikk». Tiltaket som lukket saken var å revidere en håndbok og å gjøre denne kjent i organisasjonen. Vegtilsynets tilsynssak 2012-02 viser at dette tiltaket ikke i tilstrekkelig grad er gjennomført, i og med at ingen av de 26 kontrollerte prosjektene i Region øst kunne dokumentere at en hadde foretatt en trafiksikkerhetsgjennomgang før åpning.

### **Funn**

**Observasjon 1:** Rapportene følges opp, men det er forbedringspotensial når det gjelder oppfølging og evaluering av tiltak, og dermed sikre læring.

### **Tilråding**

- 1. Tydeliggjøre prosedyrer for oppfølging av sikkerhetstilrådingene.*
- 2. Etablere tilstrekkelige prosedyrer for å sikre at tiltak blir implementert i organisasjonen.*
- 3. Vurdere om rutineene skal beskrive metoder for å evaluere om tiltaket er egnet, og om det blir gjennomført i praksis.*

---

**Sak:** 2013-02 Oppfølging av driftskontrakter for vinterdrift

---

**Tilsynspart:** Region Vest

---

**Tilrådingene er ikke lukket**

---

### **Sammendrag**

Tilsynssaken gjelder Statens vegvesen sin oppfølging av driftskontrakter ved vinterdrift, og tar utgangspunkt i to driftskontrakter i Region vest. Målet for tilsynssaken var å undersøke i hvilken grad styring av driftskontrakter for vinterdrift er i samsvar med krav.

Driftskontraktene inneholder mange krav til entreprenør for å sikre at Statens vegvesen får bestilt kvalitet på driften. Det er for det første satt krav til administrasjon og styring av kontrakten. Entreprenøren skal gjennom sitt kvalitetssystem og sine planer dokumentere at han har forstått leveransen og vise hvordan kontrakten skal gjennomføres. Det er for det andre satt krav til hvordan driften skal utføres og til standard på vegnettet. Entreprenøren skal kontrollere vegnettet og dokumentere for byggherren at disse kravene er oppfylt.

Statens vegvesens system for oppfølging av driftskontraktene består av flere ledd. Statens vegvesen skal utarbeide egne planer for oppfølging og kontroll. Videre skal Statens vegvesen kontrollere entreprenøren sitt system og sine planer, og gjennomføre kontroll med entreprenørens arbeid og tilstanden på vegen gjennom stikkprøvekontroller.

Systemet for oppfølging av driftskontrakter er utarbeidd for å sikre at sluttproduktet, tilstanden på vegen, skal ha god kvalitet. Kvaliteten på vinterdrifta påvirker i stor grad trafikksikkerheten på vegene.

I tilsynssaken er det funnet fire avvik og gjort syv observasjoner ved regionen sin oppfølging av driftskontrakter.

Tilsynsfunnene viser svakheter i systemet for oppfølging av driftskontrakter. Det betyr at Statens vegvesen, Region vest ikke har all den informasjonen de trenger for å styre oppfølgingen av driftskontraktene, og at oppfølgingen ikke i tilstrekkelig grad sikrer at byggherren får det han har bestilt.

#### **Funn**

**Avvik 1:** Tilsynspart kan ikke dokumentere at byggherrens kvalitetsplan er utviklet og arbeidet med i driftsfasen.

**Avvik 2:** Tilsynspart kan ikke dokumentere at entreprenøren har utarbeidet kvalitetsplan som er i samsvar med krav i kontrakten.

**Avvik 3:** Tilsynspart kan ikke dokumentere en gjennomgang av entreprenøren sine planer og at det er gitt tilbakemelding på innholdet til entreprenør.

**Avvik 4:** Tilsynspart kan ikke dokumentere at det er mottatt bekreftelse fra uavhengig revisor på at planene til entreprenør tilfredsstiller krav i kontrakten.

**Observasjon 1:** Det er for kontrakt 1401 Indre Sogn ikke etablert en samlet, systematisert og oppdatert oversikt over dokumentasjon på kompetanse og gjennomførte opplæringsaktiviteter hos entreprenøren.

**Observasjon 2:** Det er usikkerhet rundt hvordan deler av kontrakten skal forståes, og det blir derfor uklart hvordan kontrakten skal følges opp.

**Observasjon 3:** Tilsynspart sine kontroller av resultatet av arbeidet og tilstand på veien er ikke tilstrekkelig målrettet.

**Observasjon 4:** Tilsynspart mottar ikke rapportering av tilstand på vei fra entreprenør som er i samsvar med krav i kontraktene.

**Observasjon 5:** Det er svakheter ved styringen av dokumentasjon for begge kontraktene.

**Observasjon 6:** Den gjensidige evalueringen for kontrakten 1401 Indre Sogn blir ikke gjennomført på en måte som sikrer at formålet med evalueringen blir nådd.

**Observasjon 7:** Det prosessbaserte kvalitetssystemet blir i liten grad brukt som grunnlag for å finne prosedyrer for hvordan driftsprosjekt skal gjennomføres og tilhørende dokument og maler.

### **Tilråkning**

- 1. Gjennomføre tiltak for å sikre at de styrende dokumentene blir etablert og nyttet ved oppfølging av driftskontrakter i samsvar med krav, både for gjeldende og framtidige driftsprosjekter.*
- 2. Gjennomføre tiltak for å sikre at entreprenøren sine planer for gjennomføring og oppfølging av kontrakt blir gjennomgått i samsvar med krav, både for gjeldende og framtidige driftskontrakter.*
- 3. Gjennomgå egne rutiner for kontroll av arbeid og tilstand på veien, og vurderer om det er behov for å gjennomføre tiltak for å i større grad sikre at byggherren får det han har bestilt både for gjeldende og framtidige driftskontrakter.*
- 4. Gjennomføre tiltak for å bedre rutinene for dokumentstyring og for å sikre at rutinene blir fulgt.*

---

**Sak:** 2013-03 Ivaretaking av mjuke trafikantar i reguleringsplanfasen

---

**Tilsynspart:** Region midt

---

**Foreløpig rapport avgitt**

---

### **Sammendrag**

Tilsynspart er Statens vegvesen, Region midt. Tilsyn ble gjennomført og foreløpig rapport ble avgitt i desember 2013.

Tilsynssaken omhandler hvordan Statens vegvesen ivaretar myke trafikantar i reguleringsplanfasen, og gjelder i hovedsak løsninger for syklende. Saken er avgrenset til 13 prosjekter på riksveg i Statens vegvesen Region midt. Det er gjennomført intervjù for tre av disse prosjektene.

Det er et mål i Nasjonal Transportplan at antall sykkelreiser skal dobles de kom-

mende årene, og at dette skal skje uten at antall drepte og hardt skadde syklister øker. Samtidig viser statistikk at antall ulykker per kjørte kilometer for syklende er større enn per kjørte kilometer i bil. Det betyr at det må bli sikrere å sykle for å nå den nasjonale målsetningen. For nye vegprosjekter mener Vegtilsynet at dette innebærer at hensynet til trafikksikkerhet for syklister må ivaretas allerede i reguleringsplanfasen.

I denne tilsynssaken har Vegtilsynet sett på reguleringsplanfasen, og hvordan prosjektleder og prosjekteier har brukt styrende dokumenter som prosjektbestilling, prosjektstyrings- og kvalitetsplan som verktøy for å kvalitetssikre planprosessen, og samtidig dokumentere de valgene som blir gjort. I tillegg har Vegtilsynet sett på i hvilken grad det er vurdert risiko, involvert sykkelkompetanse og om trafikksikkerhetsgjennomgang av reguleringsplan er gjennomført.

Tilsynet har vist at for flere av prosjektene er det mangler med de styrende dokumentene både med hensyn til kvalitet og innhold, og for flere av prosjekta mangler også sentrale styrende dokument. Det kom i tillegg fram at tilsynspart i liten grad kan dokumentere de risikovurderinger som ligger til grunn for valg av løsninger for syklende, og at trafikksikkerhetsgjennomgang er mangelfull. Det betyr at deler av prosessene ikke kan etterprøves, og at dette kan medføre at de løsningene som blir planlagt for syklende ikke er trafikksikre.

I tilsynssaken er det funnet fire avvik og gjort fire observasjoner. Tilsynsfunnene viser svakheter med styring og oppfølging fra både prosjekteier og prosjektleder i reguleringsplanfasen, og kan ha som konsekvens at sluttproduktet, som her er vedtatt reguleringsplan, ikke har fått rett kvalitet for syklende med tanke på trafikksikkerhet.

## **Funn**

**Avvik 1:** Statens vegvesen Region midt kan ikkje dokumentere at alle styrende dokument er utarbeidd i samsvar med krav for prosjekt i reguleringsplanfasen.

**Avvik 2:** Statens vegvesen Region midt kan ikkje dokumentere at kvalitetsplan er utvikla og arbeidd med gjennom reguleringsplanfasen.

**Avvik 3:** Statens vegvesen Region midt har ikkje søkt fråvik frå krav om å utarbeide styrende dokument i samsvar med handbok 151.

**Avvik 4:** Statens vegvesen Region midt kan ikkje dokumentere at det er utført trafikksikkerhetsrevisjon i samband med planlegging av vegprosjekt på TENT-vegnettet i samsvar med krav.

**Observasjon 1:** Statens vegvesen Region midt kan i liten grad dokumentere kva vurderingar som ligg til grunn for val av trafikksikre løysingar for syklistar i reguleringsplanfasen.

**Observasjon 2:** For fleire av prosjekta manglar det trafikksikkerheitsgjennomgang i reguleringsplanfasen.

**Observasjon 3:** Det er svakheiter ved styringa av dokumentasjon for dei utvalde prosjekta.

**Observasjon 4:** Vegsikkerheitsforskrifta er ikkje tydeleg implementert i Statens vegvesen Region midt.

### **Tilråding**

- 1. Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen Region midt gjennomfører tiltak for å sikre at dei styrande dokumenta vert etablert og nytta i reguleringsplanfasen i samsvar med krav, både for planar under arbeid og framtidige planprosjekt.*
- 2. Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen Region vest gjennomfører tiltak for å betre rutinane for dokumentstyring og for å sikre at rutinane vert følgt.*
- 3. Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen Region midt gjennomfører tiltak som sikrar at vegsikkerheitsforskrifta vert implementert.*

---

**Sak:** 2013-04 Håndtering av sikkerhetskritiske forhold i forbindelse med vegprosjekter

---

**Tilsynspart:** Region sør

---

**Rapport ikke avgitt**

---

Tilsyn ble gjennomført i tredje tertial 2013 og foreløpig rapport blir avgitt i januar 2014.

---

**Sak:** 2013-04 Risikovurderinger ved planlegging av vegprosjekt

---

**Tilsynspart:** Region sør

---

**Rapport ikke avgitt**

---

Tilsynspart er Statens vegvesen, Region nord. Tilsynet ble varslet i desember 2013.



*Rv. 70, Oppdølstranda. Foto: Reidun Øverland*