



vegtilsynet

2016

Årsrapport





*Fra riksveg 41 ved Treungen i Aust-Agder.  
Foto: Yngve Knausgård*

 **veg**tilsynet

Voss, 24.01.2017



**Trude Tronerud Andersen**

direktør





Riksveg 13 ved Odda. Foto: Yngve Knausgård



# Innhold

<b>Vegtilsynsdirektørens beretning</b>	7
<b>Om Vegtilsynet og hovedtall</b>	8
Tilknytningform og organisasjonsstruktur	8
<b>Årets aktiviteter og resultater</b>	10
Tilsyn	10
Oppsummering av tilsynsvirksomhet	12
Aktiv pådriver	12
<i>Informere om Vegtilsynets ansvarsområde</i>	12
<i>Foreslå endringer i regelverk</i>	12
<i>Internasjonalt arbeid</i>	13
<i>FoU-arbeid</i>	13
<i>Evalueringer og brukerundersøkelser</i>	15
<b>Styring og kontroll</b>	16
<b>Administrative forhold</b>	17
<b>Årsregnskap</b>	20
<b>Vedlegg 1: Sammendrag av tilsynssaker 2016</b>	22





*E134. Foto: Yngve Knausgård*

# Vegtilsynsdirektørens beretning

Hovedmålet for Vegtilsynets virksomhet i 2016 har vært å føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS etterlever krav om sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen.

Vegtilsynet har publisert åtte tilsynsrapporter i 2016. Tilsynssakene har omhandlet tema som trafikkberedskap for værutsatte strekninger, oppfølging av driftskontrakter og måloppnåelse, oppfølging av bruens tilstand, teknisk kvalitetskontroll i utbyggingsprosjekt, arbeidsvarsling og behandling av fravik fra krav i normaler.

For å kunne løse de oppgavene som er tillagt Vegtilsynet, må tilsynet holde en vegfaglig og tilsynsmetodisk høy standard. Utvikling av kompetanse og erfaringsdeling med andre tilsyn har derfor vært høyt prioritert i foregående år og også i 2016. Vegtilsynet har særlig arbeidet med metode for risikobasert utvalg av tilsynssaker, og har arrangert seminar for andre tilsyn for å dele erfaring.

Vegtilsynet har i 2016 vært bemannet med tre tilsynslag, der hvert lag består av en tilsynsleder, vegfaglig rådgiver og jurist.

Vegtilsynet har i 2016 planlagt og forberedt fristillelse av Vegtilsynet fra Statens vegvesen, for å håndtere omorganisering på best mulig måte for tilsette og for å nå de mål som er satt til oss for året som kommer.

2016 har vært et innholdsrikt og lærerikt år for Vegtilsynet.

# Om Vegtilsynet og hovedtall

Vegtilsynet er Samferdselsdepartementet sin fagenhet som skal kontrollere og føre tilsyn med Statens vegvesens og Nye Veier AS sin virksomhet knyttet til riksveginfrastrukturen.

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

Samferdselsdepartementet har for 2016 satt følgende hovedmål for Vegtilsynet:

*En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.*

For å nå dette målet, legger Samferdselsdepartementet til grunn at Vegtilsynet i 2016:

- fører tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen er ivare tatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS ved at virksomheten blir utøvd sikkert og formålstjenlig til beste for trafikantene;
- målretter tilsynet mot de områder der svikt eller avvik i vesentlig grad påvirker trafiksikkerheten;
- sørger for å holde en vegfaglig og tilsynsmetodisk høy standard;
- er 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.



### Tilknytningsform og organisasjonsstruktur

Vegtilsynet var i 2016 direkte underlagt Vegdirektøren, med et organisatorisk og styringsmessig skille til Statens vegvesen.

Vegtilsynet er organisert i fagområdene veg, tilsyn, juridisk og kommunikasjon. Vegtilsynet har fått 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.



### Oversikt over årlig disponibel bevilgning og antall årsverk for Vegtilsynet for 2014, 2015 og 2016:

	2014	2015	2016
Antall årsverk	9	12	12
Disponibel bevilgning	13 775 000	17 079 000	17 589 000

Antall årsverk er ved årsslutt.

# Årets aktiviteter og resultater

Målet for Vegtilsynet var ifølge tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet å føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen er ivaretatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS.

## Tilsyn

Tilsynssakene er valgt ut på grunnlag av en risiko- og vesentlighetsvurdering med utgangspunkt i arbeidsprosesser og utfordringer Statens vegvesen og Nye Veier AS står overfor.

Generelt sett er utgangspunktet at risiko- og vesentligheten vurderes ut fra hvordan svikt innen arbeidsområder, knyttet til identifiserte hovedutfordringer, påvirker trafikksikkerhet.

For å etablere et grunnlag for å prioritere tilsynsideer har følgende vært lagt til grunn:

- en oversikt over tilsynspartenes arbeidsområder og oppgaver relatert til trafikksikkerhet på veg
- en oversikt over hvilke hovedutfordringer tilsynspartene står overfor i sitt fremtidige arbeid med å ivareta kvalitet og sikkerhet på
- en gjennomgang av ulykkesstatistikk, granskningsrapporter og forskning som utgangspunkt for å identifisere arbeidsoppgaver knyttet til identifiserte hovedutfordringer der det foreligger mulig svikt eller avvik. For å gi grunnlag for prioritering av tilsynsideer blir kunnskapstyrken knyttet til hvorvidt det faktisk foreligger et avvik eller ikke også vurdert

I tillegg skulle Vegtilsynet utføre et lovpålagt tilsyn etter forordning 886.

Status for tilsynsvirksomheten i 2016:

Rapport	Tilsynspart	Status tilrådning
Teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekt	SVV, Region øst	Åpen
Oppfølging av stikkprøvekontroller i driftskontrakter	SVV, Region sør	Åpen
Rutiner for inspeksjon og oppfølging av bruer	SVV, Region nord	Åpen
Oppfølging av arbeidsvarsling	SVV, Region øst	Åpen
Måloppnåelse og oppfølging av styringsinformasjon for driftskontrakter	SVV, Vegdirektoratet	Åpen
Behandling av fravik fra krav i normaler	SVV, Vegdirektoratet	Lukket
Beredskapsplaner for værutsatte strekninger	SVV, Region nord	Åpen
Etterlevelse av generell trafiksikkerhetsinformasjon etter kommisjonsdelegert forordning 886/2013 (ITS)	SVV, Vegdirektoratet	Lukket
<b>Tilsynssaker som pågår 31.12.2016</b>	<b>Tilsynspart</b>	<b>Status tilrådning</b>
Samordning av vedlikeholdstiltak	SVV, Region vest	-
Styringssystem for sikker veg	Nye Veier AS	-
<b>Oppfølging av tilrådninger i 2016</b>	<b>Tilsynspart</b>	<b>Status tilrådning</b>
2015-02 Teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekt	SVV, Region øst	Lukket
2015-03 Trafikkberedskap, planlegging og etablering av omkjøringsruter	SVV, Region midt	1 lukket 3 åpne
2015-04 Trafiksikkerhetsrevisjoner	SVV, Region nord og sør	2 lukket 2 åpne
2015-05 Risikoanalyse av vegtunneler	SVV, Region øst	Lukket
2015-06 Oppfølging av driftskontrakter	SVV, Region vest	Lukket
2014-01 Implementering av vegsikkerhetsforskriften og tunnelsikkerhetsforskriften	SVV, Vegdirektoratet	Åpen



## **Oppsummering av tilsynsvirksomhet i 2016**

Tilsynsprogrammet har i stor grad blitt utført etter planen. Det er avgitt åtte tilsynsrapporter i 2016. To tilsynssaker pågår ved utgangen av 2016, og rapport vil bli avgitt i starten av 2017.

Pr 31.12.2016 er det 20 åpne tilrådninger. Vedlegg 1 viser en oppsummering av tilsynsrapportene.

### **Aktiv pådriver**

Vegtilsynet skal ifølge instruksjonen også informere om virksomheten, 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 virksomhet

Målet for Vegtilsynet er å kommunisere målrettet og tydelig. Når det gjelder målet om å kommunisere målrettet, innebærer det først og fremst å ha god kommunikasjon med de viktigste målgruppene, som tilsynspart, fagmiljøer og interesseorganisasjoner.

Tilbakemeldinger og Vegtilsynets generelle inntrykk er at det er opparbeidet en forståelse for tilsynets oppgaver og rolle hos tilsynspart og interessenter.

Vegtilsynet kommuniserer på flere måter med tilsynspartene – hovedsakelig ved planlegging og varsling av tilsyn, gjennomføring av tilsyn, i kommunikasjon om tilrådninger og de krav som er satt til oppfølging. Vegtilsynet har holdt faglige innlegg på møter og samlinger i regi av avdelinger i Statens vegvesen, og også hos andre interessenter.

Foreslå endringer i regelverk

Målet er å bidra til et formålstjenlig regelverk knyttet til sikkerhet i riksveginfrastrukturen.

Etter hver gjennomført tilsynssak vurderes tilsynskriteriene som er benyttet, for å avdekke svakheter og mangler ved eksisterende regelverk, og det gis en vurdering av hvorvidt det er behov for endringsforslag.

Vegtilsynet har fremmet fem forslag om endring av regelverk. Disse omhandler:

- gjennomføring av trafikksikkerhetsrevisjoner
- risikoanalyser av tunneler
- oppfølging av stikkprøvekontroller i driftskontrakter
- krav til planlegging, gjennomføring og oppfølging av bruinspeksjoner
- kontroll av arbeidsvarsling

Forslagene skal bidra til forenkling og tydeliggjøring av regelverket internt i Statens vegvesen.

#### Internasjonalt arbeid

Mål for internasjonalt arbeid har vært å overvåke og dele erfaring, samt hente erfaring fra andre land om innføring av ITS-direktivet.

Vegtilsynet følger i tråd med aktivitetsplan med på europeiske organisasjoners aktivitet når det gjelder trafikksikkerhet og arbeidsområder som ligger opptil Vegtilsynets.

Vegtilsynet startet i samråd med Samferdselsdepartementet arbeidet knyttet til innføringen av forordning 886 og kontrolloppgaven som var varslet gjennom tildelingsbrevet.

#### FoU-arbeid

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 2015 og 2016 gjennomført et FoU-prosjekt med tittelen: «Metode for utarbeiding av risikobasert tilsynsprogram, samt utarbeiding av risikobasert tilsynsprogram».

Metoden har i 2016 blitt testet, videreutviklet og tatt i bruk i Vegtilsynet.

Vegtilsynet har arrangert et seminar med andre tilsyn i transport, finans og petroleumssektoren for å dele erfaring med risikobasert tilsyn.

Vegtilsynet har også arbeidet med testing og implementering av metode for effektmåling av Vegtilsynets virksomhet. Testing har vist behov for forbedring og videreutvikling av metoden.





*Utbygging på riksveg 9, Setesdal. Foto: Yngve Knausgård*



#### Evalueringer og brukerundersøkelser

Tilsynspart får mulighet til å evaluere opplevelsen av hver tilsynssak i form av en spørreundersøkelse som kartlegger tilsynspart opplever nytte av tilsynet, Vegtilsynets kompetanse, med mer. Resultatene er varierende, men hovedsakelig viser disse at Vegtilsynet blir oppfattet som faglig kompetente og at tilsynssakene oppleves som relevante.

# Styring og kontroll

## Risikovurdering

Risikoanalysen for 2016 viste at Vegtilsynets hovedutfordring er å sikre kvaliteten på tilsynssakene slik at de oppnår ønsket effekt på tilsynspart og dermed trafikksikkerheten. En annen utfordring er å rette tilsynet mot de områder der svikt eller avvik i vesentlig grad påvirker trafikksikkerheten.

Det er risiko knyttet til å rekruttere og beholde kompetanse. Vegtilsynet er en liten etat og derfor sårbar for sykdom og fravær. Endringer i arbeidssituasjonen for de ansatte kan utfordre framdriften i tilsynsprogrammet.

Vegtilsynet skulle forberede seg til løsrivelse fra Statens vegvesen, og etablere egne systemer på de områdene man har benyttet Statens vegvesen sine. Det er risiko forbundet med tilsynets effektivitet i overgangen til nye systemer, samt å sikre god ivaretagelse av tilsette i overgangen.

## Tiltak for å redusere risiko

Erfaringene og tilbakemeldingene så langt tyder på at Vegtilsynet blir oppfattet som faglig kompetente, og at tilsynssakene er relevante. For å redusere risikoen har Vegtilsynet kontinuerlig arbeidet med å forbedre eget kvalitetssystem og kommunikasjon med tilsynspart.

Vegtilsynet har i 2016 tatt i bruk ny modell for å identifisere tilsynssaker slik at tilsynsprogrammet er rettet mot risiko for svikt i arbeidsmåter og manglende etterlevelse av regelverk hos tilsynspart.

Videre har Vegtilsynet forberedt seg på løsrivelse fra Statens vegvesen. God planlegging, ekstern bistand og god kommunikasjon med tilsette i Vegtilsynet er tiltak som er gjennomført for å få en effektiv og god endring i organisering og innføring av nye administrative oppgaver.

# Administrative forhold

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

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

Det er avholdt medarbeidersamtaler og oppfølgingssamtaler.

## Rekruttering og bemanning

Ved årsslutt var det 12 ansatte i Vegtilsynet. Det har ikke vært bemanningsendring i form av avslutning av arbeidskontrakt eller tilsetting i fast stilling.

Antall ansatte i Vegtilsynet er i samsvar med bemanningsrammen som er gitt for 2016.

## Inkluderende arbeidsliv

Vegtilsynet har avtale om et mer inkluderende arbeidsliv (IA-avtale). Det er i 2016 iverksatt flere tiltak i samsvar med IA-avtalen.

Sykefraværet i Vegtilsynet i 2016 var på seks prosent og er en økning fra 2015. Resultatmål i avtaleperioden var å holde sykefraværet under fire prosent. Økningen skyldes to langtidssykemeldte. Tilsynet har i 2016 gjort flere tiltak for å holde et lavt sykefravær. Ansatte får tilpasset sin arbeidsplass ved innkjøp av anbefalt utstyr. Kontorlokalene har adkomst med heis og er ellers universelt utformet. Tilsynet har rutiner for håndtering av mobbing og trakassering.

## Likestilling og diskriminering

Vegtilsynet vektlegger jevn kjønns- og aldersfordeling.

Kjønns- og aldersfordelingen i Vegtilsynet er tilfredsstillende.

Pr 31.12.16 er det seks (50%) kvinner og seks (50%) menn tilsatt i Vegtilsynet.

Gjennomsnittlig alder er 45 år, hvorav snittalder på kvinner er 41 år og menn 49 år.





*Riksveg 9, Telemark. Foto: Yngve Knausgård*

**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.

# Årsregnskap

Kap 1320, post 26, Vegtilsyn, var i tildelingsbrevet for 2016 på kr 16.768.000. Vegtilsynet fikk i tillegg overført kr 821.000 av ubrukt bevilgning. Disponibelt beløp for 2016 ble etter dette kr 17.589.000. Tabellen under viser den økonomiske situasjonen for Vegtilsynet. Alle tall er i tusen kroner. Avvik viser differansen mellom disponibelt beløp og regnskap, og minustegnet (-) indikerer mindreforbruk.

Utgiftspost		Budsjett 2016	Regnskap 2016	Avvik
50-59	Personal	9563	8771	-792
60-69	Kontordrift inkl. fremmedtj.	6366	5289	-1077
70-79	Annen driftskostnad	460	407	-53
80-89	Interne poster	1200	1100	-100
<b>Sum post 26 Vegtilsynet</b>		17589	15567	-2022

## Avviksforklaring

De største avvikene er kommentert.

### Personal

Årsaken til avvik mellom budsjett og regnskap var budsjettert økning i personalkostnader fra august 2016 og ut året, som følge av tidligere antatt dato for utskillelse fra Statens vegvesen. I tillegg har det høsten 2016 vært to langtidssykemeldte.

### Kontordrift inkludert fremmedtjenester

Differansen mellom budsjett og regnskap skyldes i hovedsak mindre forbruk av konsulent tjenester enn budsjettert. Det var budsjettert kjøp av konsulent tjenester som følge av antatt tidligere dato for utskillelse fra Statens vegvesen. I tillegg har det vært kjøpt færre konsulent tjenester i forbindelse med gjennomføring av tilsynssaker. Behovet vil her variere etter tema og vinkling på de ulike tilsynssakene, og Vegtilsynet vurderer fortløpende behovet for slike kjøp.

### **Avtaler som forplikter utover budsjettåret**

Vegtilsynet har tre avtaler som forplikter utover budsjettåret.

Den største avtalen gjelder leie av kontorlokaler, renhold og parkering. I tillegg har Vegtilsynet avtale om service på tjenestebil og drift av intern tilsynsdatabase.

<b>Forpliktelser</b>	<b>Forpliktelser 2016 (mill.kr)</b>	<b>Forpliktelser 2017 (mill.kr)</b>	<b>Avtalens totalverdi (1.1.2016-opphevsdato) (mill.kr)</b>
<b>Tjenesteavtaler</b>	1,5	0,1	1,6
<b>Leieavtaler</b>	1,4	1,5	9,0
<b>Sum</b>	2,9	1,6	10,6



## Vedlegg 1: Sammendrag av tilsynssaker 2016

---

### Tilsynssak 2016-01 Teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekt

---

Vegtilsynet ville undersøke hvordan Statens vegvesen, Region vest sikret teknisk kvalitet i to vegutbyggingsprosjekt i Sogn og Fjordane.

Bakgrunnen var blant annet en rapport fra Statens vegvesen som pekte på store mangler ved kvaliteten på vegfundament som førte til telehiv på to store utbyggingsprosjekt.

Tilsynssaken omfattet to prosjekter:

- E39 Dregebø-Grytås og Birkeland-Sande
- E16 Varpe Bru – Smedalsosen

Vegtilsynet undersøkte om Statens vegvesen som byggherre planlegger og gjennomfører stikkprøvekontroll i samsvar med krav, og om kvalitetsdokumentasjon fra entreprenøren og avvik blir behandlet ifølge krav.

Tilsynet viste at prosjektene etterlever regelverket forskjellig. Når det gjaldt planlegging av stikkprøvekontroller, var det i E39-prosjektet planlagt færre kontroller enn hva krav til minimumsomfang tilsier. For 11 av 21 prosesser var det planlagt til dels betydelig færre kontroller enn hva det er krav om. For E16-prosjektet var tilsvarende tall fire av 24 prosesser.

Når det gjaldt gjennomføring av kontrollene fant Vegtilsynet at prosjektet på E39 Dregebø-Grytås og Birkeland-Sande, ikke registrert resultatene fortløpende i rapporteringssystemet Kvalink. Svikt på dette området kan føre til manglende styringsinformasjon til regionen og Vegdirektoratet.

Avvik ble stort sett behandlet i samsvar med krav, men Vegtilsynet fant for begge prosjektene at ikke alle avvik var registrert. Noen avvik ble håndtert på stedet, og det forelå ikke tilstrekkelig dokumentasjon på avviket og avviksbehandlingen, inkludert hvordan avviket ble lukket. Slik Vegtilsynet ser det sikrer man dermed ikke lik behandling av entreprenør og oppfølging av avvik.

Vegtilsynets samlede vurdering er at prosjektene ikke alltid oppfyller krav til sikring av tekniske kvalitet slik det er beskrevet i kvalitetssystemet til Statens vegvesen. Vegtilsynet mener at det er problematisk at to prosjekter i samme region etterlever regelverket forskjellig.

Rapporten inneholdt fire funn og Vegtilsynet ga fire tilrådninger i saken.

Målet med tilsynet var å undersøke om Statens vegvesen, Region sør følger opp og kontrollerer driftskontraktene med stikkprøvekontroller i samsvar med krav.

Tilsynet omfattet driftskontraktene Ringerike, Hallingdal og Vest Telemark.

Tilsynet viste at planleggingen av kontroller er mangelfull. En av driftskontraktene hadde ikke lagt inn plantall i rapporterings- og oppfølgingssystemet. To av driftskontraktene hadde ikke utarbeidet grunnlag for plantall for 2016. For disse to går det ikke fram hvordan de har sikret at plantallene er i samsvar med føringer og er tilpasset den enkelte driftskontrakt. Videre var ikke ukeplaner i samsvar med grunnlaget for plantallene eller i samsvar med plantallene.

Videre viste tilsynet at stikkprøvekontrollene ikke blir gjennomført i samsvar med plan. Andel utførte kontroller av planlagte kontroller var mellom 50 prosent til 89 prosent i kontraktperioden. Kontrollnivået var lavt, særlig på gang- og sykkelveg, der andel utførte kontroller av planlagte kontroller var mellom null og 22 prosent.

Vegtilsynets undersøkelser viste ufullstendig registrering av mangler. Feil arkivering førte til at det var vanskelig å holde oversikt over manglene i arbeidet med å korrigere og forebygge. Dette kan også føre til at manglene ikke blir registrert i kontrollrapportene som gir styringsinformasjon til regionen og Vegdirektoratet. 45 prosent av undersøkte mangler var ikke behandlet slik de skal i samsvar med kontrakten.

Tilsynet tyder på at mangler som har oppstått tidligere ikke fører til økonomiske sanksjoner for to av de tre kontraktene.

På grunnlag av det som er avdekket under tilsynet er Vegtilsynets vurdering at Region sør ikke følger opp alle driftskontraktene i samsvar med krav. Spesielt mangelfull er oppfølgingen av gang- og sykkelveger. Vegtilsynets stikkprøvekontroller viste at gang- og sykkelvegnettet ikke oppfylte kravene til driftstilstand på det tidspunktet Vegtilsynet undersøkte.

Det kom fram at svak opplæring og kunnskap om bruken av rapporterings- og oppfølgingssystemet og gjeldene regelverk er en medvirkende årsak til at planlegging og oppfølging av stikkprøvekontroller ikke skjer i samsvar med krav.

Rapporten inneholdt åtte funn og Vegtilsynet kom med tre tilrådninger.

Statens vegvesen forvalter mer enn 17.000 bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner på riks- og fylkesvegnettet. Av disse ligger cirka 5000 bruer på riksveg. Statens vegvesens forvaltning av disse konstruksjonene skjer gjennom forvaltningssystemet «Brutus».

Målet med tilsynet var å undersøke om Statens vegvesen, Region nord har oversikt over tilstand på bruene i regionen.

Brutus gir god oversikt over planlagte inspeksjoner, men tilsynet har vist at cirka 30 prosent av bruene ikke blir planlagt inspisert årlig. Kravet er at alle bruer skal inspiseres årlig. Når inspeksjoner faller ut av inspeksjonsregimet, mister regionen den løpende oversikten over tilstanden på bruene, og følgelig reduseres kvaliteten på tiltaksvurderingen.

Cirka halvparten av de planlagte inspeksjonene blir utført. Det er i hovedsak typen enkel inspeksjon som ikke blir utført. Konsekvensen av dette kan være at omfanget av ikke-inspiserte bruer vil øke, og regionen mister kontrollen over tilstanden.

Tilsynet viste at skader og tiltak blir lagt inn i Brutus. Videre viste tilsynet at det ikke er entydig sammenheng mellom hvilke tiltak som skal lukke de mest alvorlige skadene. Konsekvensen av dette kan være at alvorlig skader ikke blir fulgt opp med tiltak.

Tilsynet viste at regionen sitt system for oppfølging av tiltak skjer i kombinasjon av inspeksjonsregimet og vedlikeholdsplan. Dette innebærer at skaden enten blir reparert, ved at tiltak kommer inn på vedlikeholdsplanen, eller skal overvåkes. Videre viste tilsynet at kontinuerlig oppdatering av bruforvaltningssystemet er en utfordring.

Brutus skal også gi styringsinformasjon oppover i organisasjonen. Tilsynet har vist at informasjon om tilstand ikke blir oppdatert med en slik frekvens som det er satt krav til, ved at alle bruer ikke blir inspisert årlig. Videre har tilsynet vist at alvorlighetsgrad ikke alltid samsvarer med ny vurdering av alvorlighetsgrad som gjøres utenfor bruforvaltningssystemet Brutus. Mangelfull oppdatering av bruforvaltningssystemet etter gjennomføring av tiltak, kan gi uklar informasjon om tiltak er utført eller ikke, og dermed feil oversikt over faktisk tilstand på bruene.

Samlet sett var Vegtilsynet sin vurdering at Region nord ikke har fullstendig oversikt over tilstanden på bruene. Vegtilsynet ga tre tilrådninger i saken.

Statens vegvesen, ved Vegdirektoratet, kan fravike normalene for riksveger. Normalene har to nivå av krav: «skal» og «bør». Vegdirektoratet skal behandle fravik fra de viktigste kravene (skal-kravene).

I 2014 og 2015 ble det behandlet henholdsvis 206 og 258 søknader om fravik på riksveg. De fleste av disse søknadene omhandler krav i Håndbok N100 *Veg- og gateutforming*, Håndbok N400 *Bruprosjektering* og Håndbok N500 *Vegtunneler*.

Statens vegvesen og Nye Veier AS skal planlegge og gjennomføre mange og store byggeprosjekter de neste årene. I denne forbindelsen er det viktig at eventuelle fravik fra krav i normaler skal godkjennes ved søknad, og at søknadene behandles i samsvar med krav.

Målet med tilsynet var å undersøke om Statens vegvesen, Vegdirektoratet har og bruker tilstrekkelige og effektive systemer for behandling av fravik fra normalene, og for læring av dette arbeidet.

Tilsynet viste at det er utarbeidet en prosess for fraviksbehandling i Statens vegvesens kvalitetssystem. Vegdirektoratet opplyser at saksbehandlerne har høy faglige kompetanse, utvikler normalene, og sørger for å være oppdatert på siste kunnskap og beste praksis.

Tilsynet har vist at prosessen «Behandle søknad om fravik (VD)» er uklar når det gjelder krav til når det skal foreligge risikovurderinger. Tilsynet har også vist at prosessen er mangelfull når det gjelder krav til hvordan saksbehandlere skal vurdere de konsekvensene et fravik kan få for trafikkikkerheten, samt at den ikke i tilstrekkelig grad sikrer enhetlig praksis for dokumentasjon av vurderinger gjort i saksbehandlingen.

Innhentede data tyder på at Vegdirektoratet ikke har et system for oppfølging av vedtak om fravik og den konsekvensen vedtakene får for trafikkikkerheten ute på vegene.

Vegtilsynets vurdering er at prosessen «Behandle søknad om fravik (VD)» bør ha tydeligere krav til risikovurdering for fravik med konsekvens for trafikkikkerheten. Den bør også ha tydeligere krav som sikrer at saksbehandlerne vurdering blir gjennomført og dokumentert på en enhetlig måte.

Vegtilsynet mener også at kunnskap om de konsekvensene fraviksvedtakene får



kan gi nyttig informasjon ved senere behandling av tilsvarende søknader, og at kunnskapen ikke i tilstrekkelig grad brukes til læring i organisasjonen.

Rapporten inneholdt fire funn og Vegtilsynet ga én tilråding.

Økte rammer for investering på veg betyr økt anleggsaktivitet på vegnettet de kommende årene. Kvaliteten på arbeidsvarslingen, det vil si hvordan man leder og regulerer trafikken trygt og effektivt forbi arbeidsstedene, vil ha direkte betydning på trafikksikkerheten både for trafikantene og for de som arbeider på anleggene.

Statens vegvesen, Region øst besluttet allerede i 2012 å gjennomføre flere tiltak for å oppnå bedre arbeidsvarsling i regionen. I denne tilsynssaken har Vegtilsynet undersøkt om de ulike tiltakene er gjennomført, fulgt opp og evaluert. I tillegg er det undersøkt hvordan byggherren sikrer at registrerte feil og mangler ved arbeidsvarslingen blir rettet.

Selv om de fleste av tiltakene Region øst besluttet i 2012 er gjennomført, viser stikkprøver for et utvalg prosjekter i regionen at det fortsatt er for mange alvorlige feil ved arbeidsvarslingen. Tilsynet har også vist at regionen ikke har gjennomført evaluering av tiltakene som ble vedtatt i 2012 for å finne ut om de har hatt effekt, og at byggherrekontrollen ikke har god nok struktur.

Samlet sett mener Vegtilsynet at Statens vegvesen, Region øst ikke har god nok kvalitet på arbeidsvarslingen, og at regionen må gjennomføre nye tiltak for å nå målsetningen om «bedre arbeidsvarsling i Region øst».

Vegtilsynet ga én tilrådning i saken.

---

**Tilsynssak 2016-05** Måloppnåelse og styringsinformasjon for oppfølging av driftskontrakter

---

Vegtilsynet har siden 2014 gjennomført tre tilsyn med Statens vegvesens oppfølging av driftskontrakter. Tilsynsrapportene har vist flere svakheter når det gjelder planlegging, gjennomføring og oppfølging av kontroller av driftstilstanden på vegene.

I Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av vegnettet (2009) ble det pekt på manglende rapportering, internt i Statens vegvesen og til Samferdselsdepartementet, som ga pålitelig informasjon om tilstanden når det gjaldt drift av vegnettet.

Målet med tilsynssaken var å undersøke hvordan Vegdirektoratet kvalitetssikrer og følger opp styringsinformasjon fra driftskontrakter.

Statens vegvesen klarer ikke å nå målene som er satt for antall gjennomførte kontroller av planlagte i de fem årene som er undersøkt. Vegtilsynets vurdering er at det ikke har vært satt i verk tilstrekkelige tiltak for å nå målene, spesielt når det gjelder oppfølging overfor regionene.

Det er funnet flere feil i årsrapportene for 2014–2015 som Statens vegvesen sender til Samferdselsdepartementet.

Det går ikke fram av kvalitetssystemet hvordan kvalitetssikring av regionens rapporter skal skje, hverken på regions- eller etatsnivå. Videre mangler det beskrivelse av hvordan vurderingen av innrapportert måloppnåelse skal gjøres. Det er generelt liten detaljeringsgrad i hvem som skal gjøre hva i de forskjellige avdelingene som er involvert i prosessen. Rollene er heller ikke oppdaterte til dagens organisasjon.

Manglende måloppnåelse innen drift er ikke omtalt i tilbakemeldingene fra Vegdirektoratet til regionene. Gjennomgått dokumentasjon i perioden 2013 til 2015 viser at det i svært liten grad blir gitt tilbakemelding til regionene til tross for at måloppnåelsen innenfor drift ikke er i samsvar med måleindikatorene.

Vegtilsynet mener at Vegdirektoratets oppfølging av regionene ikke er tilstrekkelig for å sikre pålitelige data og nå mål, og at Vegdirektoratet ikke har sikret pålitelig styringsinformasjon for å kunne vurdere og følge opp drift av vegnettet.

Rapporten inneholdt fem funn og Vegtilsynet ga én tilråding.

Tilsynssak 2016-08 Beredskapsplaner for værutsatte strekninger

Målet med tilsynet var å undersøke om Statens vegvesen, Region nord, sikrer at beredskapsplaner for værutsatte strekninger er i samsvar med krav.

Funn i saken var at regionen mangler en regional trafikkberedskapsplan. Krav om å utarbeide en slik plan er fra mai 2015.

Fire av de værutsatte strekningene Vegtilsynet undersøkte manglet beredskapsplaner eller hadde ufullstendige beredskapsplaner.

To av strekningene manglet ROS-analyser, slik det er krav om.

Når det gjelder lokale instruksjoner som skal beskrive hvordan håndtering av midlertidig stengning og kolonnekjøring skal utføres, er disse utarbeidet i samsvar med krav for tre av de fire værutsatte strekningene.

Vegtilsynet mener at Region nord ikke har sikret oversikt gjennom regional trafikkberedskapsplan og ikke har sikret god nok beredskap for å håndtere hendelser på værutsatte strekninger.

Konsekvensen kan være at det ikke blir iverksatt tiltak ved kritiske situasjoner og at det i ytterste konsekvens oppstår fare for liv og helse.

Rapporten inneholdt fire funn og Vegtilsynet ga to tilrådninger.



Vegtilsynet har fått tildelt kontrollfunksjon i henhold til Kommisjonsdelegert forordning 886/2013 av 15. mai 2013. Denne er en utfyllelse av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU. Vegtilsynet skal i tråd med forordningen levere rapport til Samferdselsdepartementet innen 1. oktober hvert år.

Vegnettet som omfattes per i dag er strekningen E18/E6 mellom Sandvika og Svinesund.

I vurderingen skrev Vegtilsynet at Vegdirektoratet har utført mye arbeid, teknisk tilrettelegging og de fleste av kravene i forordningen er implementert. Alle punktene i artikkel 3-7 og 8 pkt. 2 -8 pkt. 3 er oppfylt.

Gjennom stikkprøvekontroll kom det frem at forordningen ikke er implementert hos VTS, da oppdaterte rutiner og opplæring av operatører ikke er på plass. Dette skyldes at Vegdirektoratet ved Veg- og transportavdelingen har mangel på ressurser og således ikke har hatt kapasitet til å revidere instruks for VTS, revidere håndbok for Vegmeldingstjenesten, samt å lære opp operatører. Dette er også informert om i Samsvarsrapport 2016 fra Vegdirektoratet.

Den siste delen av forordningen, utsendelse av fem prioriterte meldingskategorier, er ikke implementert hos VTS (artikkel 8 pkt. 1). Selv om dette totalt sett utgjør en liten del av forordningen, mener Vegtilsynet at den er helt sentral i hvorvidt trafikkinformasjonen når sluttbrukerne.

Strekningen mellom E6 Vinterbro – Svinesund mangler noe instrumentering. Vegtilsynet vurderer utfra informasjon fra Vegdirektoratet at de oppfyller krav, men at det likevel bør suppleres med flere kamera og reisetidsmålinger på en så viktig strekning.

Vegtilsynet mente derfor at vegnettet mellom E18 Sandvika og E6 Svinesund ikke oppfyller kravene om minimum oppfyllelse av generell sikkerhetsrelevant informasjon til brukerne.



*Sideterreng riksveg 9, Setesdal. Foto: Yngve Knausgård*