



vegtilsynet

2017

Årsrapport





*Nye Veier AS bygger ny motorvei på E18 mellom Arendal og Tvedestrand*

 **vegtilsynet**

Voss, 02.03.2018



**Trude Tronerud Andersen**  
direktør





*E39, Rennfast, Sokn*



# Innhold

<b>Leders beretning</b>	<b>7</b>
<b>Introduksjon til virksomheten og hovedtall</b>	<b>9</b>
<b>Årets aktiviteter og resultater</b>	<b>12</b>
<b>Styring og kontroll</b>	<b>22</b>
<b>Vurdering av fremtidsutsikter</b>	<b>27</b>
<b>Årsregnskap</b>	<b>29</b>



*Freakasundbrua, E39*



# Leders beretning

Til grunn for virksomheten vår ligger en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Målet vårt i 2017 har vært å bidra til at Statens vegvesen og Nye Veier AS sin virksomhet blir utøvd sikkerhet og formålstjenlig til det beste for trafikantene.

Tre viktige prioriteringer i 2017 har vært å holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen, tilrettelegge for effektiv tilsynsvirksomhet og gjennomføre omorganisering.

Vegtilsynet ble fra 1.januar 2017 et forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Tilsynet ble dermed løsrevet fra Statens vegvesen ved vegdirektoratet, og har i løpet av 2017 gjort de endringene som var nødvendige for å ivareta drift og sørge for tilstrekkelig internkontroll.

Våre tilsyn er risikobasert og prioriteres med utgangspunkt i de utfordringene vi ser at vegsektoren har.

Vi har publisert 14 tilsynsrapporter i 2017. Tilsynssakene har omhandlet tema som trafikkisikkerhet ved arbeid i tunneler, arbeidsvarsling, teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekt, klimatilpasning i vegprosjekt, trafikkberedskap på omkjøringsruter, inspeksjon av bruer og drift og vedlikehold.

Antall omkomne på norske veger er det laveste tallet på 70 år. Det er mange forhold som påvirker sikkerhetsnivået på riksvegene. Det gjør det utfordrende og komplekst å skulle vurdere og rapportere effekten av vår innsats. Vegtilsynet spiller en viktig, men avgrenset rolle for å nå målene i arbeidet med sikre veger og nullvisjonen. Vurdering av effekter av vår innsats må ses i lys av vår rolle som systemtilsyn og sentrale føringer for hvordan vi skal måle og følge opp resultater. Det er grunn til å tro at arbeidet vårt bidrar til å opprettholde og bedre sikkerheten på riksvegene. Vår vurdering er at størst effekt oppnås gjennom systematisk innsats over flere år, både av tilsyn, vegmyndigheter og andre aktører.

Våre tilsyn med Statens vegvesen i 2017 viser følgende:

- lav andel gjennomførte og registrerte bruinspeksjoner
- alvorlige feil ved arbeidsvarslingen ved undersøkte vegprosjekt og tunneler under utbedring
- lav andel planlagte og gjennomførte inspeksjoner som grunnlag for drift og vedlikehold av rekkverk og dreneringssystem
- stor økning i andel gjennomførte trafikkisikkerhetsrevisjoner

- stor økning i andel trafikkberedskapsplaner for omkjøringsruter
- det tas høyde for klimatilpasning i nye vegprosjekt

Våre tilsyn med Nye Veier AS i 2017 viser følgende:

- har fått på plass de elementene i styringssystemet som er mest kritisk for å gi sikker veginfrastruktur ved planlegging og utbygging av veger
- har etablert prosedyrer for teknisk kvalitet i utbyggingsområdene
- planlegger og gjennomfører oppfølging av teknisk kvalitet i samsvar med krav

Vi har også ført tilsyn med etterlevelse av Kommisjonsdelegert forordning 886/2013 om sanntidsinformasjon om vegene, og funnet avvik i formidling av data fra Vegdirektoratet til sluttbrukere.

For å kunne løse de oppgavene som er tillagt oss, må vi 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 2017. Vi har fortsatt arbeidet fra 2016 med å utvikle metode for risikobasert utvalg av tilsynssaker. Dette har medført en endring i prioritering av antall årlige tilsynsystema. I 2018 vil vi prioritere tre hovedtema i tilsynsprogrammet: klimatilpasning, tunnelsikkerhet og vinterdrift.

Vi har ikke prioritert ressurser til gjennomføring av FoU-prosjekter i 2017. I 2018 vil vi bruke mer ressurser enn tidligere på å bidra til formålstjenlig regelverk innen vegsektoren.

Vegtilsynet har i 2017 vært bemannet i henhold til rammene som er 15 stillinger.

Vegtilsynets regnskap for 2017 er avsluttet innenfor budsjett.



# Introduksjon til virksomheten og hovedtall

## **Myndighet, ansvarsområde og overordnede mål**

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

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

Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrevet for 2017 satt følgende hovedmål: En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Til dette hovedmålet skulle vi bidra til at Statens vegvesen og Nye Veier AS sin virksomhet blir utøvd sikkert og formålstjenlig til det beste for trafikantene.

Prioriteringer i 2017 knyttet til hovedmålet var:

- holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen
- tilrettelegge for effektiv tilsynsvirksomhet
- bidra til erfaringsdeling og læring gjennom aktiv formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter
- være en aktiv pådriver for et sikkert og formålstjenlig vegnett i tråd med den overordnede transportpolitikken
- bidra til formålstjenlig regelverk

Vegtilsynet ble også bedt om å føre tilsyn med etterlevelse av Kommisjonsdelegert forordning 886/2013.

Andre krav til Vegtilsynets virksomhet i 2017:

- at arbeidet med samfunnssikkerhet er målbart, systematisk og sporbart
- at det finnes en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten i Vegtilsynet

- å ivareta Norges interesser i relevante internasjonale fora i EU/EØS-området i samråd med Samferdselsdepartementet
- at omstilling og organisering gjennomføres slik at denne får minst mulig konsekvenser for hovedmål og delmål i 2017
- at det planlegges og iverksettes effektiviseringstiltak

### Tilknytningsform og organisasjonsstruktur

Vegtilsynet er et forvaltningsorgan underlagt etatsstyring fra Samferdselsdepartementet.

Vegtilsynet er organisert i fagområdene tilsyn, veg, juridisk samt drift og utvikling. Et tilsynslag består av en tilsynsleder samt juridisk og vegfaglig kompetanse. Fagområde veg har også ansvar for den risiko- og vesentlighetsvurderingen som ligger til grunn for tilsynsprogrammet. Juridisk har ansvar for arbeidet med å foreslå endringer i regelverk. Fagområdet drift og utvikling er ansvarlige for intern drift og organisasjonsutvikling og har ansvar for økonomi, personalforvaltning, saks- og arkivsystem, intern sikkerhet, IKT og kommunikasjon.



### Ansatte og årsverk pr. 31.12.2017

Ved årets slutt hadde Vegtilsynet 14 ansatte og én vikar.

Tre nye faste stillinger ble opprettet i forbindelse med løsrivelsen fra Statens vegvesen. En ansatt gikk av med avtalefestet pensjon i november, og hans etterfølger er ansatt, men ikke tiltrådt pr. 31.12.17. En ansatt reduserte stillingsstørrelsen fra 100 prosent til 50 prosent i august.

Antall ansatte i Vegtilsynet er i samsvar med bemanningsrammen som er gitt for 2017.



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

Nøkkeltall*	2015	2016	2017
Fast ansatte	12	12	14
Antall årsverk	11,8	11,8	13,3
Disponibel bevilgning (1000 NOK)	17 079	17 589	20 169
Utnyttelsesgrad av bevilgningen (%)	90 %	89 %	88 %
Driftsutgifter (1000 NOK)	15 356	15 567	17 729
Lønnsandel av driftsutgifter (%)	52 %	56 %	64 %
Konsulentandel driftsutgifter (%)	12 %	19 %	6 %

\* regnskap er ført etter nettoføringsordning fra 01.01.17.

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

Volumtall, kjerneaktiviteter	2015	2016	2017
Tilsyn (systemrevisjoner), antall	7	8	14
Forslag endring i regelverk, antall	2	5	2
FoU prosjekt, antall	2	1	0

# Årets aktiviteter og resultater

Vegtilsynet har i 2017 i all hovedsak gjennomført aktiviteter og oppnådd resultater i tråd med mål og prioriteringer som satt i tildelingsbrevet for Samferdselsdepartementet.

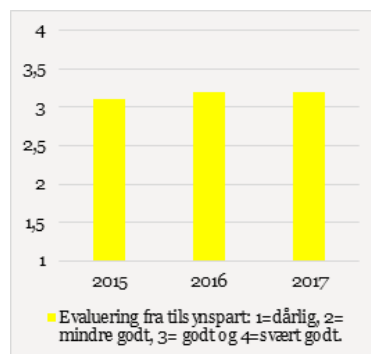
## Tilsyn

Mål:

- holde høy kvalitet på tilsynsutøvelsen
- tilrettelegge for effektiv tilsynsvirksomhet

### *Indikator 1: Tilsynspart sin tilfredshet*

Samlet resultat av evaluering fra tilsynspart i tilsynssakene i 2017 gir en gjennomsnittlig score på 3,2 på skalaen fra 1-4. Figuren under viser resultat av evaluering de siste tre årene.



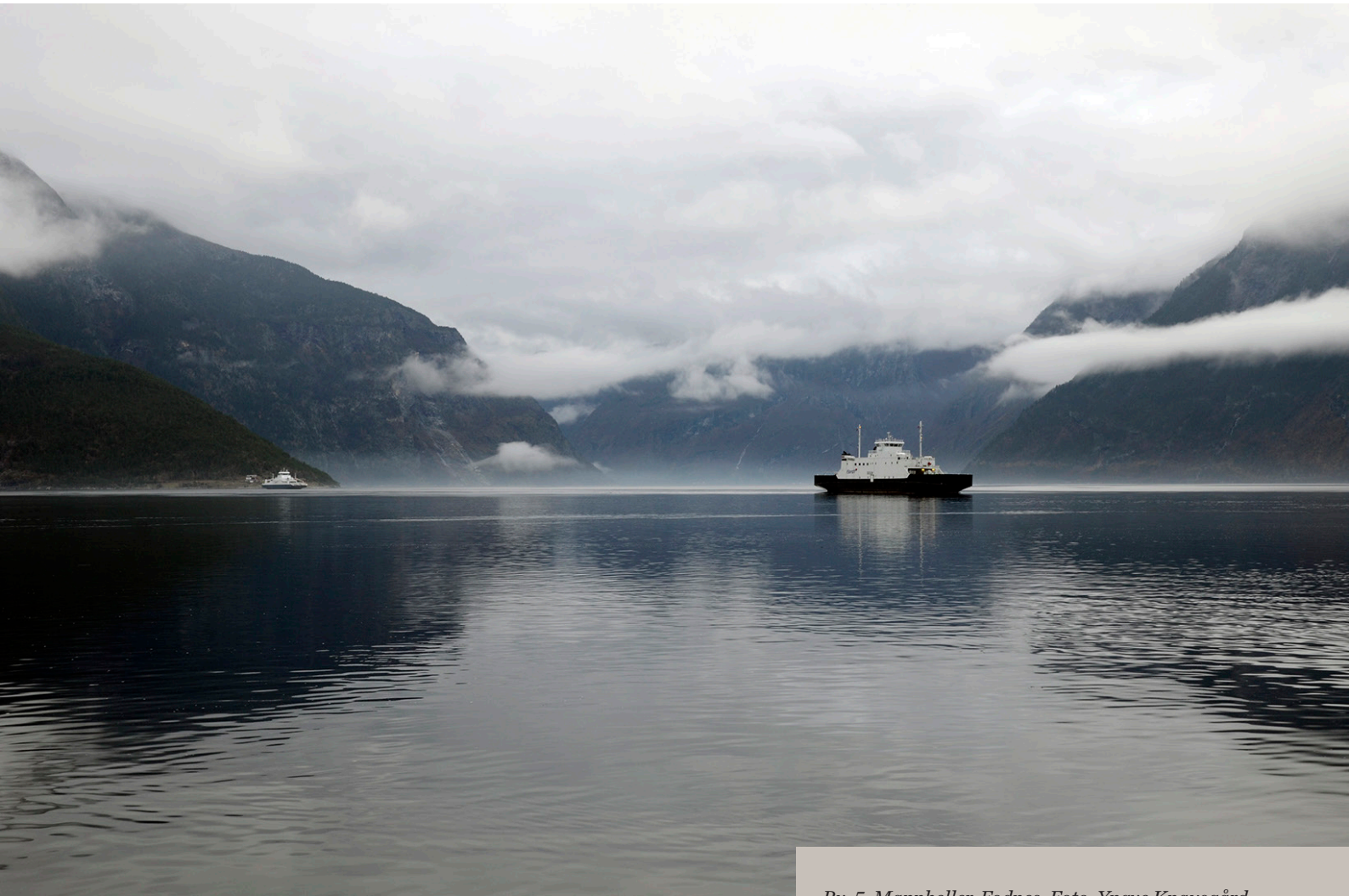
### *Indikator 2: Utvikling sikkerhetskultur og standard på vegene og ulykkesbildet*

Måling av sikkerhetskultur gjennom spørreskjema ble etter ønske fra Statens vegvesen ikke gjennomført i 2017. Ny måling er planlagt i 2018.

### *Indikator 3: Gjennomføring av tilsynsprogram i samsvar med plan*

Tilsynsprogrammet for 2017 er gjennomført i samsvar med plan.

Det er avgitt 14 tilsynsrapporter, hvorav 12 er systemrevisjoner og 2 er rapport etter kontroll i henhold til Kommissjonsdelegert forordning 886/2013, som tar for seg fremskaffelse av sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon til trafikantene.



*Rv. 5, Mannheller-Fodnes. Foto: Yngve Knausgård*



Status for tilsynsvirksomheten i 2017:

<b>Avgitte rapporter i 2017</b>	<b>Tilsynspart</b>
Samordning av vedlikeholdstiltak innen dekke og rekkverk	SVV, Region vest
Styringssystem for sikker veg	Nye Veier AS
Inspeksjoner som grunnlag for drift og vedlikehold	SVV, Region øst
Inspeksjon av bruer	SVV, Region vest
Trafikksikkerhetsrevisjoner i plan-/prosjektering-/byggefase	SVV, Region midt
Trafikksikkerhetsrevisjoner i plan-/prosjektering-/byggefase	SVV, Region øst
Trafikksikkerhetsrevisjoner i plan-/prosjektering-/byggefase	SVV, Region vest
Kontroll og oppfølging av arbeidsvarsling	SVV, Region midt
Etterlevelse av generell trafikksikkerhetsinformasjon etter kommisjonsdelegert forordning 886/2013	SVV, Vegdirektoratet
Trafikkberedskap på omkjøringsruter	SVV, Region sør
Teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekter	Nye Veier AS
Etterlevelse av generell trafikksikkerhetsinformasjon etter kommisjonsdelegert forordning 886/2013	NRK
Klimatilpasning i vegprosjekt	SVV, Region øst
Trafikksikkerhet ved arbeid i tunneler	SVV, Region vest

Åpne avvik pr 31.12.17	Tilsynspart	
2016-04 Oppfølging av arbeidsvarsling	SWV, Region øst	1
2016-05 Måloppnåelse og oppfølging av styringsinformasjon for driftskontrakter	Vegdirektoratet	1
2017-01 Inspeksjoner som grunnlag for drift og vedlikehold	SWV, Region øst	6
2017-02 Inspeksjon av bruer	SWV, Region vest	2
2017-05 Trafikksikkerhetsrevisjoner i plan-/prosjektering-/ byggefasen	SWV, Region vest	2
2017-06 Kontroll og oppfølging av arbeidsvarsling	SWV, Region midt	2
2017-08 Trafikkberedskap på omkjøringsruter	SWV, Region sør	1
2017-09 Klimatilpasning i vegprosjekter	SWV, Region øst	2
2017-12 Trafikksikkerhet ved arbeid i tunnel	SWV, Region vest	5

### Oppsummering av tilsynsvirksomhet i 2017

Samlede resultater og effekter

Vi vurderer det slik at størst effekt på vegen og ulykkesbildet oppnås gjennom systematisk innsats over flere år av flere relevante aktører i vegsektoren, og at tilsynets innsats har en effekt.

I 2017 lukket vi 21 avvik fra 9 tilsynssaker. Disse tilsynsrapportene ble hovedsakelig avgitt i 2016. Vi lukker avvik etter at tilsynspart har rettet avviket eller gjennomført tiltak for å hindre gjentakelse.

Vår vurdering er at tilsyn har effekt både ved varsling, gjennomføring og ikke minst ved oppfølging av avgitt rapport.

I tilsynsarbeidet med Statens vegvesen oppnådde vi følgende resultater i 2017:

- Forbedring av bruforvaltningen når det gjelder planlegging, gjennomføring, registrering av inspeksjonsresultat og bruk av systemet som gir oversikt over tilstand på bruene. Endringer som har skjedd er tydeligere ansvarsforhold, bevisstgjøring og økt oppmerksomhet fra ledelsen.

- Forbedring av beredskapsarbeidet på værutsatte strekninger i Region nord. Regionen har fått på plass manglende beredskapsplaner og er dermed bedre forberedt ved hendelser under kolonnekjøring.
- Bidratt til at oppfølging av driftstilstand har fått større oppmerksomhet fra ledelsen. Basert på funn i flere tilsynsrapporter over tid, som viser at byggherrens planlegging, gjennomføring og oppfølging av kontroller på vegene i varierende grad blir gjort i samsvar med krav, har ledelsen i SVV gjort tiltak på ulike nivå i organisasjonen. Kompetanseheving på kontrakt og interne avvikssystem, samt bedre rutiner for Vegdirektoratets oppfølging med regionene, er noen av tiltakene som er gjennomført.
- Bidratt til at SVV har gjennomført flere trafiksikkerhetsrevisjoner av reguleringsplaner, byggeplaner og før åpning av ny veg enn for noen år siden.

I tilsynsarbeidet med Nye Veier As oppnådde vi følgende resultat:

- Økt bevissthet hos ledelsen om krav til kvalitetsarbeidet, samt hva som er et tilstrekkelig og effektivt styringssystem etter vegloven.

### **Aktiv pådriver**

Vegtilsynet skal også ifølge instruksen 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 virksomheten

*Mål: Vegtilsynet skal bidra til erfaringsdeling og læring gjennom aktiv formidling av tilsynssaker og andre aktiviteter*

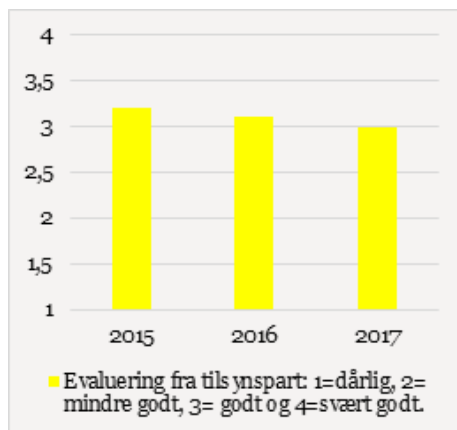
*Indikator 1: Avvik fra aktivitetsplan*

Aktiviteter er i hovedsak gjennomført etter plan.



### *Indikator 2: Tilsynsparts tilfredshet*

Resultat av evaluering fra tilsynspart når det gjelder kommunikasjon i tilsynssakene gir en gjennomsnittlig score på 3,0 på skalaen fra 1-4. Figuren under viser resultat av evaluering de siste tre årene.



Nettside, og direkte kontakt med tilsynspart og andre interessenter, er de viktigste kommunikasjonsmåtene. Tilsynssaker og pressemeldinger distribueres til regionale og nasjonale medier.

Vegtilsynet legger vekt på god kommunikasjon med de viktigste interessegruppene, som tilsynspart, fagmiljøer og interesseorganisasjoner, og holder innlegg på fagsamlinger i Statens vegvesen og i andre fora som for eksempel på kurs i sikkerhetsstyring i regi av Universitetet i Stavanger.

### **Foreslå endringer i regelverk**

*Mål: å bidra til et formålstjenlig regelverk knyttet til sikkerhet i riksveginfrastrukturen.*

Etter hver gjennomført tilsynssak vurderes eventuelle svakheter i det regelverket som er benyttet, og det gis en vurdering av om det er behov for endringsforslag.

### *Indikator 1: Andel gjennomførte evalueringsrapporter av gjennomførte tilsynssaker*

Det er utarbeidet evalueringsrapporter for alle tilsynssakene.

### *Indikator 2: Antall forslag til endring i regelverk*

Det er utarbeidet forslag etter hver evalueringsrapport der det er vurdert behov for endring.





*Tunnel langs E6*



Flere av tilsynssakene i 2017 var basert på regelverk som i tidligere tilsynssaker var vurdert og fremmet endringsforslag til. Det er for 2017 sendt to forslag om endring av regelverk til Statens vegvesen. Disse handler om å få:

- konsistens mellom kravdokumenter, bedre tilgjengelighet og implementering av interne krav når det gjelder beredskapsplaner for værutsatte strekninger.
- tydeligere krav eller føringer for å vurdere hvilke inspeksjonstyper som skal gjennomføres for ulike vegobjekter.

### **Internasjonalt arbeid**

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

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

Vegtilsynet har deltatt på EU-konferanse om erfaringer med implementering av forordning 886/2013, samt informasjon om den nye forordningen 962/2015.

### **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 tidligere gjennomført et FoU-prosjekt med tittelen: *Metode for utarbeiding av risikobasert tilsynsprogram, samt utarbeiding av risikobasert tilsynsprogram*. Metoden ble tatt i bruk i 2016, og har blitt videreutviklet i 2017.

Vegtilsynet har ikke igangsatt nye FOU-prosjekter i 2017, men startet planleggingen av et utredningsprosjekt som omhandler modernisering av regelverket i vegsektoren.

### **Oppfølging av «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren»**

Arbeidet med samfunnssikkerhet følger av Samferdselsdepartementets «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren, der gir føring til Vegtilsynets arbeid. Det skal være målbart, systematisk og sporbart.

Vegtilsynets arbeid i 2017 knyttet til strategien og de prioriterte områdene følger under.

#### **Klimatilpasning**

Det er ført tilsyn med Statens vegvesen om Region øst etterlever krav til klimatilpasning når vegprosjekter planlegges. Tilsynssaken omfattet reguleringsplaner for syv store vegprosjekter.

Videre er det ført tilsyn med Statens vegvesen og Region sør sitt system og beredskapsplaner for omkjøringsruter.

Risiko- og vesentlighetsvurderingen som ble utført for 2017, som grunnlag for tilsynsprogram 2018, viser at «klimatilpasning og beredskap» er viktige tilsynstemaer for 2018.

#### **Informasjons- og IKT-sikkerhet**

I forbindelse med den risiko- og vesentlighetsvurderingen som ligger til grunn for tilsynsprogrammene, vil det bli vurdert i hvilken grad teknologisk utvikling og sårbarhet i IKT-systemer kan ha konsekvenser for sikkerheten i veginfrastrukturen.

#### **Sikre kritiske objekter, systemer og funksjoner**

Flere av tilsynssakene omhandler tilsynspart sin evne til å ha oversikt over tilstand og opprettholde funksjonen og sikkerheten på veggen. Dette gjelder blant annet tunneler, bruer og annen veginfrastruktur, gjennom systemer for inspeksjoner, prioriteringer, drift og vedlikehold.

### **Omstilling og organisering**

Krav til Vegtilsynet i tildelingsbrevet for 2017 var at omstilling må gjennomføres slik at denne får minst mulig konsekvenser for hovedmål og delmål i 2017.

Omstillingen, med unntak av nytt sakarkivsystem, er gjennomført i henhold til plan og innen fristene som var satt.





*E18 ved Harebakken i Arendal*





# Styring og kontroll

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i staten. Vegtilsynet følger dette prinsippet, og arbeider med kontinuerlig forbedring av styringssystemet.

## Risikostyring

Vi utarbeider årlig et risikobilde som oversendes Samferdselsdepartementet som grunnlag for blant annet tildelingsbrevet. Formålet med det årlige risikobildet er å redegjøre for de mest sentrale risikofaktorene for å ikke nå våre resultatmål, med tilhørende tiltak. Risikobildet utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget for planlegging, prioritering og vurdering av hvilke aktiviteter vi gjennomfører for å legge til rette for måloppnåelse.

## Aktivitetsstyring

Mål og krav til resultatoppnåelse framgår 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.

## Systemer for styring

I midten av november startet arbeidet med å overføre arbeidsprosesser og styrende dokumenter til styringssystemet «Simpli». Dette arbeidet fortsetter i 2018.

Vegtilsynet er fullservicekunde hos Direktoratet for økonomistyring (DFØ) og i 2017 tok vi i bruk deres systemer for elektronisk fakturabehandling, reiseregning, utgiftsrefusjon, timeføring og ferie- og fraværssøknad.

## Effektivisering

Ifølge reformen for avbyråkratisering og effektivisering skal alle virksomheter redusere driftsutgiftene med 0,8 prosent. For Vegtilsynet er beløpet satt til 134 000 kr på kapittel 1323, post 01 Driftsutgifter.

Vegtilsynet mener å ha oppfylt kravet ved å gjennomføre videomøter ved tilsynsintervju og i andre sammenhenger når dette er hensiktsmessig, men også ved å ta i bruk tjenester levert av DFØ og avtaler fremforhandlet av statens innkjøpsentral.

### **Internkontroll**

Vi har et prosessbasert styringssystem. Formålet er å bidra til og å legge til rette for kvalitet i arbeidsprosesser, slik at vi utfører arbeidet i henhold til interne og eksterne forventninger og krav.

Vi har etablert et system for systematisk oppfølging og videreutvikling av HMS.

Vi er også en Inkluderende Arbeidslivsbedrift (IA), og har tilbud om en times trim i arbeidstiden, fadderordning for nyansatte, samt seniorpolitiske tiltak. Vi vil fortsatt ha høy oppmerksomhet på intern effektivisering, kompetanseutvikling og kvalitet.

Vegtilsynet tok i bruk nye IKT-systemer i 2017. Nytt datasystem ble levert i samsvar til kravspesifikasjon. Vegtilsynet bruker skytjenester i Norge og EU/EØS.

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

Alle tilsynsrapporter er offentlige og blir publisert på tilsynets hjemmeside. Tilsynet bruker tjenesten offentlig elektronisk postjournal (OEP). Fra 1. mai 2017 og ut året er postlistene publisert på Vegtilsynets hjemmeside. Vi har hatt utfordringer knyttet til levering av sakarkivsystem i 2017. Dette vil være på plass tidlig i 2018.

### **Risikovurdering 2017**

Risikoanalysen for 2017 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.

Videre viste analysen at det er risiko knyttet til å gjennomføre de endringer et forvaltningsskifte medfører, og samtidig ivareta de ansatte og nå de mål som er satt for 2017. Det var nødvendig å rekruttere nye medarbeidere, anskaffe IKT-system og utarbeide støtteprosesser for å ha en tilstrekkelig og effektiv internkontroll.

Det er risiko knyttet til å rekruttere og beholde kompetanse. Vegtilsynet er en liten etat og derfor sårbare for sykdom og fravær.

### 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 vi kontinuerlig arbeidet med å forbedre eget kvalitetssystem og kommunikasjon med tilsynspart.

Vegtilsynet har i 2017 videreutviklet metode for å identifisere tilsynssaker slik at tilsynsprogrammet er rettet mot risiko for svikt i arbeidsmåter og manglende etterlevelse av regelverk hos tilsynspart. Endringen har medført at vi velger ut tre hovedtema som undersøkes grundig.

Videre har vi rekruttert medarbeidere for å sikre tilstrekkelig og effektiv drift og utvikling av virksomheten. Det er også anskaffet IKT-system innen regnskap, HR, økonomi, styringssystem og sakarkiv. Hovedavtaleforhold er etablert og en tilpavningsavtale ble inngått.

### Personalmessige forhold

Inkluderende arbeidsliv

Vegtilsynet har inngått egen avtale om et mer inkluderende arbeidsliv (IA avtale) 27. oktober 2017. Det er i 2017 iverksatt flere tiltak i samsvar med IA-avtalen.

Sykefraværet i 2017 var på 8,54 prosent og er en økning fra 2016. Resultatmålet i avtaleperioden var å holde sykefraværet under fire prosent. Økningen skyldes to langtidssykemeldte. Vi har i 2017 gjort flere tiltak for å holde et lavt sykefravær, og i 4. kvartal var sykefraværet 1,17 prosent.

Ansatte får tilpasset arbeidsplassen sin ved innkjøp av anbefalt utstyr. Arbeidsplassene ble gjennomgått sammen med helsepersonell i 2017. Kontorlokalene har adkomst med heis og er ellers universelt utformet.

Tilsynet har rutiner for håndtering av mobbing og trakassering. Ingen slike saker ble meldt inn i løpet av 2017.

År	2015	2016	2017
Sykefravær	2,5 %	6 %	8,5 %
Mål	4 %	4 %	4 %



### Likestilling og diskriminering

Vegtilsynet legger vekt på jevn kjønns- og aldersfordeling. Per 31.12.17 er det sju (50 prosent) kvinner og sju (50 prosent) menn ansatt i Vegtilsynet. Gjennomsnittlig alder er 43 år, hvorav snittalder på kvinner er 42 år og menn 43 år. Per 31.12.2017 var den eldste ansatte 53 år og den yngste 30 år.

År	2015	2016	2017
Sykefravær	2,5 %	6 %	8,5 %
Mål	4 %	4 %	4 %
Fast ansatte	12	12	14
Snitt alder	44	45	43
Antall kvinner	6	6	7
Andel kvinner (%)	50 %	50 %	50 %
Snitt alder kvinner	40	41	42
Antall menn	6	6	7
Andel menn (%)	50 %	50 %	50 %
Snitt alder menn	48	49	43

### Bemannings-, kapasitets,- og kompetansesituasjonen i virksomheten

Vegtilsynet har i 2017 gjennomført planlagte tilsyn i samsvar med vedtatt tilsynsprogram. På grunn av ekstra arbeid knyttet til løsrivelsen, langtidssykemeldte og foreldrepermisjoner, har tilsynet ikke hatt kapasitet til å arbeide med FoU-prosjekter.

Det utarbeides årlig en kompetanseplan for å sikre at de ansatte har rett kompetanse. Opplæring i nye datasystemer har vært et prioritert område i 2017. Tilsynslederne skal sertifiseres som revisjonsledere og dette løpet ble påbegynt i 2017.

Vegtilsynet er en attraktiv arbeidsplass og det har vært kvalifiserte søkere til alle utlyste stillinger.





*E134 Haukelifjell*



# Vurdering av framtidutsikter

Vegtilsynet har gradvis blitt tilført økte ressurser og nye oppgaver. Endring i organisering og etablering som et eget forvaltningsorgan, tildeling av virkemidler ved oppfølging av avvik, en økning i antall stillinger fra fem i 2012 til 15 i 2017, ansvar for tilsyn med Nye Veier AS og en kontrollfunksjon etter Kommisjonsdelegert forordning er endringer som er gjort.

Regjeringens satsing på samferdsel, gjennomføring av regionsreform og teknologisk utvikling i vegsektoren kan påvirke Vegtilsynets oppgaver i årene som kommer. Regjeringen har også et uttalt ønske om en mer effektiv offentlig sektor.

Nasjonal transportplan 2018-2029 legger opp til fortsatt prioritering av og økte bevilgninger til veginfrastrukturen, både når det gjelder nybygging og satsing på drift og vedlikehold. Økt digitalisering og automatisering er også et kjennetegn på fremtidens transport- og vegsektor som vil ha innvirkning på Vegtilsynets arbeid.

Antall omkomne på norske veger i 2017 er det laveste tallet på 70 år. Men antall hardt skadde minker ikke i samme grad. Alle aktører i trafikk sikkerhetsarbeidet må derfor opprettholde og styrke innsatsen for å nå de nasjonale sikkerhetsmålene.

Vi ser at antall omkomne og hardt skadde på fylkesvegene ikke har samme nedgang som det har vært for riksvegene. Vår vurdering er at tilsyn med eier av fylkesvegene kan være et av flere egnede tiltak for å få ned antall alvorlige ulykker i tiden som kommer.

Automatisert kjøring på veg og bruk av intelligente transportsystemer (ITS) har blant annet som mål å gjøre vegsystemet mer trafiksikkert. Utviklingen vil få relevans for regelverket i vegsektoren, både når det gjelder ansvarsforhold og oppgaveløsning, og vil utfordre dagens regelverk. Vår vurdering er at det er behov for modernisering av regelverket i vegsektoren, og at regelverket samtidig ikke hindrer teknologiutvikling.

Vegtilsynet vil i 2018 legge vekt på å bidra på en god og hensiktsmessig måte med å foreslå endringer i regelverket.

Vi er tildelt kontrollfunksjon og fører tilsyn med etterlevelse av Kommisjonsdelegert forordning 886/2013 og 962/2015, som henholdsvis omhandler prioritering av sikkerhetsrelatert informasjon til trafikantene, og tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjon i sanntid i EU. Vi ser for oss at behov for tilsyn med bruk av ITS-løsninger vil øke i tiden fremover.

Nye Veier AS har kommet til som ny aktør med ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av viktige hovedveier. Regjeringen planlegger økt ansvar til Nye Veier AS og en kommende modernisering av Statens vegvesen. Dette kan få betydning for vårt tilsynsområde i framtiden.

Effektivisering av offentlig sektor vil påvirke Vegtilsynet. Vi var i 2017 en av de første statlige etatene som kun bruker skyløsninger ved lagring av data. Videre har vi tatt i bruk effektive standardløsninger for støtteprosesser, og vil fortsette å ta i bruk effektive IKT løsninger.



# Årsregnskap

## Ledelseskommentar årsregnskapet 2017

Vegtilsynet ble opprettet i 2012, og var fra starten underlagt vegdirektøren. Fra 1. januar 2017 ble Vegtilsynet fristilt som et eget forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet, og regnskapet for 2017 er ført etter kontantprinsippet.

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra til Samferdselsdepartementet. Regnskapet gir et dekkende bilde av disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter, og balanseposter.

I 2017 har Vegtilsynet disponert tildelinger på kr 20.169.000 under kap. 1323 post 01. Disse har bestått av kr 20.750.000 i ordinær bevilgning, kr 81.000 som budsjettmessig virkning av lønnsoppgjøret og kr 838.000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2016. Til fradrag kommer reduksjon av driftsutgifter med kr 1.500.000 i forbindelse med nysaldering av statsbudsjettet. Vegtilsynet har i 2017 ikke hatt driftsinntekter, investerings- og finansposter, innkrevingsvirksomhet, tilskuddsforvaltning eller andre overføringer til/fra staten.

Vegtilsynet har i 2017 hatt en mindreutgift i forhold til bevilgning på kr 2.440.084 og det er søkt om overføring av ubrukt bevilgning til 2018.

Riksrevisjonen er ekstern revisor for Vegtilsynet. Årsregnskapet er ikke ferdig revurdert per 15. mars 2018, men revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av mai 2018.

Vegtilsynet 02.03.2018

**Trude Tronerud Andersen**

direktør Vegtilsynet

## Prinsippnote årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, «nærmere bestemmelser» i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2016 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

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

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

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

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

### **Bevilgningsrapporteringen**

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

### **Artskontorapporteringen**

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

# Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2017							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2017	Merutgift (-) og mindreutgift**
1323	Driftsutgifter	01		A, B	20 169 000	17 728 916	2 440 084
1633	Nettoføringsordningen	01			0	945 742	
<i>Sum utgiftsført</i>					20 169 000	18 674 657	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2017	Merinntekt og mindreinntekt (-)
5309	Tilfeldige inntekter, Ymse	29			0	18 637	
5700	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	72			0	1 404 040	
<i>Sum inntektsført</i>					0	1 422 677	
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>						<b>17 251 980</b>	
<b>Kapitalkontoer</b>							
713215	Endring i mellomværende statskassen					-469 810	
<i>Sum rapportert</i>						16 782 170	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>							
					<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>Endring</b>
0	Mellomværende med statskassen				-469 810	0	-469 810



Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter			
Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger*	Samlet tildeling
1323 01	838 000	19 331 000	20 169 000

\* Årets tildelinger består av ordinær tildeling kr 20.750.000 og virkning av lønnsoppgjøret kr 81.000. Til fradrag kommer reduksjon i forbindelse med nysaldering av statsbudsjettet - kr 1.500.000.

Note B Forklaring til beregning av mulig overførbart beløp til neste år				
Kapittel og post	Merutgift (-)/ mindre utgift	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp **	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
1323 01	2 440 084	2 440 084	967 000	967 000

\*\* Maksimalt beløp som kan anmodes å få overført er 5 prosent av årets tildelinger, kr 19.331.000,-.

### Avtaler som forplikter utover budsjettåret

I tildelingsbrevet for 2017 går det fram at Vegtilsynet har fullmakt etter bevilgningsreglementet til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret.

Vegtilsynet har per 31.12.2017 tre avtaler som forplikter utover budsjettåret. Disse gjelder tjenesteavtaler om kjøp av IKT- og lønns- og regnskapstjenester. I tillegg leieavtale av kontorlokaler inklusive renhold og parkering.

	Forpliktelser 2017 (mill.kr)	Forpliktelser 2018 (mill.kr)	Avtalens totalverdi (1.1.2017-opphørsdato) (mill.kr)
Tjenesteavtaler	2,3	2,3	6,3
Leieavtale	1,6	1,6	8,0
Sum forpliktelser	3,9	3,9	14,3

## Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2017			
	Note	2017	2016
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	11 330 059	0
Andre utbetalinger til drift	3	6 398 857	0
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		17 728 916	0
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>17 728 916</b>	<b>0</b>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		18 637	0
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		1 404 040	0
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		945 742	0
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-476 935	0
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>17 251 980</b>	<b>0</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen **</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2017</b>	<b>2016</b>
Fordringer		0	0
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-469 810	0
Skyldige offentlige avgifter		0	0
Annen gjeld		0	0
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	<b>8</b>	<b>-469 810</b>	<b>0</b>

<b>Note 2 Utbetalinger til lønn</b>		
	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
Lønn	9 397 107	0
Arbeidsgiveravgift	1 404 040	0
Pensjonsutgifter*	1 095 553	0
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-664 885	0
Andre ytelser	98 245	0
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>11 330 059</b>	<b>0</b>
<b>Antall årsverk*:</b>	13,5	11,8

\* antall årsverk fast ansatte.

<b>Note 3 Andre utbetalinger til drift</b>		
	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
Husleie	1 588 264	0
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	162 398	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	24 488	0
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	1 190	0
<b>Mindre utstyrsanskaffelser</b>	<b>181 488</b>	<b>0</b>
Leie av maskiner, inventar og lignende	418 729	0
<b>Kjøp av fremmede tjenester</b>	<b>2 852 782</b>	<b>0</b>
<b>Reiser og diett</b>	<b>532 957</b>	<b>0</b>
<b>Øvrige driftsutgifter</b>	<b>636 561</b>	<b>0</b>
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>6 398 857</b>	<b>0</b>

**Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.**

<b>Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen</b>				
		<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2017</b>	
		Spesifisering av <u>bokført</u> avregning med statskassen	Spesifisering av <u>rapportert</u> mellomværende med statskassen	Forskjell
<b>Finansielle anleggsmidler</b>				
	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Omløpsmidler</b>				
	Kundefordringer	0	0	0
	Andre fordringer	0	0	0
	Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
	Leverandørgjeld	-142 203	0	-142 203
	Skyldig skattetrekk	-469 810	-469 810	0
	Skyldige offentlige avgifter	0	0	0
	Annen kortsiktig gjeld	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>-612 013</b>	<b>-469 810</b>	<b>-142 203</b>
	<b>Sum</b>	<b>-612 013</b>	<b>-469 810</b>	<b>-142 203</b>

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







# TILSYN 2017





# Trafikksikkerhet ved arbeid i tunneler

Vegtilsynet ville undersøke om Statens vegvesen, Region vest ivaretar sikkerheten for trafikantene ved arbeid i tunneler. Fem oppgraderingsprosjekter ble undersøkt, blant annet ved inspeksjon: Gudvangatunnelen, Freheimtunnelen, Onstadtunnelen, Bømlafjordtunnelen, Lyderhorntunnelen

## PROBLEMSTILLINGER

### Problemstilling 1

Er det gjort en vurdering av risikoen for trafikantene under oppgraderingsarbeidet i tunnel?

### Problemstilling 2

Er arbeidsvarslingen i samsvar med krav?

### Problemstilling 3

Har regionen et styringssystem som sikrer at arbeidsvarslingen blir kontrollert og fulgt opp?

## REGELVERK

- Det skal utarbeides en overordnet plan med vurdering av risiko for trafikantene.
- Det skal også utarbeides en arbeidsvarslingsplan der risiko for trafikantene skal vurderes
- Arbeidsvarslingen skal være i samsvar med krav
- Arbeidsvarslingsplanen skal være relevant for arbeidet og planen skal følges
- Bruk av ledebil skal være i samsvar med krav
- Regionen skal ha et styringssystem som sikrer at arbeidsvarslingen blir kontrollert og fulgt opp

## FUNN

### Funn 1 – avvik

Region vest har ikke utført risikovurderinger som avdekker alle farlige forhold for trafikantene som følge av tunnelarbeidet.

### Funn 2 – avvik

Regionen har ikke sikret at det i arbeidet med avarbeidsvarslingsplan er gjort risikovurderinger som avdekker alle farlige forhold for trafikantene.

### Funn 3 – avvik

Regionen sikrer ikke i tilstrekkelig grad at risiko som er påpekt i den overordnede risikovurderingen blir ivaretatt i risikovurderingen for arbeidsvarslingsplanene.

### Funn 4 – avvik

Regionen ivaretar ikke sikkerheten til trafikantene godt nok når det pågår arbeid i tunnel.

### Funn 5 – avvik

Regionen har ikke i tilstrekkelig grad påsett at arbeidsvarslingen er relevant for det arbeidet som utføres og at arbeidsvarslingsplanen følges.

### Funn 6 – observasjon

Regionen har ikke et styringssystem som sikrer tilstrekkelig informasjon til å vurdere og iverksette tiltak for kontinuerlig forbedring innenfor arbeidsvarsling.



Onstatunnelen: Bildet viser pågående arbeid uten markering eller sikring av arbeidsområdet. Tunnelen var på dette tidspunktet kolonnekjørt.



Freheimstunnelen: Lift parkert tett inntil vegkanten. Fare for påkjørsel, ingen sikring. Fartsgrensen er 60 km/t.



Bømlafjordtunnelen: Manglende lys i skilt over nødskap. Det er usikkert om nødskapet er i drift eller ikke. Ifølge beredskapsplan skal nødutstyr være i drift gjennom hele anleggsperioden.



# Teknisk kvalitet i utbyggingsprosjekter

Vegtilsynet ville undersøke om Nye veier AS sikrer teknisk kvalitet i fire igangsatte utbyggingsprosjekter: Kolomoen – Arnkvern og Arnkvern – Moelv på E6; Rugtvedt – Dørdal og Tvedestrand – Arendal på E18.

## PROBLEMSTILLINGER

Etablerer Nye Veier AS oppfølgingsstrategi for teknisk kvalitet i samsvar med krav?

Planlegger Nye Veier AS oppfølging av teknisk kvalitet i samsvar med krav?

Sikrer prosjektdirektørene at prosedyrene for teknisk kvalitet blir etterlevd i utbyggingsområdene?

## FUNN

Prosjektene startet til ulike tidspunkt, og er basert på ulike utgaver av prosedyrer og maler. Dette fører til ulikheter mellom de undersøkte prosjektene, og mellom prosjekter og prosedyrer.

Det ble sagt i intervjuene at organisasjonen var opptatt av utvikling og læring, og begge prosjektene opplyste at de jobber med å utvikle metodikk og maler. Målet for Nye Veier AS er at erfaringene fra disse første prosjektene skal leg-

ges til grunn for videreutvikling av styringssystemet.

Vegtilsynet har forståelse for at Nye Veier AS må opparbeide seg en beste praksis for styringssystemet sitt, og at det derfor må være dynamisk i oppstarten.

Vegtilsynets vurdering var derfor at det ikke var funn i saken.

## REGELVERK

**Problemstilling 1: Etablerer Nye Veier AS oppfølgingsstrategi for teknisk kvalitet i samsvar med krav?**

Utbyggingssjef er ansvarlig for at det blir gjennomført/ utarbeidet en overordnet risikovurdering.

Utbyggingssjef er ansvarlig for å bemanne prosjektet og å etablere metode for teknisk oppfølging.

Disiplinleder er ansvarlig for å engasjere et kontrollorgan som skal gjennomføre lovpålagte kontroller av utførelse av konstruksjoner.

**Problemstilling 2: Planlegger Nye Veier AS oppfølging av teknisk kvalitet i samsvar med krav?**

Rådgiver kvalitet er ansvarlig for å opprette teknisk oppfølgingsplan for prosjektet.

Disiplinlederne er ansvarlig for å verifisere entreprenørens egenkontroll for teknisk kvalitet.

Rådgiver kvalitet er ansvarlig for å implementere teknisk beskrivelse i kontrakten og de tekniske beskrivelsene i entreprenørens tilbud inn i teknisk oppfølgingsplan.

Disiplinleder er ansvarlig for å kartlegge kritiske områder for periodisk teknisk oppfølging.

**Problemstilling 3: Sikrer prosjektdirektør at prosedyrene for teknisk kvalitet blir etterlevd i utbyggingsområdene?**

Prosjektdirektøren er ansvarlig for etterlevelse av «Retningslinje for teknisk kvalitet» med understøttende prosesser og prosedyrer.



# Klimatilpasning i vegprosjekter

Målet med tilsynet var å undersøke om Statens vegvesen, Region øst etterlever krav til klimatilpasning når vegprosjekter planlegges. Tilsynssaken omfattet reguleringsplaner for sju vegprosjekter i regionen.

## PROBLEMSTILLINGER

I hvilken grad vurderes virkningene av klimaendringer når vegprosjekter planlegges?

Sikrer ledelsen at krav til klimatilpasning blir fulgt ved planlegging av vegprosjekter?

## REGELVERK

**Problemstilling 1: I hvilken grad vurderes virkningene av klimaendringer når vegprosjekter planlegges?**

Reguleringsplanen skal inneholde detaljerte løsninger som er klimatilpasset.

I risiko- og sårbarhetsanalysen i reguleringsplanfasen skal det gjøres en vurdering av risiko for værrelaterte hendelser.

**Problemstilling 2: Sikrer ledelsen at krav til klimatilpasning blir fulgt ved planlegging av vegprosjekter?**

Ledere skal sikre at Region øst følger krav til klimatilpasning ved planlegging av vegprosjekter.

## FUNN

Samlet sett viste tilsynssaken at de undersøkte prosjektene i stor grad har vurdert virkningene av klimaendringer i arbeidet med reguleringsplaner, og at ledelsen sikrer at overordnede styrende dokumenter følges.

Vegtilsynet fant at regionen:

- planlegger vegprosjekter i samsvar med Håndbok N200 *Vegbygging*
- ikke alltid vurderer risiko for værrelaterte hendelser i ROS-analysene
- har et forbedringspotensial for bruk av kvalitetsplan som et verktøy for å sikre at krav til klimatilpasning etterleveres ved planlegging av vegprosjekter

### Funn 1 – avvik

Region øst sikrer ikke at risiko- og sårbarhetsanalysen i alle vegprosjekter i reguleringsplanfasen viser en vurdering av risiko for værrelaterte hendelser.

### Funn 2 – observasjon

Innhentede data tyder på at regionen kan forbedre bruk av styrende dokumenter, slik at det blir tydeligere hvordan kvalitetssikring skal utføres for å sikre at krav til klimatilpasning etterleveres ved planlegging av vegprosjekter.



# Trafikkberedskap på omkjøringsruter

Vegtilsynet har undersøkt om Statens vegvesen, Region sør har etablert et tilstrekkelig system for å sikre at trafikksikkerheten ivaretas på omkjøringsruter dersom vegnettet blir stengt. Saken var en oppfølging av en tilsynssak mot regionen i 2015.

## REGELVERK

Regionen skal utarbeide en regional trafikkberedskapsplan. Den skal beskrive roller og ansvar, inneholde oversikt over lokale trafikkberedskapsplaner i regionen, og beskrive hvor de er tilgjengelige.

Regionen skal utarbeide lokale trafikkberedskapsplaner. Planene skal beskrive tiltak for å opprettholde trafikkavviklingen, inkludert retningslinjer for å stenge veger og iverksette omkjøring.

Alle omkjøringsruter skal gjennomgås for å kartlegge pro-

blempunkter i vegnettet som begrenser omkjøringsmuligheter. Utover forhold som aksellast, høydebegrensninger, lengde og kjøretid, skal «spesielle forhold» ved omkjøringsruten beskrives.

Oppdaterte trafikkberedskapsplaner skal være tilgjengelige for alle parter. Og de skal gjøres tilgjengelig for entreprenørene.

Regionen skal sette krav til og lage planer for gjennomføring av øvelser i regional trafikkberedskapsplan.

## VURDERING

Region sør har etablert et planverk som består av en regional trafikkberedskapsplan og av lokale trafikkberedskapsplaner for hver av de fem vegavdelingene.

Det er mangler ved kartlegging av problem-punkter for omkjøringsrutene, og i beskrivelsen av omkjøringsrutene.

Regionen har etablert rutiner som skal sikre at gjeldende planverk er oppdatert. Videre har regionen etablert rutiner for å gjøre gjel-

dende planverk tilgjengelig for entreprenører med ansvar for trafikkberedskap.

Samlet sett viste tilsynssaken at Region sør har gjort et omfattende arbeid siden sist undersøkelse, men at det gjenstår noe arbeid før alle planer er i samsvar med krav. Region sør bør gjennomføre øvelser for å se om planverket fungerer etter intensjonene, og bruke erfaringene til å videreutvikle planene.

Under stikkprøvekontrollen avdekket Vegtilsynet eksempler på problempunkter som kan få betydning for trafikksikkerheten. Disse var ikke beskrevet i planene til Region sør. Dermed er det usikkert om regionen klarer å gjennomføre tiltak som skal ivareta trafikksikkerheten.

Eksempel fra omkjøringsrute Spildra – Robru (fv. 51, nær Gol sentrum):



Åsgårdane barnehage ligger i umiddelbar nærhet til vegen. Økt trafikk/tungtrafikk kan medføre økt risiko for brukere av barnehagen.

Eksempel fra omkjøringsrute Nesbyen – Svenkerud (kommunal veg):



Smal bru, maks bredde 3,6 meter, med bratt stigning inn til bro. Kan medføre trafikale problemer, spesielt for vogntog på vinterstid.

## FUNN OG OBSERVASJONER

### Funn 1 – avvik

Statens vegvesen, Region sør har ikke gjort en fullstendig kartlegging av problempunkter på alle omkjøringsruter.

### Funn 2 – observasjon

Regional trafikkberedskapsplan har mangelfull beskrivelse når det gjelder krav til gjennomføring av ROS-analyse for omkjøringsruter ved fornyelse av driftskontrakter.

### Funn 3 – avvik

Beskrivelsene er mangelfulle når det gjelder spesielle forhold ved omkjøringsrutene.

### Funn 4 – observasjon

Innhentede data tyder på at regional trafikkberedskapsplan i Region sør er mangelfull når det gjelder å beskrive ansvar for øvelser, tema for øvelser, omfang, frekvens og involverte parter.



# Etterlevelse av generell trafiksikkerhetsinformasjon etter kommisjonsdelegert forordning 886/2013 (ITS)

Vegtilsynet har fått tildelt kontrollfunksjon i henhold til kommisjonsdelegert forordning 886/2013 av 15. mai 2013 (EU). Denne er en utfyllelse av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU (ITS-direktivet), som skal sikre lik europeisk praksis når det gjelder sikkerhetsinformasjon til trafikantene.

## Tilsynsrapport sak 2017-07

### REGELVERK

I følge forordningen skal offentlige veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, formidle et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon til sluttbrukere før de fremskaffer annen trafikkinformasjon som ikke er sikkerhetsrelevant.

### FUNN

#### Funn 1 – avvik

Vegdirektoratet formidler ikke et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon til sluttbrukere.

### VURDERING

Vegdirektoratet har utført mye arbeid og teknisk tilrettelegging. De fleste kravene i forordningen er implementert.

Selv om det i Vegdirektoratet er satt i gang arbeid med å lukke avvikene fra Vegtilsynets rapport fra 2016, er ikke dette arbeidet fullført.

Ifølge Vegdirektoratet er årsaken til dette ressursknapphet og mangel på teknisk kompetanse. Vegtilsynet opprettholder der-

for funnet fra 2016 da Vegdirektoratet fortsatt ikke formidler et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon til sluttbrukere.

Vegtilsynets vurdering er at dette kan ha betydning for trafiksikkerheten og anbefaler at Vegdirektoratet prioriterer dette arbeidet.

## Tilsynsrapport sak 2017-10

Samferdselsdepartementet ba Vegtilsynet føre tilsyn med Norsk Rikskringkasting etter forordning 886/2013.

NRK har oppgave som informasjonsleverandør og la fram samsvarerklæring innen fristen.

Vegtilsynet gikk gjennom samsvarerklæringen og avtalen mellom NRK og Statens vegvesen.

NRK oppfyller ikke den kommisjonsdelegerte forordningen for artikkel 8 pkt. 1. Årsaken er at Statens vegvesen har et system der formidlingen av de prioriterte meldingene er inkludert i den normale formidlingen av trafikkinformasjon. Meldingene fra nasjonalt tilgangspunkt er per i dag ikke merket som prioritert melding. Først når dette er på plass vil denne informasjonen kunne prioriteres fremfor annen trafikkinformasjon. Dette fører til en følgefeil og at NRK derfor ikke kan oppfylle kravet i artikkel 8 pkt. 1.



# Kontroll og oppfølging av arbeidsvarsling

Målet med tilsynssaka var å undersøke Statens vegvesen, Region midt sitt arbeid med å styrke trafikksikkerheita i arbeidsvarslingsområde. Vegtilsynet gjennomførte stikkprøver på sju utvalgte arbeidsområde.

## REGELVERK

Arbeidsvarslinga på vegarbeidsområdet skal vere i samsvar med krav som følger av Handbok N301 og godkjende arbeidsvarslingsplanar.

Regionvegkontoret i Region midt skal sørge for at RLM-vedtak 04-12 «Tiltak for å betre standarden på arbeidsvarslingen i Region midt», vert gjennomført som føresett.

Arbeidsvarslingsplanen skal behandlast på byggemøtet og omtalast i møtereferatet.

Byggherren skal sikra at dei registrerte feil og manglar har blitt retta opp med ein etterfølgande kontroll.

## FUNN

### Funn 1 – avvik

Arbeidsvarslinga i Region midt tek ikkje i vare sikkerheita til trafikantane godt nok.

### Funn 2 – avvik

Region midt sikrar ikkje at risikovurderingane i arbeidsvarslingsplanane avdekkar alle farlege forhold for trafikantane.

### Funn 3 – observasjon

Statens vegvesen, Region midt har ikkje i tilstrekkeleg grad sørge for at RLM-vedtak 04-12 Tiltak for å bedre standarden på arbeidsvarslingen i Region midt blir gjennomført som føresett.

### Funn 4 – observasjon

Region midt har ikkje rutine på at arbeidsvarsling er fast punkt på byggemøta.

## VURDERING

Det vart funne alvorlege feil og manglar i kategori 3, ved sikring av arbeidsområda. Det var også feil på montering eller manglande endeavslutningar på midlertidige rekkverk.

Feil og manglar i kategori 3 er så alvorlege at prosjekta ikkje tek i vare sikkerheita til trafikantane godt nok. Det er or mange feil og manglar i kategori 2 og 3 på dei undersøkte arbeidsvarslingsområda.

Oppfølginga av om arbeidsvarslingsplanen er relevant og om den ble følgt, er ikkje tilstrek-

keleg til å avdekke farlege forhold. Dette gjeld særleg sikring av arbeidsområda.

Risikovurderingane som følger dei godkjende arbeidsvarslingsplanane identifiserer ikkje i tilstrekkeleg grad risikoforhold det bør gjennomførast tiltak på. Unntaket var miljøpakken på E6 sør for Trondheim. Her var det ingen feil og manglar, og risikovurderingane var tilstrekkeleg for å avdekke risikoforhold. Det var også gjennomført ei rekkje tiltak som tek i vare sikkerheita til trafikantane.

Stikkprøvene viste at det var feil og manglar på alle arbeidsområda.

Tabell 1: Oversikt over feil og manglar ved arbeidsvarsling ved stikkprøvekontroll på sju prosjekter på riksveg i Region midt i perioden 2.–4 mai 2017

Arbeidsområde-nr.	Arbeidsområde	Kategori		
		1	2	3
1	E6 Melhus-Sandmoen (Miljøpakken)	1	0	0
2	E6 Vassmarka Ronglan	0	1	2
3	E6 Fiborg Bru - Skogn	0	1	0
4	E14 Reinå Bru	0	0	1
5	Rv 70 Tingvoll - Meisingset	0	1	2
6	E136 Dølsteinsfonna og Fantebrauta	0	0	1
7	E136 Marstein	0	0	1

Dei fleste alvorlege feil og manglar i kategori 3, gjaldt sikring og rekkverk.

Tabell 2: Oversikt over feil og manglar i kategori 3. Arbeidsområde nr 1 og 3 hadde ingen kategori 3-feil

Arbeidsområde-nr.	Kategori 3-feil og manglar	Er feil og manglar tatt omsyn til i risikovurderinga?	I samsvar med krav	
			arbeidsvarslingsplan	Handbok N301
2	Mangelfulle endeavslutningar	Nei	Ja	Nei
2	Rekkverksstolpe ikkje fjerna	Nei	Nei	Nei
4	Mangelfulle endeavslutningar	Ja	Ja	Nei
5	Manglar langsgående sikring på fleire punkt	Ja	Nei	Nei
5	Mangelfull montering av langsgående sikring (ikkje arbeidsrom)	Ja	Nei	Nei
6	Mangelfulle endeavslutningar	Ja	Ja	Nei
7	Mangelfull montering av langsgående sikring (ikkje arbeidsrom)	Ja	Ja	Nei



Langsgående rekkverk utan arbeidsrom. Dette er ikkje i samsvar med Handbok N301.



Eksempel på manglande endeavslutningar på langsgående sikring. Dette er ikkje i samsvar med Handbok N301.



# Trafikksikkerhetsrevisjoner i fem regioner

Som oppfølging av tilsynssak angående trafikksikkerhetsrevisjoner i Region nord og sør i 2015, har Vegtilsynet undersøkt status i de tre andre regionene i Statens vegvesen.

## REGELVERK

Vegsikkerhetsforskriften setter krav til at alle vegprosjekter på TEN-T-vegnettet skal revideres flere ganger i løpet av prosjektforløpet. Trafikksikkerhetsrevisjoner skal være barriere mot eventuelle sikkerhetsmessige avvik i reguleringsplaner, i byggeplaner og i byggefasen før åpning av vegene.

## FUNN

Vegtilsynet undersøkte om det var gjennomført TS-revisjoner, om de var gjennomført innen fristene og om det var tatt stilling til de trafikksikkerhetsfunnene som ble gjort i revisjonene.

Tilsynet omfattet vegprosjekter i dagen, dvs. ikke rene bro- eller tunnelprosjekt. Andre kriterier var:

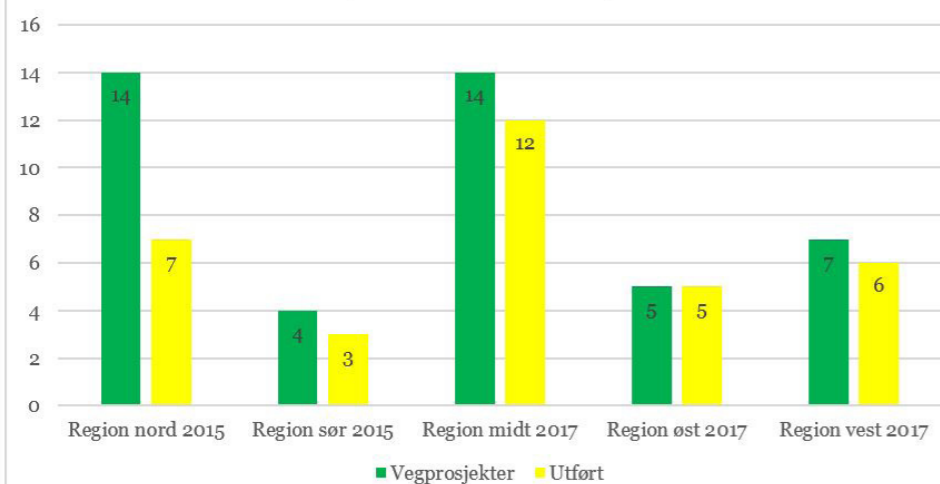
- vedtatt reguleringsplan i perioden 01.01.2016 til 31.12.2016 og/eller
- ferdigstilt konkurransegrunnlag i perioden 01.01.2016 til 31.12.2016 og/eller
- åpnet for trafikk i perioden 01.01.2016 til 31.12.2016

Region midt hadde gjennomført trafikksikkerhetsrevisjon på tolv av 14 vegprosjekter, og av de tolv revisjonene var det syv som var gjennomført innen fristen. Vegtilsynet pekte på at det er viktig å gjennomføre revisjonene innen fristene, slik at trafikksikkerhetsproblemer som avdekkes kan rettes opp før neste fase.

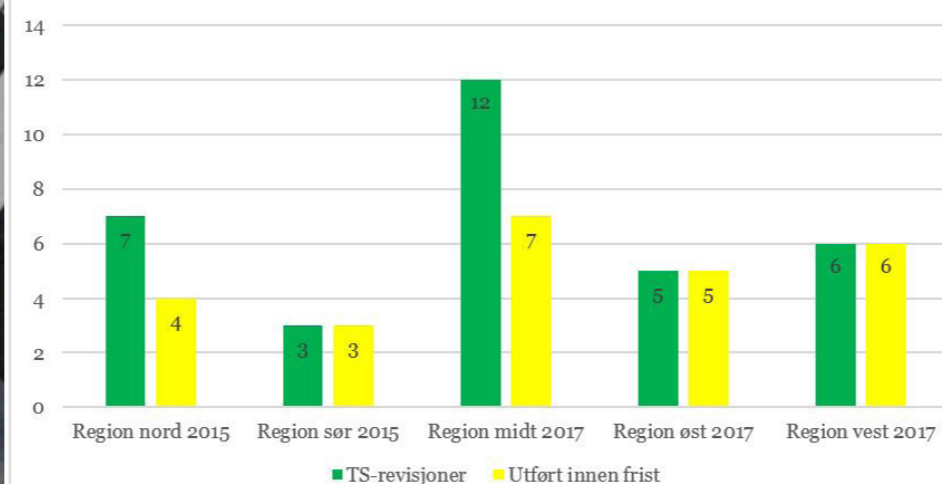
I Region øst var det ingen tilsynsfunn i de fem vegprosjektene som saken omfattet.

Region vest hadde ikke gjennomført trafikksikkerhetsrevisjon i samsvar med krav på ett av sju vegprosjekter. Alle de seks revisjonene var alle utført innen fristen. Regionen hadde ikke tatt stilling til de trafikksikkerhetsproblemene som var beskrevet, i to av de seks revisjonsrapportene.

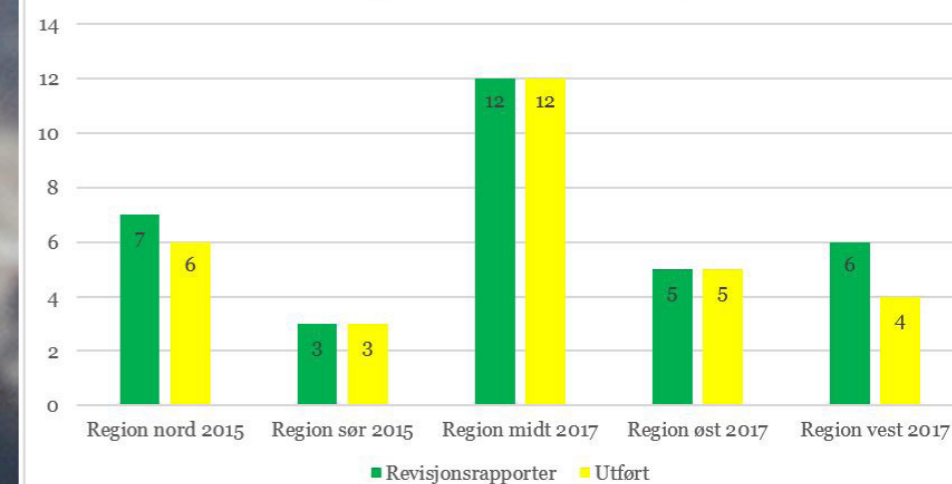
Gjennomført TS-revisjon



TS-revisjon innen frist



Håndtering av TS-funn etter revisjonene





# Inspeksjon av bruer

Målet med tilsynssaka var å undersøke om Statens vegvesen, Region vest har oversikt over tilstanden på bruene i regionen.

Vegtilsynet har undersøkt om inspeksjon av bruer vert planlagt og utført, og om resultat frå inspeksjonane vert registrert og følgt opp.

## REGELVERK

Det er krav om at inspeksjonar av bruer skal gjerast årleg, anten i form av enkel- eller ein hovudinspeksjon. Ved ein enkel inspeksjon er føremålet å kontrollere om det er oppstått alvorlege skader som på kort sikt kan påverke mellom anna bereevne og trafikksikkerheit. Ein hovudinspeksjon er ein visuell tilstandskontroll av heile brua, og skal være grunnlag for drifts- og vedlikehaldstiltak.

## VURDERING

Tilsynssaka omfatta 1365 bruer i Region vest. Den viste at det ikkje er registrert planlagde og utførte inspeksjonar i bruforvaltningssystemet, Brutus, for ein stor del av desse.

Når det gjaldt oppfølging av resultat etter inspeksjonar, fann Vegtilsynet at skadar og tiltak vart lagt inn i «Brutus», men at oppdatering etter at skadar er utbetra ikkje vert gjort konsekvent.

«Brutus» skal gi oversikt over tilstanden på bru-ene og styringsinformasjon i organisasjonen og til Samferdsledepartementet. Lågare kontrollfrekvens enn kva det er krav om, samt mangelfull oppdatering i «Brutus» etter gjennomføring av tiltak, kan gi eit feilaktig bilde av tilstanden på bruene.

## FUNN

### Funn 1 – avvik

Det vert ikkje planlagt årlege inspeksjonar for alle bruer i Region vest.

### Funn 2 – avvik

Region vest har ikkje tilstrekkelege rutinar som sikrar at bruer som er opne for trafikk har rett status i Brutus.

### Funn 3 – avvik

Det vert ikkje utført årlege inspeksjonar for alle bruer i Region vest.

### Funn 4 – avvik

Det vert ikkje planlagt tiltak i Brutus for alle skader med høg prioritet.

### Funn 5 – avvik

Brutus vert ikkje systematisk oppdatert etter at tiltak er utført.

	2017
Sum tal bruer med byggstatus trafikkert	1365
Planlagde inspeksjonar	391
Differanse tal bruer og planlagde inspeksjonar	974

Registrerte bruer og planlagde inspeksjonar per februar 2017

År	2015	2016
Planlagde enkeltinspeksjonar	10	238
Utførte enkeltinspeksjonar	10	168
Differanse planlagt/utført	0	70
Planlagde hovudinspeksjonar	407	303
Utførte hovudinspeksjonar	371	215
Ikkje utførte hovudinspeksjonar	36	88
Sum planlagde inspeksjonar	417	541
Sum utførte inspeksjonar	381	383
Differanse sum planlagt/utført	36	158

Planlagde og utførte inspeksjonar 2015 og 2016



# Inspeksjoner som grunnlag for drift og vedlikehold

Vegtilsynet ville undersøke om Statens vegvesen, Region øst planlegger, gjennomfører og følger opp inspeksjoner av rekkverk, vegdekke, avvannings- og dreneringssystemer i samsvar med krav. En oversikt over tilstanden på disse vegobjektene er viktig når vedlikeholdstiltak skal prioriteres slik at sikkerheten ivaretas.

## REGELVERK

Det er krav om at objekter på og langs vegen skal ha et minimum av ettersyn som består av ukentlige generelle inspeksjoner, årlige enkle inspeksjoner og hovedinspeksjo-

ner hvert femte år. Inspeksjoner for enkelte vegobjekter kan likevel utelates dersom de vurderes ikke å være relevante.

## VURDERING

Tilsynssaken foregikk fra januar til mai 2017 og omfattet:

1. Rv3 fra Elverum til Gardslia med tilhørende gang- og sykkelveg (Hedmark vegavdeling. Driftskontrakt 0402 Sør Østerdalen 2014–2019 og 0405 Nord-Østerdalen 2015–2020).
2. E6 fra Lillehammer til Hjerkin med tilhørende gang- og sykkelveg (Oppland vegavdeling. Driftskontrakt 0502 Nord Gudbrandsdalen)

Region øst mente at kontrollnivået i all hovedsak er tilstrekkelig, og at man gjennom driftskontraktene ivaretar en stor del av inspeksjonsbehovet for rekkverk og avvannings- og dreneringssystemer.

Vegtilsynet var selv ute og inspiserte strekninger på E6 og Rv3 i Region øst, og fant at tilstanden ikke var i samsvar med regelverket. Blant annet fant man eksempler på feilmonterte rekkverk der boltene mangler, lave rekkverk og krakkelerte, dårlige vegdekker (se vedlagte fotografier). Disse manglene var ikke registrert av Region øst.

Vegtilsynet mener funnene viser at det ikke gjennomføres tilstrekkelige inspeksjoner av de undersøkte strekningene, og at Region øst ikke har god nok oversikt over tilstanden på de vegobjektene saken omfatter.

Vegtilsynet fant også at Region øst har ikke rettet avvik på utvalgte objekter, innen angitt tiltakstid.

## FUNN

Vegtilsynet fant at regionen:

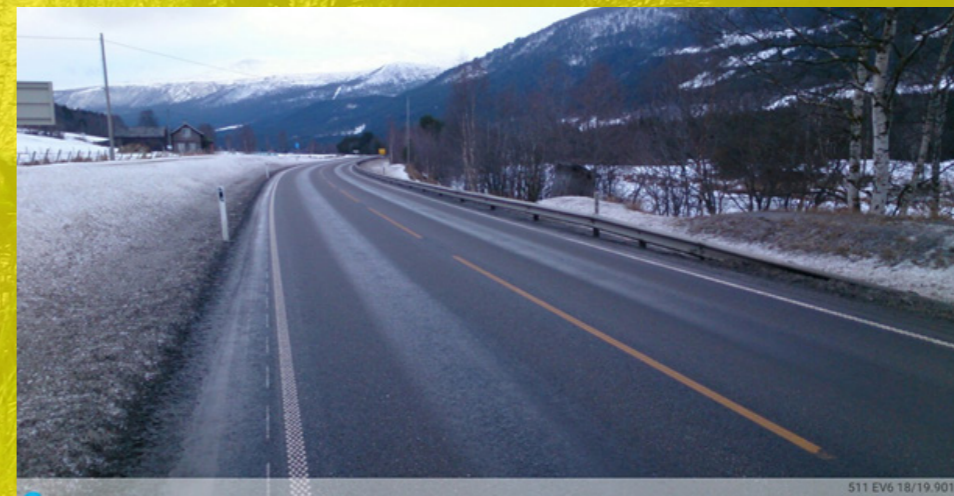
- ikke har gjort en forsvarlig og riktig vurdering av hvorvidt det er relevant med enkel- og/eller hovedinspeksjon for av rekkverk og avvannings- og dreneringssystem.
- ikke har gjort en forsvarlig vurdering av hvorvidt det er relevant med hovedinspeksjon av vegdekke.
- ikke har et system som sikrer at:
  - det gjennomføres enkel inspeksjon av rekkverk, og avvannings- og dreneringssystem i henhold til krav, på deler av de undersøkte strekningene,
  - det gjennomføres hovedinspeksjon av rekkverk, vegdekke, og avvannings- og dreneringssystem i henhold til krav, på deler av de undersøkte strekningene.
- ikke har planlagt enkel- og hovedinspeksjon av objektene rekkverk, og avvannings- og dreneringssystem i henhold til krav, på deler av de undersøkte strekningene.
- ikke utførte enkel inspeksjon av rekkverk, og avvanning- og dreneringssystem i henhold til krav, på deler av de undersøkte strekningene i den perioden tilsynet omfatter.
- på den delen av strekningen hvor det er utført enkel inspeksjon av rekkverk, ikke har gjennomført inspeksjonen om våren, etter avslutning av vintersesongen, i den perioden tilsynet omfatter.
- ikke kan dokumentere at det er gjennomført generell inspeksjon av gang- og sykkelveg på den undersøkte delen av E6 i den perioden tilsynet omfatter.
- for undersøkte vegobjekter på E6 og Rv3 ikke har sørget for funksjon og utseende i henhold til beskrivelse i Håndbok R610.
- ikke har rettet avvik på utvalgte objekter, som er registrert i ELRAPP og etter Vegtilsynets stikkprøvekontroll, innen angitt tiltakstid.



Rv 3 Stor Elvdal. Omfattende krakelering av vegdekke, setninger i hjulspor.



E6 Sel, Gudbrandsdalsvegen. Alle boltene mangler i rekkverket.



E6 Dovre, Gudbrandsdalsvegen. Rekkverket er alt for lavt. Det vil ikke kunne fungere som forutsatt.



# Styringsystem for sikker veg

Vegtilsynet ville undersøke om Nye veier AS har fått på plass de elementene i styringsystemet som er mest kritiske for å gi sikker veginfrastruktur ved planlegging og utbygging av veger.

## REGELVERK

### Har NV tilstrekkelige prosesser for ledelse og planlegging av kvalitetssystemet for sikker veg?

1. Ved etableringen av kvalitetssystemet skal det tas hensyn til konteksten for virksomheten.
2. Kvalitetssystemet skal være forankret i og forpliktet av virksomhetens øverste ledelse.
3. Kvalitetssystemet skal baseres på risikostyring og målstyring.

### Har NV tilstrekkelige prosesser og funksjoner til å forvalte kvalitetssystemet for sikker veg?

4. Det skal legges til rette for at kvalitetssystemet forvaltes, etterleves og dokumenteres.

### Har NV tilstrekkelige prosesser for å ivareta kvalitet i byggingen av veginfrastruktur?

5. Prosesser, produkter og tjenester levert fra eksterne skal kvalitetsstyres.
6. Det skal kontrolleres at krav til produkter og tjenester har blitt oppfylt før frigivelse.

### Har NV tilstrekkelige prosesser for evaluering og forbedring av kvalitetssystemet for sikker veg?

7. Kvalitetssystemets effektivitet og virkning skal evalueres.
8. Det skal foreligge prosesser for forbedring av kvalitetssystemet.

## PROBLEMSTILLINGER

- Har NV tilstrekkelige prosesser for ledelse og planlegging av kvalitetssystemet for sikker veg?
- Har NV tilstrekkelige prosesser og funksjoner til å forvalte kvalitetssystemet for sikker veg?
- Har NV tilstrekkelige prosesser for å ivareta kvalitet i byggingen av veginfrastruktur?
- Har NV tilstrekkelige prosesser for evaluering og forbedring av kvalitetssystemet for sikker veg?

## FUNN

### Funn 1 – observasjon

NV har ikke fastsatt hvilke(n) modell(er) eller anerkjente prinsipper for styringsystemer som deres styringsystem skal baseres på, herunder den delen av styringsystemet som gjelder kvalitet for sikker veg.

### Funn 2 – observasjon

En interessentanalyse med tilhørende krav til kvalitet er ikke ferdigstilt og formelt lagt til grunn av øverste ledelse i NV.

### Funn 3 – avvik

Kvalitetspolicyen i NV inneholder ingen beskrivelse av hvilke regulative eller avtalebaserte krav til sikker veginfrastruktur eller kvalitetssystem som NV skal forholde seg til.

### Funn 4 – observasjon

Kvalitetspolicyen i NV inneholder ingen samlet oversikt over ansvar, myndighet og roller for kvalitet i NV.

### Funn 5 – observasjon

HMS og kvalitet er slått sammen i målstrukturen på strategisk nivå.

### Funn 6 – observasjon

Kvalitet ved sikker veginfrastruktur er ikke i tilstrekkelig grad operasjonalisert i NVs maler, eksempler for vurdering og rapportering av risiko.

### Funn 7 – observasjon

Aktiviteter for erfaringsoverføring er i liten grad dokumentert.

### Funn 8 – observasjon

NV har ikke stilt krav om at leverandørens kvalitetssystem skal baseres på eller være sertifisert etter en bestemt standard.

### Funn 9 – observasjon

NV mangler et ferdig utarbeidet og godkjent hjelpedokument (mal) for kontroll med entreprenørens tekniske kontrollplan og etterlevelse av slike planer.

### Funn 10 – observasjon

Det foreligger ikke en prosess for kontinuerlig forbedring av styringsystemet (for kvalitet) på overordnet nivå i NV.



# Samordning av vedlikeholdstiltak innan dekke og rekkverk

I både handlingsprogrammet til Statens vegvesen og i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit vert det lagt vekt på å samordne vedlikeholdstiltak, slik at for eksempel rekkverk vert utbetra og sett opp ved legging av ny asfalt.

Vegtilsynet undersøkte om Region vest har eit system for å sikre at dekketiltak og rekkverkstiltak vert samordna i budsjettarbeidet, og om vegavdelingane sikrar at rekkverk vert sett i stand samstundes som nytt dekke vert lagt. Tilsynet vart gjennomført frå 24.10.2016 til 23.02.2017.

## REGELVERK

Eit styringssystem skal beskrive arbeidsoppgåver, roller, ansvar og krav til dokumentasjon i samband med samordning av tiltak.

Ved legging av nytt vegdekke skal rekkverk settast i stand.

## VURDERING

Region vest har på eit overordna nivå beskrevet arbeidsoppgaver, roller og ansvar for samordning av dekketiltak og rekkverkstiltak, både i strategidokumentet og i budsjettretningslinjene.

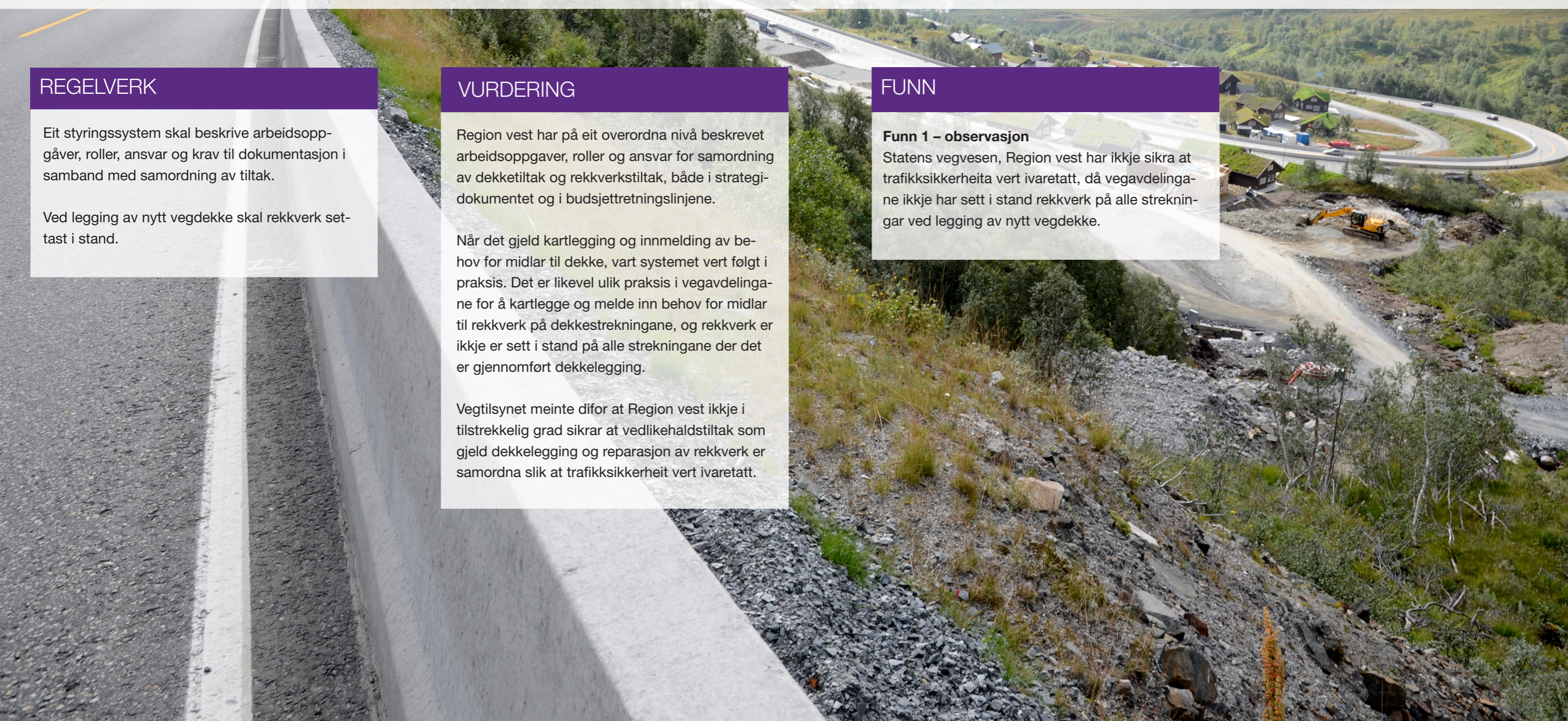
Når det gjeld kartlegging og innmelding av behov for midlar til dekke, vart systemet vert følgt i praksis. Det er likevel ulik praksis i vegavdelingane for å kartlegge og melde inn behov for midlar til rekkverk på dekkestrekningane, og rekkverk er ikkje er sett i stand på alle strekningane der det er gjennomført dekkelegging.

Vegtilsynet meinte difor at Region vest ikkje i tilstrekkelig grad sikrar at vedlikeholdstiltak som gjeld dekkelegging og reparasjon av rekkverk er samordna slik at trafikksikkerheit vert ivaretatt.

## FUNN

### Funn 1 – observasjon

Statens vegvesen, Region vest har ikkje sikra at trafikksikkerheita vert ivaretatt, då vegavdelingane ikkje har sett i stand rekkverk på alle strekningar ved legging av nytt vegdekke.







vegtilsynet