

## **Tilsynsrapport**

sak 2013-03

Ivaretaking av mjuke trafikantar  
i reguleringsplanfasen

**Saksnummer** 2013-03

**Arkivnummer** 2013067824

**Dato for tilsynsmøte** 21 og 28.10. 2013

**Tilsynslag** Bård Gjerde, tilsynsleiar  
Sverre Slettemark, fagrevisor  
Liv Rørlien, fagrevisor

## Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn retta mot Statens vegvesen Region midt. Tilsynssaka omhandlar ivaretaking av mjuke trafikantar i reguleringsplanfasen. Rapporten inneheld ei oppsummering av tilsynet og ein presentasjon av tilsynsfunn. Med bakgrunn i tilsynsfunna har Vegtilsynet kome med tre tilrådingar.

Utarbeidd dato: 15.01.2014

Sign.:



Bård Gjerde  
tilsynsleiar

Godkjent dato: 15.01.2014

Sign.:



Trude Tronerud Andersen  
direktør

# Innhald

<b>Samandrag</b>	
<b>1. Innleiing</b>	<b>4</b>
<b>2. Bakgrunn</b>	<b>5</b>
<b>3. Mål</b>	<b>6</b>
<b>4. Tilsynskriterium</b>	<b>9</b>
<b>5. Gjennomføring</b>	<b>12</b>
<b>6. Tilsynsfunn</b>	<b>13</b>
<b>7. Tilråding</b>	<b>20</b>
<b>8. Oppfølging av tilrådingane</b>	<b>21</b>
<b>Vedlegg 1: deltakarar</b>	<b>22</b>
<b>Vedlegg 2: oversikt over tilsendt dokumentasjon</b>	<b>22</b>

# Samandrag

Tilsynssaka omhandlar korleis Statens vegvesen tek i vare mjuke trafikantar i reguleringsplanfasen, og gjeld i hovudsak løysingar for sykklende. Saka er avgrensa til 13 prosjekt på riksveg i Statens vegvesen, region midt. Det er gjennomført intervju for tre av desse prosjekta.

Det er eit mål i Nasjonal Transportplan at talet på sykkelreiser skal doblast dei komande åra, og at dette skal skje utan at talet på drepne og hardt skadde syklistar aukar. Samstundes viser statistikk at talet på ulykker per køyrde kilometer for sykklende er større enn per køyrde kilometer i bil.

Kvalitet i veginfrastrukturen kan være eit viktig bidrag til å auke sikkerheitsnivået for syklistar og andre mjuke trafikantar. For nye vegprosjekt meiner Vegtilsynet at dette inneber at omsynet til trafikksikkerheit for syklistar må handterast

allereie i reguleringsplanfasen.

I denne tilsynssaka har Vegtilsynet sett på reguleringsplanfasen, og korleis prosjektleiar og prosjekteigar har nytta styrande dokument som prosjektbestilling, prosjektstyrings- og kvalitetsplan som verkty for å kvalitetssikra planprosessen, og samstundes dokumentera dei val som vert gjort. I tillegg har Vegtilsynet sett på i kva grad det er vurdert risiko, involvert sykkelkompetanse og om trafikksikkerheitsgjennomgang av reguleringsplan er utført.

Tilsynet har vist at for nokre av prosjekta er det manglar med dei styrande dokumenta både med omsyn til kvalitet og innhald. Nokre av prosjekta manglar også sentrale styrande dokument. Det kom i tillegg fram at tilsynspart i liten grad kan dokumentere dei risikovurderingar som ligg grunn for val av løysingar for sy-

klende, og at trafikksikkerheitsgjennomgang er mangelfull. Det betyr at deler av prosessane ikkje er moglege å etterprøve, noko som kan medføre at dei løysingar som vert planlagt for sykklende ikkje er trafikksikre.

I tilsynssaka er det funne fire avvik og gjort fire observasjonar. Tilsynsfunna viser svakheiter med styring og oppfølging frå både prosjekteigar og prosjektleiar i reguleringsplanfasen, og kan ha som konsekvens at sluttproduktet, som her er vedtatt reguleringsplan, ikkje har fått rett kvalitet for sykklende med tanke på trafikksikkerheit.

Basert på tilsynsfunna kjem Vegtilsynet med tre tilrådingar. Tilsynspart skal innan ein fastsett frist kome med tilbakemelding på korleis tilrådingane vil verta handtert, saman med ein tidsplan for gjennomføring av eventuelle tiltak.

# 1. Innleiing

Vegtilsynet skal ifølgje instruksen føre tilsyn med at krav om tryggleik knytt til riksveginfrastrukturen er teke i vare av Statens vegvesen. I samsvar med instruksen er Vegtilsynet bygd opp som eit risikobasert systemtilsyn og fører tilsyn med om styrings-systemet til Statens vegvesen er effektivt og formålstenleg. Formålet til Vegtilsynet er å betre tryggleiken for transport på offentlig veg ytterlegare i tråd med nullvisjonen og nasjonalt fastsette mål.

Denne tilsynssaka vart gjennomført som ein revisjon. Ein revisjon er ein systematisk og uavhengig prosess for å skaffe tilsynsbevis og bedømme det objektivt for å bestemme i kva grad tilsynskriteria er oppfylt. Revisjonar vert gjennomført ved å nytte metodar som dokumentgjennomgang, intervju og stikkprøvar, eller ein kombinasjon av desse.

Rapportar som vert utarbeidd etter ein revisjon inneheld ei oppsummering av tilsynssaka, ein presentasjon av eventuelle tilsynsfunn og eventuelle tilrådingar frå Vegtilsynet.

Tilsynsfunna er delt i kategoriane avvik og observasjon:

- Eit **avvik** er mangel på samsvar med krav
- Ein **observasjon** er eit tilhøve som ikkje er omfatta av definisjonen av avvik, men der ein gjennom revisjonen har sett at det er eit potensial for forbetring hjå tilsynspart

På bakgrunn av tilsynsfunna utarbeider Vegtilsynet eventuelle tilrådingar. Dersom det er utarbeidd tilrådingar, skal tilsynspart innan ein fastsett frist kome med tilbakemelding på korleis tilrådingane vil verta handtert, saman

med ein tidsplan for gjennomføring av eventuelle tiltak.

## 2. Bakgrunn

Tilsynssaka omhandlar korleis Statens vegvesen tek i vare mjuke trafikantar i reguleringsplanfasen, og er ein del av temaet *Sikkerheitsstyring ved gjennomføring av utbyggings-, drifts- og vedlikehaldsprosjekt* i Vegtilsynet sitt tilsynsprogram. Saka er avgrensa til riksvegnettet og gjeld i hovudsak løysingar for syklande. Saka tek for seg planprosjekt som er starta opp etter 1.1.2009 og vedtatt før 31.12.2012 i Statens vegvesen, region midt.

Målet for transportpolitikken i Norge går fram av Nasjonal Transportplan (NTP) (2010–2019), og er å «tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.» Det er ei målsetjing i planperioden at sykkelandelen skal aukast frå dagens 4–5 % til 8 %. Desse måla er vidare-

ført i forslaget til Nasjonal Transportplan for perioden 2014–2023. Det går fram av Nasjonal sykkelstrategi, som er eit grunnlagsdokument for NTP, at nullvisjonen for trafikksikkerhet vert lagt til grunn i arbeidet med å auka sykkeltrafikken. Av handlingsprogrammet til Statens vegvesen for 2010–2013, som er etatens gjennomføringsplan for NTP, går det fram at Statens vegvesen har ansvaret for å koordinera arbeidet med oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi, og har ansvar for å vera pådrivar for meir sykkelbruk.

Syklistar omfattar alle aldersgrupper, og er ei utsett trafikantgruppe. Det går fram av rapporten *Temaanalyse av sykkelulykker*<sup>1</sup> at ein stor del av ulykker der syklistar er involvert skjer i samband med kryss, avkjørsler og systemskifter. Vidare kjem det fram at utforminga av løysingar for

syklande med tanke på sikkerheit og framkome ikkje har blitt godt nok tatt i vare, og at manglande tilrettelegging for syklande skapar ueinsarta og uføreseieleg sykkelåtfærd.

I tildelingsbreva til Statens vegvesen dei siste åra har det vore framheva at tiltak for å førebygga ulykker med påkjørsel av syklande skal prioriterast. For nye prosjekt, meiner Vegtilsynet at dette inneber at det må vera tilstrekkeleg merksemd rundt trafikksikre løysingar for denne trafikantgruppa allereie i reguleringsplanane.

I *Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2012*, vert det påpeika at det er forbetningspotensial for Statens vegvesen når det gjeld utarbeiding og arkivering av sentrale styringsdokument, og at manglar kan medføra dårlegare prosjektstyring.

<sup>1</sup> Temaanalyse av sykkelulykker basert på data fra dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005-2008. Region Sør, Veg- og trafikavdelingen, dato: 2009-12-31.

Skal ein nå ambisjonsnivået om auke i talet på syklande, og samstundes ivareta nullvisjonen, set det store krav til trafikksikre løysingar for syklistar. Det er difor viktig for Vegtilsynet å sikre at Statens vegvesen har god sikkerheitsstyring i reguleringsplanfasen for denne trafikantgruppa.

# 3.

## Mål

Målet for tilsynssaka er å undersøke i kva grad mjuke trafikantar vert teke i vare i reguleringsplanfasen.

Vegtilsynet har i denne tilsynssaka sett på i kva grad styring og oppfølging av prosjekt legg til rette for å sikre gode løysingar for syklistane. Korleis prosjekteigar og prosjektleiar nyttar styrande dokument, som prosjektbestilling, prosjektstyrings- og kvalitetsplan i styring og oppfølging av eit prosjekt kan påverka val av løysingar i reguleringsplanen. Det er viktig at dei løysingar som vert valt er mogleg å etterprøve, og styringsdokumenta er meint å vera gode verktøy i denne samanheng.

For å avdekka om Statens vegvesen, region midt tek i vare syklistar i reguleringsplanfasen har Vegtilsynet også sett på i kva grad det er vurdert risiko, involvert sykkelkompetanse og om trafikksikkerheitsgjennomgang av reguleringsplan er gjennomført.



# 4.

## Tilsynskriterium

Tilsynssaka baserar seg på følgjande tilsynskriterium:

### **Prosessen Planlegge vegprosjekter etter PBL<sup>2</sup> i kvalitetssystemet (prosessen)**

Statens vegvesen har eit prosessorientert kvalitetssystem som beskriv korleis ulike arbeidsprosessar skal utførast og tilhøyrande krav- og hjelpedokument. Kvalitetssystemet er ein del av etaten sitt styringssystem, og tilsette i Statens vegvesen har ansvar for å utføra arbeidsprosessar i samsvare med praksisen som er beskrive i kvalitetssystemet. Prosessen *Planlegge vegprosjekter etter PBL* har til hensikt å «[s]ikre gode transportløsningar og helhetlig arealdisponering. Sikre et godt grunnlag for gjennomføring av vegprosjekter». Prosessen har underprosessar for mellom anna utarbeide prosjektbestilling, *utar-*

*beide reguleringsplan og evaluere og avslutte prosjektet.*

### **Plan- og bygningsloven**

*Lov 27. juni 2008 nr 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (pbl.)* gjev det formelle grunnlaget for veg- og transportplanlegging. Lovens formål jf § 1-1 er å «fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner».

Pbl. § 4-3 seier mellom anna at «Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse».

### **Vegsikkerhetsforskriften**

*Forskrift 28. oktober 2011 nr 1053 om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (Vegsikkerhetsforskriften)* innfører EU-direktiv 2008/96/EC, og har vore gjeldande sidan 28. oktober 2011. Forskrifta har som formål å «bedre sikkerheten i veginfrastrukturen gjennom å sette krav til sikkerhetsforvaltning av vegnettet, herunder trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, trafiksikkerhetsrevisjoner, sikkerhetsrangering av vegnettet og sikkerhetsinspeksjoner». Virkeområdet er det transeuropeiske vegnettet i Noreg (TEN-T-vegnettet). *Retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften* vart gitt 6. september 2012. Vegdirektøren sendte 17. september 2012 eit likelydande brev til alle regionane i Statens vegvesen med NA-Rundskriv nr 12/2012.

Regelverket gjev mellom anna

<sup>2</sup> Plan- og bygningsloven

føringar for korleis og når ein trafikk-sikkerheitsrevisjon skal gjennomførast i samband med ein reguleringsplan.

### **Forskrift om anlegg av offentlig veg**

*Veglova § 13* heimlar *Forskrift av 29. mars 2007 nr 363 om anlegg av offentlig veg*, som gjeld «utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater». Forskrifta set dei generelle rammene for utforming og standard, og gjev Vegdirektoratet heimel til å fastsette «utfyllende bestemmelser – vegnormalane». Forskrifta § 3 punkt 7 seier at ved «planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles».

### **Håndbok 017 Veg- og gateutforming, mai 2008 (Håndbok 017)<sup>3</sup>**

Håndbok 017 er utgitt på nivå 1 i håndbokserien og er ein normal. Den gjev i fylgje forordet «utfyllende bestemmelser for planlegging og prosjektering av veger og gater». Det står i *Del C Veger C.1 Vegsystem* at «Dersom vegnormalstandaren følges ved planlegging og bygging, vil dette gi god trafikk-sikkerhet. Det er viktig at en nøye vurderer overgangen mellom et nytt veganlegg og eksisterende vegnett. Det må i planene dokumenteres

at overgangene får tilfredsstillende sikkerhetsstandard».

Handboka gjer først greie for krav til utforming av gater, og deretter om utformingskrav til vegar. Vegnettet vert inndelt i dimensjoneringsklassar basert på blant anna ÅDT og fartsgrense.

*Kapittel C.1 Vegsystem* har også eige avsnitt som tek for seg *Løsninger for gåande og syklende*, som seier «Alle trafikantgrupper gis et tilbud....Krav til løsning er gitt for hver enkelt dimensjoneringsklasse.» I tillegg til at det er krav til løysingar for syklistar for kvar dimensjoneringsklasse set kapittel C.3.6 blant anna krav til geometri, kryss og sikt. Det vert sagt at «Utforming av sykkelanlegg er beskrevet i håndbok 233 Sykkelhåndboka».

#### *Merknad:*

*Tilsynssaka er basert på den utgåva av håndbok 018 som var gjeldande på det tidspunktet dei aktuelle reguleringsplanane vart vedtatt. Ny versjon av håndbok 018 er datert oktober 2013.*

### **Håndbok 151 Styring av utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjekter, oktober 2008 (Håndbok 151)**

Håndbok 151 er utgitt på nivå 1 i håndbokserien og er ei retningslinje. Av

forordet går det fram at handboka er «et styrende dokument og skal være en sjekklister for ansatte i Statens vegvesen for å sikre riktig prosjekt- og utførelseskvalitet» og at det vert stilt krav til prosedyrar for gjennomføring av prosjekt for at produktet skal få fastsatt kvalitet. Håndbok 151 gjev mellom anna føringar for kva styrende dokument som skal utarbeidast for kvart prosjekt, som prosjektbestillingar, prosjektstyringsplanar og kvalitetsplanar. Kapittel 3 tek for seg planlegging av vegprosjekt.

#### *Merknad:*

*Tilsynssaka er basert på den versjonen av håndbok 151 som var gjeldande på tidspunktet då dei utvalde reguleringsplanane, som vart brukt i dokumentgjennomgangen, vart utarbeida og vedtekne. Det vart gitt ut ein ny versjon av håndbok 151 i november 2012.*

### **Håndbok 233 Sykkelhåndboka – utforming av sykkelanlegg, desember 2003 (Håndbok 233)**

Håndbok 233 er utgitt på nivå 2 i håndbokserien og er ein rettleiar. Det følger av forordet til handboka at «Forholdene for syklistar i Norge er ikke alltid tilfredsstillende. Tilbudene mangler mange steder, er oppstykket eller dårlig utformet. Vi håper denne boka blir et viktig verktøy for å bedre

<sup>3</sup> Statens vegvesen gjev ut handbøker på to nivå. Nivå 1 omfattar normalar og retningslinjer, desse vert omtalt som kravdokument. Nivå 2 omfattar rettleiarar, desse vert omtalt som hjelpedokument. For meir informasjon: <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>

situasjonen. Vi håper boka blir hyppig lesning for alle som planlegger og prosjekterer veganlegg, og for våre samarbeidspartnere i planprosessen».

**Håndbok 271 Risikovurdering  
i vegtrafikken, februar 2007  
(Håndbok 271)**

Handbok 271 er utgitt på nivå 2 i handbokserien og er ein rettleiar. Av forordet går det fram at rettleiaren «beskriver framgangsmåter for risikovurderingar på viktige områder av virksomheten» til Statens vegvesen». Handboka skal vera eit hjelpemiddel til å vurdere risiko for alvorlege trafikkulukker på fire viktige område, mellom anna veg- og arealplaner og kryssingspunkter for gående og syklende. Handboka har eigne kapittel som gjeld risikovurdering på dei to nemnde områda.

## 5.

# Gjennomføring

Vegtilsynet har fått tilgang til Statens vegvesen sitt kvalitetssystem og anna dokumentasjon, og har nytta dette under førebuinga og gjennomføringa av tilsynet.

Vegtilsynet sendte varsel om tilsyn 12. juni 2013. Som grunnlag for ein dokumentgjennomgang før intervju, vart tilsynspart beden om å leggje fram ei oversikt over reguleringsplanar utarbeida mellom 01.01.2009 og 31.12.2012. Med bakgrunn i oversikta bad Vegtilsynet 27. juni 2013 om ytterlegare dokumentasjon for desse planprosjekta. Sjå oversikt i vedlegg 1. Tilsynsbesøket vart gjennomført i lokala til region midt, med møtestad Trondheim 21. oktober og Molde 28. oktober. Avslutningsmøtet vart gjennomført som videomøte frå Vegtilsynet sine lokale den 04. november 2013.

Vegtilsynet intervjuar prosjekteigar og prosjektleiar for tre ulike prosjekt fordelt på fylkesavdelingane i regionen og regional sykkelkoordinator.

Innhenta informasjon frå dokumentgjennomgang og intervju er vurdert opp mot tilsynskriteria, og dannar grunnlaget for tilsynsfunna.

Utkast til rapport vart lagt fram for tilsynspart 13. desember 2013, med frist for tilbakemelding på faktafeil. Tilsynspart har innan fristen gitt slik tilbakemelding, og dette er innarbeidd i rapporten.

Tilsynspart har gjeve tilsynslaget nødvendig tilgang til dokument, lokale og personell, og lagt alle tilhøve til rette for ei effektiv gjennomføring av tilsynet.

# 6.

## Tilsynsfunn

### Avvik 1

Statens vegvesen, region midt kan ikke dokumentere at alle styrande dokument er utarbeidd i samsvar med krav for prosjekt i reguleringsplanfasen.

### Tilsynskriterium

#### Handbok 151

##### *Kapittel 1.1.3 Håndbok 151 og styrende dokumenter*

For alle prosjekter skal følgende styrande dokumenter utarbeides:

- Prosjektbestilling (PB)
- Prosjektstyringsplan (PSP) Sentralt styringsdokument
- Kvalitetsplan (KP)
- For små prosjekter inngår normalt prosjektstyringsplanen i kvalitetsplanen.
- Alle kvalitetsplaner skal inneholde en eller flere kontrollplaner

### Tilsynsbevis

Tilsynspart kunne ikke ved innsending av dokumentasjon eller under intervju dokumentere at det var utarbeidd prosjektbestilling, prosjektstyringsplan eller kvalitetsplan for alle 13 prosjekta det var etterspurt dokumentasjon om i tilsynssaka. Det manglar prosjektbestilling for 3 prosjekt, prosjektstyringsplan for 5 prosjekt og kvalitetsplan for 4 prosjekt.

## Avvik 2

Statens vegvesen, region midt kan ikkje dokumentere at kvalitetsplan er utvikla og arbeidd med gjennom reguleringsplanfasen.

### Tilsynskriterium

#### Handbok 151

##### *Kapittel 1.4.1 Kvalitetsplanens innhold*

Mens prosjektstyringsplanen skal ha fokus på krav til hva som skal leveres, skal kvalitetsplanen ha fokus på kontrollene og dokumentere at krevd kvalitet er oppnådd.

[...]

Kvalitetsplanen skal utvikles og arbeides med gjennom alle fasene i prosjektet (plan-, bygge, drift- og vedlikeholdsfasen). Detaljeringnivået skal tilpasses de ulike milepælene. En viktig del av kvalitetsplanen er dokumentstyring (f.eks. i prosjekthotell og i Sveis), HMS og kvalitetsstyring av alle vesentlige aktiviteter i den aktuelle fasen. Kvalitetsplanen skal være konkret og omfanget skal tilpasses prosjektets størrelse og kompleksitet. Det skal legges vekt på at kvalitetsplanen blir enkel og kortfattet, men likevel dekker alle vesentlige forhold. Kvalitetsplanen skal ha en form som gjør den til et praktisk hjelpemiddel for både store og små prosjekter.

[...]

##### *Kapittel 3.4.3 Kvalitetsplan*

Det skal utarbeides en kvalitetsplan for prosjektet i samsvar med gjeldende mal. Kvalitetsplanen revideres fortløpende ved endringer.

## Tilsynsbevis

Tilsynspart kunne ved innsending av dokumentasjon ikkje dokumentere at det var utarbeidd kvalitetsplan for 4 av 13 planprosjekt. Det vart opplyst under intervju at det ikkje vart utarbeida kvalitetsplanar i to av prosjekta på grunn av stram framdriftsplan. For fleire av prosjekta der kvalitetsplan var utarbeidd, er malen berre delvis utfylt, og teksten i malen er heller ikkje endra. Fleire av kvalitetsplanane manglar til dømes revisjonslogg, distribusjonsliste og signatur av prosjekteigar og/eller prosjektleiar.

### Avvik 3

Statens vegvesen, region midt har ikkje søkt fråvik frå krav om å utarbeide styrande dokument i samsvar med handbok 151.

#### Tilsynskriterium

***Handbok 151, side 7, «Fråvikstabell»***

Kravene fravikes av vegdirektøren eller den som gis myndighet i Vegdirektoratet.

***Handbok 151 punkt 1.1.3***

For alle prosjekter skal følgende styrande dokumenter utarbeides:

- Prosjektbestilling (PB)
- Prosjektstyringsplan (PSP) Sentralt styringsdokument
- Kvalitetsplan (KP)
- For små prosjekter inngår normalt prosjektstyringsplanen i kvalitetsplanen.
- Alle kvalitetsplaner skal inneholde en eller flere kontrollplaner

### Tilsynsbevis

Statens vegvesen, region midt ved kan ikkje dokumentere at det var søkt fråvik frå krav i samsvar med handbok 151. Det er bekrefta i intervju at prosedyren for fråvikshandsaming ikkje er følgt.

#### Avvik 4

Statens vegvesen, region midt kan ikke dokumentere at det er utført trafiksikkerhetsrevisjon i samband med planlegging av vegprosjekt på TENT-vegnettet i samsvar med krav.

#### Tilsynskriterium

##### **Vegsikkerhetsforskriften**

##### **§ 4 trafiksikkerhetsrevisjoner av vegprosjekt**

Regionvegkontoret skal sørge for at det gjennomføres trafiksikkerhetsrevisjoner i forbindelse med gjennomføring av alle vegprosjekter.

Trafiksikkerhetsrevisjonene skal gjennomføres i tråd med de vedtatte retningslinjer.

Trafiksikkerhetsrevisjoner skal utgjøre en integrert del av utformingen av vegprosjektet under prosjekteringen, ...

#### **Retningslinjer til vegsikkerhetsforskriften datert 6. september 2012**

##### **Trinn 1 Reguleringsplan**

Revisjonen på trinn 1 gjennomføres før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn, og skal senest foreligge før politisk behandling av reguleringsplanen. Revisjonen skal gjøre en gjennomgang av:

[...]

Punkt 8. Løsninger for gående og syklende (målpunkter, ruter, skoleveg, detaljutforming, konfliktpunkter, sammenhengende tilbud, sikkerhet for funksjonshemmede)

##### **§ 2 Definisjoner**

a) Vegprosjekt: et infrastrukturprosjekt som omfatter anlegg av ny vegstrekning eller en endring gav det eksisterende vegnettet, og som påvirker trafikkstrømmen.

#### **Tilsynsbevis**

Tilsynspart kunne ved innsending av dokumentasjon ikke dokumentere at trafiksikkerhetsrevisjon var gjennomført i samsvar med krav i vegsikkerhetsforskriften for vegprosjektet «E6 Skaumsvingen – Berkåk».

Tilsynspart kunne dokumentere gjennomført trafiksikkerhetsrevisjonen for vegprosjektet «E6 Vindalsliene – Korporals bru», men revisjonen er ikke gjennomført innad fristen som går fram av retningslinjene til vegsikkerhetsforskriften.



Vegtilsynet har i tillegg gjort følgjande observasjonar:

#### Observasjon 1

**Statens vegvesen, region midt kan i liten grad dokumentere kva vurderingar som ligg til grunn for val av trafikksikre løysingar for syklistar i reguleringsplanfasen.**

#### Grunngjeving

Ulukehistorikk og -analysar viser at kryssingspunkt mellom syklistar og annan trafikk, avkjørsler og systemskifte, er spesielt risikofylte. Å få identifisert slike og andre sikkerheitskritiske tilhøve i planlegging av nytt vegsystem, er viktig for å kunne gjere ei konkret vurdering av om ei tenkt løysing vil ta i vare sikkerheita til syklistane. Statens vegvesen sin rettleiar «Risikovurderingar i vegtrafikken» gjev døme på korleis ein kan gjennomføra risikovurderingar ved planlegging av veg, og ved kryssingspunkt for syklistar spesielt.

Under intervju kom det fram at det var liten eller ingen kunnskap om og i kva grad rettleiaren i risikovurderingar vart nytta i reguleringsplanfasen. Tilsynspart kunne heller ikkje visa til andre tilsvarande verktøy eller beste praksis for å gjera risikovurderingar i samband med val av løysingar for syklande.

Under intervju vart det stadfesta at det ikkje føreligg dokumentasjon på kva risikovurderingar som er gjort når det gjeld dei løysingane som er mest sikkerheitskritiske for syklistar.

Både prosjekteigar og prosjektleiar gav uttrykk for at dei har tillit til at eksterne og interne krav for planlegging og vegutforming vert oppfylt, og at beste praksis er lagt til grunn. Det kom fram at intervjuobjekta hadde liten eller ingen kjennskap til om Sykkelhåndboka er nytta i planfasen. Det kom også fram at kompetansen til sykkelkoordinator og sykkelkontaktar vert nytta i ulik grad i reguleringsplanfasen.

Den manglande dokumentasjonen av dei risikovurderingar som er gjennomført gjer at val av løysingar ikkje er mogeleg å etterprøve.

## Observasjon 2

### **For fleire av prosjekta manglar det trafikksikkerheitsgjennomgang i reguleringsplanfasen.**

#### **Grunngjeving**

Føremålet med ein trafikksikkerheitsgjennomgang er å sikre at nye og eksisterande veg- og trafikksystem vert utforma slik at det ikkje oppstår ulukker med drepne og hardt skadde trafikantar.

Handbok 151 viser til at det fins ei rekkje revisjonar og analysar som kan vere aktuelt å gjennomføre for å sikre at kravd kvalitet, vert oppnådd. Det går fram av kap. 1.4.6. at ein trafikksikkerheitsgjennomgang inngår som ei slik form for analyse, og det står vidare at «Handbok 222 Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner inneholder sjekklister som bør benyttes, selv om det ikke gjennomføres formelle revisjoner og inspeksjoner». Handbok 222 er ein rettleiar, og skal vera eit verktøy for å ivareta trafikksikkerheit.

Begge handbøkene legg føringar på at det er viktig at Statens vegvesen gjennomfører revisjonar tidlig i planprosessen då det er lettare å få lagt til rette for trafikksikre løysingar på planleggingsstadiet enn det er å få gjennomslag for endring av ein allerede vedtatt reguleringsplan.

Vegtilsynet bad om dokumentasjon på kontrollplan og/eller trafikksikkerheitsrevisjon av reguleringsplanen i samsvar med mal for

kvalitetsplan i reguleringsplanfasen (handbok 151 (2008), pkt. 3.4.3) for 13 prosjekt. Tilsynspart kunne verken dokumentere at det var gjennomført trafikksikkerheitsrevisjon i 8 av 13 prosjekt, eller utarbeida kontrollplan i dei 13 prosjekta. Det er heller ikkje dokumentert at handbok 222 sine sjekklister er nytta sjølv om det ikkje er gjennomført ein formell trafikksikkerheitsrevisjon.

## Observasjon 3

### **Det er svakheiter ved styringa av dokumentasjon for dei utvalde prosjekta.**

#### **Grunngjeving**

God dokumentstyring er viktig for å sikre gjenbruk og overføring til andre aktørar eller system. En viktig del av kvalitetsplanen er dokumentstyring. Tilsendt dokumentasjon viser at det er manglar ved dokumentstyring når det gjeld arkivering, versjonskontroll, sporbarheit av endringar og signering.

Vegtilsynet viser til desse døma:

- Kvalitetsplanen for fleire av prosjekta er ikkje signert, inneheld ikkje endringslogg, og det er ikkje påført revisjonsversjon eller liknande.
- For fleire av prosjekta der det manglar tilsendt dokumentasjon, har Vegtilsynet sjølv funne denne i til dømes SVEIS og PROF (interne arkivsystem i Statens vegvesen).

#### Observasjon 4

**Vegsikkerhetsforskrifta er ikkje tydeleg implementert i Statens vegvesen, region midt.**

#### Grunngjeving

Vegsikkerhetsforskrifta trådde i kraft 28.10.2011 og gjeld for TEN-T vegnettet i Noreg. Forskrifta seier mellom anna når det skal gjennomførast ein trafikksikkerheitsrevisjon og kva den skal innehalde. Det vart opplyst under intervju at intervjuobjekta hadde liten eller ingen kunnskap om forskrifta med tilhøyrande retningslinjer, og dei hadde heller ikkje fått opplæring i bruk av vegsikkerhetsforskrifta.

Det er ikkje framlagt dokumentasjonen eller stadfesta i intervju at prosjektleiinga har vurdert om forskrifta gjeld for deira prosjekt.

# 7.

## Tilrådingar

Vegtilsynet viser til tilsynsfunn under punkt 6, og kjem med bakgrunn i dette med følgjande tilrådingar.

### **Tilråding 2013-03 nr. 1**

Dei styrande dokumenta er grunnlaget for å planleggje og dokumentere dei vurderingar som vert gjort i reguleringsplanprosessen også når det gjeld mjuke trafikantar. Dokumenta skal sikra at dei planlagde løysingane får rett kvalitet, tek i vare trafikksikkerheit og er mogleg å etterprøve. Tilsynet har vist at dei styrande dokumenta ikkje i tilstrekkelig grad vert utarbeida og nytta som føresett i handbok 151, jf. avvik 1, avvik 2, avvik 3, observasjon 1 og observasjon 3.

Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, region midt gjennomfører tiltak for å sikre at dei styrande dokumenta vert etablert og nytta i reguleringsplanfasen i samsvar med krav, både for planar under arbeid og framtidige planprosjekt.

### **Tilråding 2013-03 nr. 2**

Det er viktig med god dokumentstyring for å kunne sikre at prosjektdokumentasjon er utarbeida i samsvar med krav og at prosessen er mogleg å etterprøve. Det vert vist til observasjon 3.

Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, region midt gjennomfører tiltak for å betre rutine for dokumentstyring og for å sikre at rutinane vert følgt.

### **Tilråding 2013-03 nr. 3**

Vegsikkerheitsforskrifta har som formål betre trafikksikkerheita i veginfrastrukturen. Det vert vist til avvik 4 og observasjon 4.

Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, region midt gjennomfører tiltak som sikrar at vegsikkerheitsforskrifta vert implementert.

## 8. Oppfølging av tilrådingane

Statens vegvesen, region midt skal innan fristen som vert sett i den endelege rapporten, kome med tilbakemelding på korleis tilrådingane vil verta handtert, saman med ein tidsplan for gjennomføring av eventuelle tiltak. På bakgrunn av denne tilbakemeldinga vil Vegtilsynet vurdere vidare oppfølging og lukking av tilrådingane.

## Vedlegg 1: deltakarar

DELTA KARAR FRÅ VEGTILSYNET		
Rolle	Namn	Fagområde
Tilsynsleiar	Bård Gjerde	Tilsyn
Fagrevisor	Sverre Slettemark	Veg
Fagrevisor	Liv Rørlien	Juridisk

### Deltakarar frå tilsynspart:

Frå Statens vegvesen, region midt deltok prosjekteigarar, -leiarar, regional sykkelkoordinator, regionvegsjef og avdelingsdirektør. Internrevisor deltok som observatør.

## Vedlegg 2: oversikt over tilsendt dokumentasjon

Vegnr.	Prosjektnamn	Plankart med bestemmelser	Prosjektbestilling	Prosjektstyringsplan	Kvalitetsplan	Byggherrens kontrollplan eller TS-revisjon	RoS-analysar
E136	Hjelvikbruene	X	-	-	-	-	-
E39	Kryss ved Astad	X	-	X	X	X (TS)	-
E39	Harangen - Høgkjølen	X	X	X	X	X (TS)	X
E6	Harran - Nes bru	X	X	-	X	-	-
E6	G/S- ve Sparbu-Vist, midtd Mære-Vist	X	X	X	X	X (TS)	-
E6	G/S-v Kvithamar-Skatval	X	X	X	X	-	X
E39	Haukvik vest - Staurset	X	X	X	-	-	X
E39	Stokkjølen - Rendalen	X	X	X	-	-	X
E6	E6 Skaumsvingen - Berkåk	X	X	X	X	-	X
E14	Parsell E14XE6 til E14 ved brannstasjonen	X	-	-	X	X (TS)	X
Rv 706	Skansenløpet gsv - bru	X	X	-	X	-	X
E6	Vindalsliene - Korporals bru	X	X	-	-	X (TS)	X
E6	Kollektivknutepunkt Kvål	X	X	X	X	-	-