



Tilsynsrapport - sak 2025-06

Inspeksjon av bruer
Nye Veier AS



Saksnummer	2025-06
Publiseringsdato	15.01.2026
Tilsynslag	Nina Hagen, tilsynsleiar Frode Himle Halrynjo, fagrevisor veg
Tilsynspart	Nye Veier AS

Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn i Nye Veier AS. Tilsynssaka omhandlar inspeksjon av bruer. Rapporten inneheld ei oppsummering av tilsynet og ein presentasjon av tilsynsfunn.

Tilsynspart skal innan fastsett frist kome med tilbakemelding på korleis avvika vil verte handtert, saman med ein tidsplan for gjennomføring. På bakgrunn av tilbakemeldinga vil Vegtilsynet vurdere vidare oppfølging, eller lukking av avvika.

Vegard Hansen
direktør

Nina Hagen
tilsynsleiar

Rapporten er godkjent elektronisk og har ingen signatur.

Samandrag

For å sikre tryggleiken i veginfrastrukturen er det i Håndbok R411 *Bruforvaltning riksveg* (2018) mellom anna fastsett krav til inspeksjon av bruer på riks- og europaveg, og krav til kompetanse og erfaring for personell som gjennomfører hovudinspeksjonar.

Nye Veier AS si bruportefølje er aukande i takt med at selskapet sidan oppstarten i 2016 har dubla veglengda si. Per november 2025 har selskapet ansvar for 163 bruer. I tillegg har selskapet 145 bruer under planlegging eller bygging. Bruportefølja består i hovudsak av nyare bruer med høg trafikkmengde. Frå 2027 og 2028 vert bruportefølja ytterlegare utvida og endra ved at Nye Veier AS mellom anna overtek ansvar for om lag 170 eldre bruer på riksveg 13 og europaveg 136.

Målet med tilsynssaka har vore å undersøke om Nye Veier AS planlegg og gjennomfører hovud- og enkeltinspeksjon av bru i samsvar med krav, og om selskapet påser at hovudinspeksjon blir utført av personell med kompetanse og erfaring i samsvar med krav.

Samla sett viste tilsynssaka at Nye Veier AS i all hovudsak planlegg og gjennomfører hovud- og enkelinspeksjonar i samsvar med krav, og at Nye Veier AS påser at kravet til kompetanse og erfaring hjå personell som utfører hovudinspeksjonar er ivareteke.

Inspeksjonsplanar for hovudinspeksjonar vart utarbeidd i samsvar med krav for 94 % av bruene, og det vart gjennomført hovudinspeksjon av 89 % av bruene. Det er viktig at hovudinspeksjonar vert gjennomført ettersom dette er ein nær visuell kontroll av heile brua for å kontrollere at alle element oppfyller sin funksjon. Hovudinspeksjon skal utførast for å registrere tilstanden til alle element på brua.

Vegtilsynet si vurdering er Nye Veier AS har god oversikt over og grunngjeving for kvifor det enten mangla inspeksjonsplan eller var planlagt hovudinspeksjon med lengre intervall enn kravet i Håndbok R411. Dette er i hovudsak knytt til at bruene har vore del av større utbyggingsprosjekt eller skal rivast.

Inspeksjonsplanar for enkelinspeksjonar vart utarbeidd i samsvar med krav for 98 % av bruene, og det vart gjennomført enkelinspeksjon av 97 % av bruene. Det er viktig at enkelinspeksjonar vert gjennomført ettersom inspeksjonen har som formål å avdekke om det er synlege skadar som på kort sikt påverkar eller kan påverke bruene si bæreevne, trafikktryggleik, vedlikehald eller miljø/estetikk.

Gjennomføringa av saka har vist at Nye Veier AS bør intensivere arbeidet med å samle all informasjon knytt til planlegging og gjennomføring av bruinspeksjonar i eit datasystem. Ettersom det er rådgivarfirma og entreprenørar som utfører arbeidet for selskapet, framstår det som viktig at Nye Veier AS sitt datasystem også gjev selskapet naudsynt oversikt for oppfølging og kontroll med desse.

Tilsynssaka har vist at Nye Veier AS påser at kravet til kompetanse og erfaring hjå personell som utfører hovudinspeksjonar er ivareteke ved at kravet inngår i kontrakt med rådgivarfirma eller entreprenør som utfører inspeksjonane. Nye Veier AS gjennomfører i

tillegg årleg møte med entreprenørar før oppstart av inspeksjonssesongen, der formålet mellom anna er å sikre at personell som utfører hovudinspeksjonane har kompetanse og erfaring i samsvar med krav. Nye Veier AS deltek også som observatør ved gjennomføring av hovudinspeksjonar med formål om kvalitetssikring.

Vegtilsynet har funne to mindre avvik som vil bli følgt opp med Nye Veier AS og i tillegg er det gjort ein observasjon.

Innhold

1. Bakgrunn	6
2. Mål og problemstillinger	6
3. Metode og gjennomføring	7
4. Tilsynsresultat	9
5. Konklusjon	17

1. Bakgrunn

Nye Veier AS si bruportefølje er aukande i takt med at selskapet sidan oppstarten i 2016 har dobla veglengda si. Per november 2025 har selskapet ansvar for 163 bruer. I tillegg har selskapet 145 bruer under planlegging eller bygging. Bruportefølja består i hovudsak av nyare bruer med høg trafikkmengde. Frå 2027 og 2028 vert bruportefølja ytterlegare utvida og endra ved at Nye Veier AS mellom anna overtek ansvar for om lag 170 eldre bruer på riksveg 13 og europaveg 136.

Vegdirektoratet har i Håndbok R411 *Bruforvaltning riksveg. Forvaltning av bærende konstruksjoner på riksveg* (2018) fastsett retningslinje for bruforvaltning på riksveg i Noreg. Retningslinja har som formål å ivareta samfunnet sine krav til ein god og einheitleg standard for bruer på riksvegnettet når det gjeld tryggleik og funksjonalitet.

Retningslinja set krav til ulike inspeksjonstypar, som skal gjennomførast for å bidra til at Nye Veier AS har oversikt over tilstanden på bruene i si bruportefølje, og for eventuelt å kunne iverksette tiltak for å ivareta tryggleik og funksjonalitet. Inspeksjonstypane har ulikt omfang og intervall for gjennomføring. Retningslinja fastset også krav til kompetanse og erfaring for personell som utfører inspeksjon av bruer.

Det føreligg i tillegg ein eigen avtale mellom Nye Veier AS og Statens vegvesen som gjev føringar for korleis Nye Veier AS skal forvalte sine bruer.

2. Mål og problemstillingar

Målet med tilsynssaka har vore å undersøke om Nye Veier AS planlegg og gjennomfører hovud- og enkeltinspeksjon av bru i samsvar med krav, og om selskapet påser at hovudinspeksjon blir utført av personell med kompetanse og erfaring i samsvar med krav.

For å undersøke dette har Vegtilsynet sett på følgjande tre problemstillingar:

Problemstilling 1

Er hovudinspeksjonar planlagt og gjennomført i samsvar med krav?

Problemstilling 2

Er enkelinspeksjonar planlagt og gjennomført i samsvar med krav?

Problemstilling 3

Påser Nye Veier AS at hovudinspeksjonar blir utført av personell med kompetanse og erfaring i samsvar med krav?

Avgrensing og begrepsbruk

Ulike inspeksjonstypar av bru er mellom anna omtalt i Håndbok R411 *Bruforvaltning riksveg* (2018) og i Håndbok V441 *Bruinspeksjon* (2019). Tilsynssaka er avgrensa til å omhandle inspeksjonstypane hovudinspeksjon og enkelinspeksjon.

Hovudinspeksjon er ein inspeksjon som i hovudregel blir gjennomført kvart femte år. Inspeksjonen er ein nær visuell kontroll av heile brua for å registrere tilstand på alle element på brua, og for å kontrollere at alle element på brua oppfyller sin funksjon. Det er kompetansekrav til personell som skal gjennomføre hovudinspeksjonar.¹

Enkelinspeksjon er ein årleg inspeksjon og har som formål å avdekke om det er synlege skadar som på kort sikt påverkar eller kan påverke bruene si bæreevne, trafikksikkerheit, vedlikehald eller miljøet/estetikk. Enkelinspeksjon omfattar ein enkel visuell kontroll av alle element over vatn utan bruk av tilkomstutstyr. Det betyr at på større bruer må dei fleste element inspiserast på avstand.²

Undersøkinga er avgrensa til å omfatta om hovud- og enkelinspeksjonar er gjennomførte til planlagde tidspunkt, og det er ikkje vurdert om inspeksjonane er gjennomført i samsvar med metode omtalt i Håndbok V411 *Bruinspeksjon* (2019).

Ei bru er definert som ein bærande konstruksjon for køyrande og gåande med spennvidde større enn eller lik 2,5 meter og som skal bere trafikklaster. Med bru meinast også nedfylte konstruksjonar som kulvertar og røyr med spennvidde eller diameter på 2,5 meter eller meir.

Brutus er ei IT-løysing for data om bruer, ferjekaiar og andre bærande konstruksjonar. Systemet inneheld informasjon om alle bruer på riks- og fylkesvegnettet, inkludert inspeksjonar med brutilstand. Brutus er også Vegdirektoratet sitt fagsystem for å fastsette bruksklasse (tillaten trafikklaster), avgjere om det er bæreevne for ulike vegnett, og for å følge opp at veieigarar inspiserer bruene i samsvar med krav i regelverket.

EAM er Nye Veier AS sitt dataverktøy for mellom anna bruforvaltning. Bruer som er under utbygging ligg ikkje inne i EAM. Bruene vert lagt inn i EAM når *Drift og vedlikehold* overtek ansvaret for bruene frå *Utbygging*.

3. Metode og gjennomføring

Metode

Vegtilsynet skal føre tilsyn med at krav om sikkerheit knytt til riksveginfrastrukturen er ivaretekt av Statens vegvesen og Nye Veier AS, jf. instruks for Vegtilsynet. Tilsynssakene vert gjennomført etter revisjonsprinsippa i NS-EN ISO 19011 *Veiledning for revisjon av ledelsessystemer*.

Tilsynskriteria er utleia frå Håndbok R411 *Bruforvaltning riksveg* (2018). Nye Veier AS har stadfesta at handboka skal fylgjast og ligg til grunn for bruforvaltninga i selskapet.³

Undersøking av problemstilling 1 og 2: Vegtilsynet bad Nye Veier AS om tilgang til data for å undersøke om hovud- og enkelinspeksjonar var planlagt og gjennomført i samsvar med krav i Håndbok R411. Vegtilsynet gjennomførte teams-møte for avklaring av

¹ Håndbok R411, kapittel 5.3.3.

² Håndbok V441, kapittel 2.5.2.

³ Utleiing av tilsynskriteria er nærare omtala i kapittel 4.

datainnhenting og fekk tilsendt excel-liste med samla oversikt, der Nye Veier AS hadde samla naudsynnte data frå dataverktøyet EAM, Brutus og innhenta data frå entreprenørar og rådgiverfirma som har gjennomført arbeidet med inspeksjonar. Vegtilsynet hadde også behov for nærare informasjon og avklaringar av data i det oversendte excel-arket, og fekk supplerande informasjon.

Undersøkinga omfattar bruer (bru i fylling, gang- og sykkelvegbru og vegbru) der Nye Veier AS er vedlikehaldsansvarleg og som har brustatus «trafikkert» eller «nedlagt / sperret» i Brutus. Vegtilsynet legg til grunn at inspeksjonsintervallet startar når brua får status «trafikkert» og varer til brua er riven. I Håndbok R411 er det ikkje fastsett kor lang tid det kan gå frå brua får status «trafikkert» til fyrste inspeksjon må vera gjennomført. Handboka viser kun til at det skal gjennomførast enkelinspeksjon årleg og hovudinspeksjon kvart femte år, med mindre det føreligg ei ROS-analyse som viser at det er forsvarleg med endra intervall. I undersøkinga har Vegtilsynet undersøkt om hovud- og enkelinspeksjonar er utført med rett intervall, dvs. tidsperioden mellom dei to sist utførte inspeksjonane eller tidsperioden frå brua fekk status «trafikkert» til sist utførte inspeksjon. I undersøkinga av intervall har Vegtilsynet forhalde seg til årstal og ikkje eksplisitt dato.

Undersøkinga omfatta totalt 163 bruer, men der utvalet har variert ut frå undersøkte tilsynskriterium:

- For planlagde hovud- og enkelinspeksjonar omfattar undersøkinga alle bruer (163 bruer).
- For gjennomførte hovudinspeksjonar er undersøkinga avgrensa til bruer opna for trafikk i 2020 eller tidlegare (136 bruer).
- For gjennomførte enkeltinspeksjonar er undersøkinga avgrensa til bruer opna for trafikk i 2024 eller tidlegare (151 bruer).

Ein ROS-analyse er ei risiko- og sårbarheitsanalyse som i følgje Håndbok R411 kan føre til at inspeksjonsintervallet kan endrast, sjå det enkelte tilsynskriterium.⁴ Vegtilsynet fekk oversendt oversikter over bruer som har ROS-analyse som viste endra inspeksjonsintervall.

Undersøkinga vart gjennomført ved at oversiktene over bruer, informasjon over planlagde og gjennomførte inspeksjonar og resultat frå ROS-analysane vart analysert og vurdert opp mot krav i Håndbok R411.

I undersøkinga er grensa for akseptabel feilandel sett til 5 % for problemstilling 1 og 2, slik at over 5 % feil gir eit avvik. Grensa er basert på at inspeksjonar er viktige for å ha oversikt over tilstanden på bruene som ledd i å sikra tryggleiken i veginfrastrukturen.

⁴ Håndbok R411, kap. 5.3.3. og kap. 5.3.2.

Undersøking av problemstilling 3: Vegtilsynet gjennomførte intervju med relevant personell hjå Nye Veier AS for å svara ut problemstillinga, og fekk i tillegg framlagt dokumentasjon.

Gjennomføring

Tilsynet har hatt slik framdrift:

Dato	Framdrift
07.10.2025	Varsel om tilsyn
16.10.2025	Opningsmøte på teams
22.10.2025	Teams-møte: Datainnhenting for å svara ut problemstilling 1 og 2
13.11.2025	Intervju på teams for å svara ut problemstilling 3
03.12.2025	Utkast til rapport sendt til tilsynspart for faktasjekk
18.12.2025	Sluttmøte
15.01.2026	Endeleg rapport

Tabell 1: Gjennomføring og framdrift av tilsynssaka

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

4. Tilsynsresultat

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

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

Tabell 2: Illustrasjon på tilsynsfunn

Undersøkinga har tre problemstillingar og fem tilsynskriterium.

Problemstilling 1: Er hovudinspeksjonar planlagde og gjennomførte i samsvar med krav?

Tilsynskriterium 1.1: Nye Veier AS skal ha inspeksjonsplan som viser tidspunkt for gjennomføring av hovudinspeksjon.

Utleiing av tilsynskriterium:

Av Håndbok R411 *Bruforvaltning riksveg* (2018) kap. 5.2 *Inspeksjonsplan* går det fram at alle bruer skal ha ein inspeksjonsplan med oversikt over kva inspeksjonar som skal gjennomførast og tidspunkt for gjennomføring.

Ein hovudinspeksjon av ei bru skal som hovudregel gjennomførast kvart femte år. Ei ROS-analyse kan føre til at inspeksjonsintervallet blir kortare, eller at inspeksjonsintervallet blir auka til maksimalt 10 år jf. kap. 5.3.3 *Hovedinspeksjon*.

Tilsynsbevis:

Dokumentgjennomgangen viste at 94 % av bruene (153 av 163 bruer) hadde planlagt gjennomføring av neste hovudinspeksjon med rett intervall. 10 av 163 bruer (6 %) hadde ikkje planlagt neste hovudinspeksjon med rett intervall.

Dersom det føreligg ei ROS-analyse som viser at desse bruene skal ha hovudinspeksjonar med eit anna intervall enn hovudregelen, er dette teke omsyn til.

Bruene som mangla inspeksjonsplan med rett intervall, er bruer som er registrert med status «trafikkert» eller «nedlagt/sperret» i Brutus.

Tre av bruene er ikkje opne for ordinær trafikk ettersom dei på sikt skal rivast.

For nokre av bruene er det ikkje planlagt hovudinspeksjon fordi inspeksjonsprogrammet har tatt utgangspunkt i dato for overtaking av vegstrekninga og ikkje dato for første trafikkpåsetting. Dette gjeld større, strekningsvise utbyggingsprosjekt der det opnast for trafikk undervegs i anleggsgjennomføringa. Etter at strekninga er ferdig utbygd, vert bruene opna for ordinær trafikk, og frå dette tidspunktet har Nye Veier AS sett dato for hovudinspeksjon fem år fram i tid.

Nye Veier AS har informert om at selskapet legg til grunn at inspeksjonsregimet for den enkelte bru som inngår i utbyggingsprosjekt vert fastsett når heile vegstrekninga er opna for ordinær trafikk, og ikkje tidspunktet når brua vert sett med status «trafikkert» i Brutus. Selskapet vurderer det ikkje som kritisk at det kan gå eitt til to år før inspeksjonsregimet byrjar ettersom dette gjeld nye bruer der det ikkje er utfordringar knytt til bæreevne eller funksjonalitet.

Vurdering:

Det fylgjer av krav i Håndbok R411 at det som hovudregel skal planleggast for hovudinspeksjon av bruer med fem års intervall. Det er opna for ei risikobasert planlegging når det gjeld lengda på intervallet, og det kan difor vera kortare eller lengre inspeksjonsintervall for den einskilde bru, men dette må vere basert på resultat av ROS-analyse for den enkelte bru. For å sikre ei god planlegging av hovudinspeksjon for kvar bru med rett intervall, er det avgjerande med velfungerande rutinar og dataverktøy.

Undersøkinga viste at dei fleste bruene (94 %) hadde planlagt neste hovudinspeksjon med rett intervall, men for 10 av 163 bruer (6 %) var det planlagt hovudinspeksjon med lengre intervall enn kravet i Håndbok R411, eller det mangla inspeksjonsplan.

Vegtilsynet si vurdering er Nye Veier AS har god oversikt over og grunngjeving for kvifor dei enten manglar inspeksjonsplan eller er planlagt hovudinspeksjon med lengre intervall enn kravet. Dette er i hovudsak knytt til at bruene har vore del av større utbyggingsprosjekt eller skal rivast.

Grensa for akseptabel feilandel er sett til 5 % og Vegtilsynet si vurdering er likevel at tilsynskriteriet ikkje er etterlevd i tilstrekkeleg grad og gjev avvik på dette tilsynskriteriet.

Når ei bru får status «trafikkert» i Brutus, startar inspeksjonsregimet. Det er sentralt at bruene står med status «trafikkert» i Brutus slik at veglistene til Vegdirektoratet er oppdaterte med vegklasse, og for at Vegdirektoratet skal kunne behandle dispensasjonssøknader og søknader om spesialtransportar.

Det føreligg ikkje ROS-analysar som viser at desse bruene skal ha hovudinspeksjonar med eit anna intervall enn hovudregelen. Dei manglande inspeksjonsplanane gjeld i all hovudsak nye bruer som har vore gjennom ein grundig gjennomgang ved overlevering frå entreprenør til byggherre. Samstundes vil det ofte vera i dei fyrste åra etter opning at eventuelle kritiske feil frå byggefasen vert avdekka, noko som understøttar viktigheita av å ha inspeksjonsplanar for bruene i samsvar med krav, eventuelt med endra intervall dersom ei ROS-analyse viser at der er forsvarleg.

Bruer kan ha stor variasjon i konstruksjon og kompleksitet. Ei ROS-analyse vil ta omsyn til dette og kan opne for utsett inspeksjon dersom det er fagleg forsvarleg, ikkje på generelt grunnlag. Når enkeltbruer i eit utbyggingsprosjekt får status «trafikkert» i Brutus, må det difor enten utarbeidast ROS-analyse som dokumenterer at endra intervall er forsvarleg, eller bruene må ha inspeksjonsplan for hovudinspeksjon med fem års intervall. Det same gjeld for bruer som skal avhendast men som står med status «nedlagt/sperret» i Brutus.



Funn 1 – avvik

Nye Veier AS har ikkje planlagt hovudinspeksjonar i samsvar med krav for 10 av 163 bruer.

Tilsynskriterium 1.2: Nye Veier AS skal gjennomføre hovudinspeksjon minst kvart femte år eller i samsvar med fastsett intervall.

Utleiing av tilsynskriterium:

Det går fram av Håndbok *R411 Bruforvaltning riksveg* kap. 5.3.3 *Hovedinspeksjon* at ein hovudinspeksjon av ei bru som hovudregel skal gjennomførast kvart femte år. Ei ROS-analyse kan føre til at inspeksjonsintervallet blir kortare, eller at inspeksjonsintervallet blir auka til maksimalt 10 år.

Gjennomførte hovudinspeksjonar skal registrerast i Brutus.

Tilsynsbevis:

Dokumentgjennomgangen viste at 89 % av bruene (121 av 136 bruer) hadde gjennomført sist hovudinspeksjon med rett intervall. 15 av 136 bruer (11 %) hadde ikkje gjennomført sist hovudinspeksjon med rett intervall.

Dersom det føreligg ei ROS-analyse som viser at desse bruene skal ha hovudinspeksjonar med eit anna intervall enn hovudregelen, er dette teke omsyn til.

Bruene der det ikkje er gjennomført hovudinspeksjon, er bruer som er registrert med status «trafikkert» eller «nedlagt/sperret» i Brutus.

Tre av bruene er ikkje opne for ordinær trafikk ettersom dei på sikt skal rivast.

For ni av bruene er det ikkje gjennomført hovudinspeksjon fordi inspeksjonsprogrammet har tatt utgangspunkt i dato for overtaking av vegstrekninga og ikkje dato for første trafikkpåsetting. Dette gjeld større, strekningsvise utbyggingsprosjekt der det opnast for trafikk undervegs i anleggsgjennomføringa. Etter at strekninga er ferdig utbygd, vert bruene opna for ordinær trafikk, og frå dette tidspunktet har Nye Veier AS sett dato for hovudinspeksjon fem år fram i tid.

Nye Veier AS har informert om at selskapet legg til grunn at inspeksjonsregimet for den enkelte bru som inngår i utbyggingsprosjekt vert fastsett når heile vegstrekninga er opna for ordinær trafikk, og ikkje tidspunktet når brua vert sett med status «trafikkert» i Brutus. Selskapet vurderer det ikkje som kritisk at det kan gå eitt til to år før inspeksjonsregimet byrjar ettersom dette gjeld nye bruer der det ikkje er utfordringar knytt til bæreevne eller funksjonalitet.

Vurdering:

Det følgjer av krav i Håndbok R411 at det som hovudregel skal gjennomførast hovudinspeksjon av bruer med fem års intervall. Ein hovudinspeksjon har som formål å undersøke at alle element ved brua oppfyller tenkt funksjon og få oversikt over eventuelle skader.

Undersøkinga viste at dei aller fleste bruene (89 %) hadde gjennomført sist hovudinspeksjon med rett intervall, men for 15 av 136 bruer (11 %) var sist gjennomførte hovudinspeksjon med lengre intervall enn kravet i Håndbok R411. Grensa for akseptabel feilandel er sett til 5 % og Vegtilsynet si vurdering er at tilsynskriteriet ikkje er etterlevd i tilstrekkeleg grad, og gjev avvik på dette tilsynskriteriet.

Når ei bru får status «trafikkert» i Brutus, startar inspeksjonsregimet. Det føreligg ikkje resultat frå ROS-analyser som viser at desse bruene skal ha hovudinspeksjonar med eit anna intervall enn hovudregelen. Dei manglande hovudinspeksjonane gjeld i all hovudsak nye bruer som har vore gjennom ein grundig gjennomgang ved overlevering frå entreprenør til byggherre. Samstundes vil det ofte vera i dei fyrste åra etter opning at eventuelle kritiske feil frå byggefasen vert avdekka, noko som understøttar viktigheita av å gjennomføre inspeksjonar av bruene i samsvar med krav, eventuelt med endra intervall dersom ei ROS-analyse viser at der er forsvarleg.

Bruer kan ha stor variasjon i konstruksjon og kompleksitet. Ei ROS-analyse vil ta omsyn til dette og kan berre opne for utsett inspeksjon dersom det er fagleg forsvarleg, ikkje på generelt grunnlag. Når enkeltbruer i eit utbyggingsprosjekt eller bruer som skal avhendast har status «trafikkert» eller «nedlagt/sperret» i Brutus, må det enten gjennomførast hovudinspeksjon i samsvar med krav, eller utarbeidast ROS-analyse som dokumenterer at endra intervall er forsvarleg.

Funn i saka indikerer at dagens system og rutinar for å ha oversikt over planlagde og gjennomførte inspeksjonar for alle bruer med rett intervall, ikkje er tilstrekkeleg. Nye Veier AS nyttar excel-ark for å ha samla oversikt over planlagde og gjennomførte inspeksjonar ettersom verken Brutus eller dataverktøyet EAM gjev samla oversikt. Det framstår som sårbart at selskapet nyttar excel-ark og ikkje eit datasystem som gjev komplett oversikt, noko som mellom anna gjer det utfordrande med kvalitetssikring av data og ved byte av

personell i selskapet. Vegtilsynet hadde også behov for nærare informasjon og avklaringar av data i det oversendte excel-arket, og fekk supplerande informasjon.

Det er i tillegg utfordrande å nytta excel-ark når det gjeld mellom anna loggføring og endring av data. Vegtilsynet er kjent med at Nye Veier AS arbeider for å få ei komplett oversikt i EAM, og for at Brutus løpande skal bli oppdatert med data frå EAM. Vegtilsynet er også kjent med at Nye Veier AS på sikt har plan om å stille krav i kontrakt om at entreprenørar og rådgivarfirma må registrere eller overføre data til EAM, men i fleire pågåande kontraktar er det ikkje stilt slike krav. På sikt vil data bli samla i EAM, men i ein lengre periode framover er det naudsynt at selskapet også innhentar data frå entreprenørar for å få samla oversikt over planlagde og gjennomførte bruinspeksjonar.

Etter Vegtilsynet si vurdering bør Nye Veier AS intensivere arbeidet med å samle all informasjon knytt til planlegging og gjennomføring av bruinspeksjonar i eit datasystem. Ettersom det er rådgivarfirma og entreprenørar som utfører arbeidet for selskapet framstår det som viktig at Nye Veier AS sitt datasystem også gjev selskapet naudsynt oversikt for oppfølging og kontroll med desse. Vegtilsynet gjev ein observasjon knytt til dette.



Funn 2 – avvik

Nye Veier AS har ikkje gjennomført hovudinspeksjonar i samsvar med krav for 15 av 136 bruer.



Funn 3 – observasjon

Nye Veier AS sitt datasystem bør gje komplett oversikt over planlagde og gjennomførte bruinspeksjonar, og sikre oppfølging og kontroll med rådgivarfirma og entreprenørar som utfører inspeksjonane.

Problemstilling 2: Er enkelinspeksjonar planlagde og gjennomførte i samsvar med krav?

Tilsynskriterium 2.1: Nye Veier AS skal ha inspeksjonsplan som viser tidspunkt for gjennomføring av enkelinspeksjon.

Utleiing av tilsynskriterium:

Av Håndbok *R411 Bruforvaltning riksveg* (2018) kap. 5.2 *Inspeksjonsplan* går det fram at alle bruer skal ha ein inspeksjonsplan med oversikt over kva inspeksjonar som skal utførast og tidspunkt for utføring.

Ein enkelinspeksjon av ei bru skal som hovudregel gjennomførast kvart år, med unntak av det året det blir gjennomført hovudinspeksjon. Inspeksjonsintervallet kan aukast eller ein enkelinspeksjon kan utgå dersom ei ROS-analyse viser at dette er forsvarleg jf. kap. 5.3.2 *Enkelinspeksjon*.

Tilsynsbevis:

Dokumentgjennomgangen viste at 98 % av bruene (160 av 163 bruer) hadde planlagt gjennomføring av neste enkeltinspeksjon med rett intervall. 3 av 163 bruer (2 %) hadde ikkje planlagt neste enkeltinspeksjon med rett intervall.

Dersom det føreligg ei ROS-analyse som viser at desse bruene skal ha enkelinspeksjonar med eit anna intervall enn hovudregelen, eller kan utgå, er dette teke omsyn til.

Vurdering:

Det fylgjer av krav i Håndbok R411 at det som hovudregel skal planleggast for enkelinspeksjon av bruer kvart år. Det er opna for ei risikobasert planlegging når det gjeld lengda på intervallet, og det kan difor vere ulike inspeksjonsintervall for den enkelte bru. For å sikre ei god planlegging av enkelinspeksjon for kvar bru med rett intervall, er det avgjerande med velfungerande rutinar og dataverktøy.

Undersøkinga viste at Nye Veier AS har planlagt enkelinspeksjon med rett intervall for nesten alle bruene i undersøkinga. Grensa for akseptabel feilandel er sett til 5 % og Vegtilsynet si vurdering er at tilsynskriteriet er etterlevd i tilstrekkeleg grad.

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

Tilsynskriterium 2.2: Nye Veier AS skal gjennomføre enkelinspeksjon kvart år eller i samsvar med fastsett intervall.

Utleiing av tilsynskriterium:

Det går fram av Håndbok R411 *Bruforvaltning riksveg* kap. 5.3.2 *Enkelinspeksjon* at enkelinspeksjon av ei bru som hovudregel skal gjennomførast kvart år, med unntak av det året det blir gjennomført hovudinspeksjon. Inspeksjonsintervallet kan aukast eller ein enkelinspeksjon kan utgå dersom ei ROS-analyse viser at dette er forsvarleg.

Gjennomførte enkelinspeksjonar skal registrerast i Brutus.

Tilsynsbevis:

Dokumentgjennomgangen viste at 97 % av bruene (146 av 151 bruer) hadde gjennomført sist enkelinspeksjon med rett intervall. 5 av 151 bruer (3 %) hadde ikkje gjennomført sist enkelinspeksjon med rett intervall.

Dersom det føreligg ei ROS-analyse som viser at desse bruene skal ha enkelinspeksjonar med eit anna intervall enn hovudregelen, eller kan utgå, er dette teke omsyn til.

Vurdering:

Det fylgjer av krav i Håndbok R411 at det som hovudregel skal gjennomførast enkelinspeksjon av bruer kvart år. Ein enkelinspeksjon har som formål å avdekke om det er synlege skadar som på kort sikt påverkar eller kan påverke bruene si bæreevne, trafiksikkerheit, vedlikehald eller miljøet/estetikk.

Undersøkinga viste at Nye Veier AS har gjennomført enkelinspeksjon med rett intervall for nesten alle bruene i undersøkinga. Grensa for akseptabel feilandel er sett til 5 % og Vegtilsynet si vurdering er at tilsynskriteriet er etterlevd i tilstrekkeleg grad.



Undersøkinga har ikkje avdekket avvik eller observasjonar.

Problemstilling 3: Påser Nye Veier AS at hovudinspeksjonar vert utført av personell med kompetanse og erfaring i samsvar med krav?

Tilsynskriterium 3.1: Nye Veier AS skal påse at personell som utfører hovudinspeksjon har relevant ingeniørutdanning og god kunnskap om brutypen som skal inspiserast.

Utleiing av tilsynskriterium:

Det går fram av Håndbok *R411 Bruforvaltning riksveg* (2018) kap. 5.1 at bruforvalter «skal påse at personell som utfører inspeksjon av bærende konstruksjon i riksvegnettet, har tilstrekkelig kompetanse og erfaring.» For hovedinspeksjon gjeld spesielle kompetansekrav som går fram av kap. 5.3.3 *Hovedinspeksjon*: «Inspeksjon skal utføres av personell med relevant ingeniørutdanning og god kunnskap om bruers bestandighet og statiske virkemåte for den brutypen som skal inspiseres.»

Vegtilsynet legg til grunn at Nye Veier AS må kunne vise til konkrete, gjennomførte aktivitetar der formålet har vore å sikre at personell som har utført hovudinspeksjonar oppfyller krava til kompetanse og erfaring. Vegtilsynet har undersøkt om Nye Veier AS har påsett at dei siste gjennomførte hovudinspeksjonane har blitt utført av personell med kompetanse og erfaring i samsvar med krav for dei to kontraktsformene som selskapet nyttar.

Tilsynsbevis:

For å vise at kravet var oppfylt, synte Nye Veier AS til at kvalitetssystemet EQS inneheld to dokument som omhandlar krav til kompetanse og erfaring for personell som utfører bruinspeksjonar.⁵ Ordlyden i dokumenta er lik som i Håndbok *R411 Bruforvaltning riksveg* (2018). Krava er tekne inn i kontrakt enten som sitat frå Håndbok *R411 Bruforvaltning riksveg* (2018) eller det vert vist til denne handboka.

Kravet framgår eksplisitt i dei to ulike kontraktsformene som Nye Veier AS nyttar og som inkluderer bruinspeksjonar. Kravet framgår både i kontraktar som er inngått med rådgivarfirma etter minikonkurranse/avrop på rammeavtale, og i inngåtte vedlikehalds- og garantikontrakter der inspeksjonar inngår som del av kontraktane med totalentreprenørar. Nye Veier AS har også personell internt som oppfyller krava til kompetanse og erfaring for gjennomføring av hovudinspeksjonar.

⁵ Instruks for bruforvalter (ID 3493 – EQS) og Bruforvaltning (ID 3429 – EQS).

For den første kontraktsforma viste selskapet til at det var namngjeve personell med kompetanse og erfaring i samsvar med krav som gjennomførte hovudinspeksjonane. Nye Veier AS vurderte kompetanse og erfaring før kontraktsinngåing. Ettersom kravet om *relevant ingeniørutdanning og god kunnskap om bruers bestandighet og statiske virkemåte for den brutypen som skal inspiseres* ikkje er nærare operasjonalisert ved til dømes å fastsetje eit bestemt tal år med relevant erfaring, føretok selskapet ei skjønsmessig vurdering av utdanning og arbeidserfaring. Siste gjennomførte hovudinspeksjonar etter denne kontraktsforma vart gjort i 2023, og vart då gjennomført av det personellet som var namngjeve i kontrakta.

For den andre kontraktsforma var det totalentreprenørar som via underleverandørar gjennomførte dei sist utførte hovudinspeksjonane. Siste gjennomførte hovudinspeksjonar etter denne kontraktsforma var i 2025. For å sikre at kravet til kompetanse og erfaring var oppfylt, gjennomførte Nye Veier AS eigne møte med entreprenørane før oppstart av inspeksjonssesongen for 2025. Tema på møta var mellom anna inspeksjonstypar, tidspunkt for gjennomføring og kompetanse og erfaring hjå personell som skulle gjennomføra inspeksjonane. Undersøkinga viste at det i 2025 var naudsynt med kvalitetssikring av inspeksjonstypar. Nye Veier AS føretok også ei vurdering av kompetansen og erfaringa til personellet som skulle gjennomføra hovudinspeksjonane. For denne kontraktsforma har Nye Veier AS i tillegg delteke som observatør på hovudinspeksjonane, med formål om kvalitetssikring. I desse kontraktane er det i tillegg spesifisert at entreprenør skal varsla Nye Veier AS før gjennomføring av inspeksjonar slik at dei er informert og eventuelt kan delta. Bruporteføljen til Nye Veier AS er relativt liten og det er eit avgrensa tal entreprenørar som har ansvar for å planlegge og gjennomføra inspeksjonane. Dette gjer det mogleg for selskapet på førehand å sikre at personell har kompetanse og erfaring i samsvar med krav.

For begge kontraktsformene vart hovudinspeksjonar gjennomført av to inspektørar, noko selskapet viste til som særleg viktig når det gjeld tryggleik, fagleg konferering og risikovurderingar i forbindelse med arbeidsvarsling.

For begge kontraktsformene vurderte Nye Veier AS at dei konkrete aktivitetane som er gjennomført har vore godt fungerande og tilstrekkeleg dokumentert for å sikre at personell som utfører hovudinspeksjonar for selskapet har kompetanse og erfaring i samsvar med krav.

I 2026 vil Nye Veier AS vurdere om det er behov for å gjere endringar når det gjeld aktivitetar for å sikre at personell har kompetanse og erfaring i samsvar med krav. Årsaka er at selskapet i 2027 og 2028 etter planen får endra og utvida bruportefølje ved overtaking av vegstrekningar frå Statens vegvesen på riksveg 13 og europaveg 136. Per i dag består bruporteføljen til Nye Veier AS i hovudsak av enkle konstruksjonar og nye bruer, medan ei endra portefølje vil inkludere eldre og meir komplekse brutypar.

På sikt ser Nye Veier AS det som føremålstenleg at selskapet sjølv overtek arbeidet med inspeksjonar, slik dette ikkje lenger inngår i vedlikehalds- og garantikontrakter med totalentreprenørar. Nye Veier AS vil etter planen i staden inngå kontraktar med rådgivarfirma etter minikonkurranse/avrop på rammeavtalar som selskapet har med store rådgivarfirma. Selskapet ventar då å få betre kontroll med og oversikt over bruinspeksjonane, inkludert oppfølging av eventuelle avvik og tiltak. I tillegg vil

inspeksjonane bli utført av tredjepart som ikkje har vore involvert i bygginga av bruene slik det er når inspeksjonane er inkludert i kontaktane med totalentreprenørar. Inspeksjonar gjennomført av tredjepart kan auke tilliten til arbeidet som er utført. I dei nye kontraktane vil det etter planen også inngå krav om å nytte dataverktøyet EAM. Målsetjinga for Nye Veier AS er at EAM skal gje ei samla og komplett oversikt over bruforvaltninga, inkludert oppfølging av avvik, skader og tiltak, og status for planlagde og gjennomførte bruinspeksjonar. Nye Veier AS arbeider også med at Brutus løpande skal bli oppdatert med data frå EAM.

Vurdering:

Tilsynssaka har vist at Nye Veier AS har gjennomført konkrete aktivitetar der formålet har vore å sikre at personell som har utført hovudinspeksjonar for selskapet oppfyller krava til kompetanse og erfaring. Nye Veier AS har i kvalitetssystemet EQS fastsett dokument som skal sikra at kravet vert oppfylt.

Undersøkinga har vist at selskapet har sikra at kravet inngår i kontraktane med rådgjevarfirma og entreprenørar som gjennomfører hovudinspeksjonane.

Vegtilsynet si undersøking har vore avgrensa til siste gjennomførte hovudinspeksjonar for dei to ulike kontraktsformene som selskapet nyttar, der hovudinspeksjonar vart gjennomført i 2023 og i 2025. Undersøkinga har vist at hovudinspeksjonane enten vart utført av namngjeve personell i kontrakt som oppfyller krava til kompetanse og erfaring, eller av personell hjå underleverandør som totalentreprenør har innhenta for å gjennomføre hovudinspeksjonane. For sistnemnde kontraktsform har Nye Veier AS gjennomført årlege møte før oppstart av inspeksjonssesongen, der formålet mellom anna var å sikre at personell som utførte hovudinspeksjonane hadde kompetanse og erfaring i samsvar med krav. I tillegg deltok Nye Veier AS som observatør under hovudinspeksjonar, med formål om kvalitetssikring.

Vegtilsynet si vurdering er at tilsynskriteriet er etterlevd i tilstrekkeleg grad.



Undersøkinga har ikkje avdekket avvik eller observasjonar

5. Konklusjon

Tilsynssaka viste at inspeksjonsplanar for hovudinspeksjonar vart utarbeidd i samsvar med krav for 94 % av bruene, og at det vart gjennomført hovudinspeksjon av 89 % av bruene. Det er viktig at hovudinspeksjonar vert gjennomført ettersom dette er ein nær visuell kontroll av heile brua for å kontrollere at alle element oppfyller sin funksjon. Hovudinspeksjon skal utførast for å registrere tilstanden til alle element på brua.

Vegtilsynet si vurdering er Nye Veier AS har god oversikt over og grunngjeving for kvifor det enten mangla inspeksjonsplan eller var planlagt hovudinspeksjon med lengre intervall enn kravet i Håndbok R411. Dette er i hovudsak knytt til at bruene har vore del av større utbyggingsprosjekt eller skal rivast.

Tilsynssaka viste vidare at inspeksjonsplanar for enkelinspeksjonar vart utarbeidd i samsvar med krav for 98 % av bruene, og at det vart gjennomført enkelinspeksjon av 97 % av bruene. Det er viktig at enkelinspeksjonar vert gjennomført ettersom inspeksjonen har som formål å avdekke om det er synlege skadar som på kort sikt påverkar eller kan påverke bruene si bæreevne, trafikktryggleik, vedlikehald eller miljø/estetikk.

Etter Vegtilsynet si vurdering har gjennomføringa av saka også vist at Nye Veier AS bør intensivere arbeidet med å samle all informasjon knytt til planlegging og gjennomføring av bruinspeksjonar i eit datasystem slik at det ikkje lenger vert behov for å nytta excel-ark for å få komplett oversikt. Ettersom det er rådgivarfirma og entreprenørar som utfører arbeidet for selskapet, framstår det som viktig at Nye Veier AS sitt datasystem også gjev selskapet naudsynt oversikt for oppfølging og kontroll med desse.

Tilsynssaka har også vist at Nye Veier AS påser at kravet til kompetanse og erfaring hjå personell som utfører hovudinspeksjonar er ivareteke ved at kravet inngår i kontrakt med rådgivarfirma eller entreprenør som utfører inspeksjonane. Nye Veier AS gjennomfører i tillegg årleg møte med entreprenørar før oppstart av inspeksjonssesongen, der formålet mellom anna er å sikre at personell som utfører hovudinspeksjonane har kompetanse og erfaring i samsvar med krav. Nye Veier AS deltek også som observatør ved gjennomføring av hovudinspeksjonar med formål om kvalitetssikring.