



Tilsynsrapport - sak 2026-04

Oppfølging og kontroll av arbeidsvarsling
Statens vegvesen



Saksnummer	2026-04
Publiseringsdato	31.08.2026
Tilsynslag	Iver Fiksdal, tilsynsleder Frode Himle Halrynjo, fagrevisor Nina Hagen, fagrevisor
Tilsynspart	Statens vegvesen
Tilsynsform	Systemtilsyn

Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn med Statens vegvesen. Tilsynssaken omhandler oppfølging og kontroll av arbeidsvarsling ved drifts- og vedlikeholdsarbeid på veg.

Rapporten inneholder en oppsummering av tilsynet og en presentasjon av tilsynsfunn.

Tilsynspart skal innen fastsatt frist komme med tilbakemelding på hvordan avvikene vil bli håndtert, sammen med en tidsplan for gjennomføring.

På bakgrunn av denne tilbakemeldingen vil Vegtilsynet vurdere videre oppfølging, eller lukking av avvikene.

Vegard Hansen
direktør

Iver Fiksdal
tilsynsleder

Rapporten er godkjent elektronisk og har ingen signatur.

Sammendrag

Arbeidsvarsling er et sentralt virkemiddel for å ivareta sikkerheten til trafikanter og arbeidere ved arbeid på og ved veg. Før en entreprenør kan igangsette slikt arbeid, skal det foreligge en godkjent arbeidsvarslingsplan som sikrer korrekt varsling og sikring i tråd med gjeldende regelverk, herunder vegnormal N301 *Arbeid på og ved veg*. Feil eller mangler i arbeidsvarslingen kan få direkte konsekvenser for trafikksikkerheten. Statens vegvesen har som byggherre et egenansvar for å følge opp og kontrollere at entreprenørene gjennomfører arbeidsvarsling i henhold til godkjente arbeidsvarslingsplaner.

Målet med tilsynet har vært å undersøke og vurdere om Statens vegvesen har etablert et tilfredsstillende system for å følge opp og kontrollere at entreprenører som utfører drifts- og vedlikeholdsarbeid, gjennomfører arbeidsvarsling i henhold til godkjent arbeidsvarslingsplan.

Vegtilsynet har undersøkt om Statens vegvesen gjennomfører systematiske risikovurderinger som grunnlag for kontrollplanlegging, om det er etablert rutiner og metodikk for oppfølging og kontroll av gjennomføring av arbeidsvarsling, og om identifiserte avvik og mangler i entreprenørenes gjennomføring av arbeidsvarsling blir fulgt opp.

Samlet sett viste tilsynssaken at Statens vegvesen har etablert et kvalitetssystem som i tilstrekkelig grad inneholder prosesser og aktiviteter for oppfølging og kontroll av arbeidsvarsling, herunder en digital kontrolløsning i ELRAPP.¹ Denne delen av kvalitetssystemet har imidlertid kun vært operativt i et par år, og tilsynet avdekket vesentlige svakheter knyttet til manglende systematiske risikovurderinger som grunnlag for kontrollplanlegging og manglende utarbeidelse av SHA-kontrollplaner.² I tillegg viste tilsynssaken manglende gjennomføring av kontroller på en betydelig andel av kontraktene med aktive arbeidsvarslingsplaner, og manglende oppfølging av identifiserte avvik og mangler i entreprenørene sin gjennomføring av arbeidsvarsling.

Tilsynssaken viste at Statens vegvesen:

- Har etablert et tilfredsstillende styringssystem for oppfølging og kontroll av arbeidsvarsling
- Ikke gjennomfører dokumenterte, systematiske risikovurderinger som grunnlag for å bestemme hvilke kontrakter og hvilke kontroller av arbeidsvarsling som skal gjennomføres på den enkelte kontrakt, og at kontrollplanleggingen i stor grad er overlatt til den enkelte byggherres faglige og skjønnsmessige vurdering
- Ikke i tilstrekkelig grad sikrer at det utarbeides SHA-kontrollplaner som inkluderer arbeidsvarsling for den enkelte kontrakt, og at det først i 2026 gjennomføres systematisk kontroll av om slike planer er utarbeidet

¹ ELRAPP er Statens vegvesens digitale verktøy for blant annet gjennomføring og registrering av arbeidsvarslingskontroller.

² SHA-kontrollplan (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) er byggherrens plan for kontroll, oppfølging og dokumentasjon av SHA-krav i kontrakt, herunder kontroll av arbeidsvarsling.

- Ikke har gjennomført arbeidsvarslingskontroller på en vesentlig andel av kontraktene med aktive arbeidsvarslingsplaner. I 2025 oppfylte 46 av 271 kontrakter (17 %) kravet om minimum en kontroll per kvartal, mens 225 av 271 kontrakter (83 %) ikke oppfylte kravet.
- Ikke i tilstrekkelig grad sikrer at identifiserte avvik i entreprenørenes gjennomføring av arbeidsvarsling lukkes innen fastsatte frister, og manglende systematikk for å legge identifiserte avvik til grunn for evaluering og justering av oppfølgingen av entreprenører.

Vegtilsynet har funnet to avvik som vil bli fulgt opp med Statens vegvesen. I tillegg er det gjort tre observasjoner.

Innhold

1.	Bakgrunn	6
2.	Mål og problemstillinger	7
3.	Metode og gjennomføring	8
4.	Tilsynsresultat	9
5.	Konklusjon	18

1. Bakgrunn

Arbeidsvarsling omfatter varsling og sikring av arbeidsområder på og ved veg, og skal sikre trafikanter og arbeidere i henhold til vegnormal N301 *Arbeid på og ved veg*. En arbeidsvarslingsplan er en plan som beskriver hvordan arbeidsvarsling skal gjennomføres for det aktuelle arbeidet, og som skal godkjennes av Skiltmyndigheten før arbeidet igangsettes. Skiltmyndigheten utfører også kontrollarbeid i etterkant av godkjenningen.

Statens vegvesen har ansvaret for blant annet utbygging og drift av riksveier, men utfører som hovedregel ikke selv det fysiske anleggs- og vedlikeholdsarbeidet. Til dette arbeidet kjøpes det tjenester fra entreprenører. For å nå definerte mål og ivareta ulike krav, herunder krav til sikkerhet på vei, er Statens vegvesen avhengig av godt samspill og samarbeid med sine entreprenører, samt god oppfølging og kontroll av at entreprenørenes arbeid er i samsvar med gjeldende regelverk og kontrakter, og holder den nødvendige kvaliteten. Statens vegvesen inngår kontrakter med hovedentreprenører, som igjen inngår kontrakter med underentreprenører.

Før en entreprenør kan igangsette arbeid på og langs veg, skal det foreligge en godkjent arbeidsvarslingsplan som skal sikre både trafikanter og arbeidere gjennom korrekt varsling og sikring i tråd med gjeldende regelverk. Feil eller mangler i arbeidsvarslingen kan få direkte konsekvenser for trafikk sikkerheten, og gjennom kontroller avdekkes det hvert år avvik knyttet til manglende eller feil gjennomføring av godkjente arbeidsvarslingsplaner, herunder feil knyttet til skilting, mangelfull kvalitet på varslingsutstyr og feil ved langsgående sikring. Slike avvik skaper uforutsigbare trafikksituasjoner og øker risikoen for ulykker. I divisjon Drift og vedlikehold sin *HMS-plan for 2026* er arbeidsvarsling og manuell trafikkdirigering ett av de utvalgte satsingsområdene. Trafikksikkerhetshåndboken kap. 2.9 peker på at ulykkesrisikoen i vegarbeidsområder som regel er høyere enn på veger uten vegarbeid, spesielt der kjørefelt er stengt.

Statens vegvesen som byggherre har et egenansvar for å sikre at entreprenørene ivaretar krav til arbeidsvarsling i forbindelse med arbeid på og ved veg, dvs. at entreprenørene gjennomfører den arbeidsvarslingsplanen som er godkjent av Skiltmyndigheten.

Med bakgrunn i dette, har Vegtilsynet undersøkt Statens vegvesens system for oppfølging og kontroll av entreprenører, for å vurdere om systemet er tilfredsstillende innrettet for å sikre oppfølging og kontroll av at entreprenører som utfører drifts- og vedlikeholdsarbeid på veg gjennomfører arbeidsvarsling i henhold til godkjent arbeidsvarslingsplan.

2.Mål og problemstillinger

Målet med tilsynssaken har vært å undersøke og vurdere om Statens vegvesen har etablert et tilfredsstillende system for å følge opp og kontrollere at entreprenører som utfører drifts- og vedlikeholdsarbeid, gjennomfører arbeidsvarsling i henhold til godkjent arbeidsvarslingsplan.

For å undersøke dette har Vegtilsynet sett på følgende problemstillinger:

Problemstilling 1

Er det etablert rutiner for gjennomføring av systematiske risikovurderinger som grunnlag for utforming av planer for oppfølging og kontroll av entreprenørers gjennomføring av arbeidsvarsling, og blir rutinene etterlevd?

Problemstilling 2

Er det etablert rutiner og metodikk for oppfølging og kontroll av gjennomføring av arbeidsvarsling, og blir kontroll gjennomført?

Problemstilling 3

Er det etablert rutiner for oppfølging av avvik og mangler i entreprenørenes gjennomføring av arbeidsvarsling, og blir identifiserte avvik og mangler fulgt opp?

Omfang og avgrensning

Tilsynet er avgrenset til å omhandle oppfølging og kontroll av at entreprenører gjennomfører godkjente arbeidsvarslingsplaner i kontrakter som gjelder drifts- og vedlikeholdsarbeid på veg.

3. Metode og gjennomføring

Metode

Vegtilsynet skal føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til riksveginfrastrukturen er ivarettatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS, jf. instruks for Vegtilsynet. Tilsynssakene blir gjennomført etter revisjonsprinsippene i NS-EN ISO 19011 *Veiledning for revisjon av ledelsessystemer*.

Saken er gjennomført som et systemtilsyn. Dette innebærer en systematisk gjennomgang med dokumentanalyse av de delene av Statens vegvesens styringssystem som er relevante for de aktuelle problemstillingene og tilsynskriteriene. Videre er det gjennomført intervjuer med sentrale personer i Statens vegvesen, herunder prosessansvarlig og aktivitetsansvarlig for arbeidsvarsling i kvalitetssystemet, samt personell med ansvar for gjennomføring av kontroller på kontraktsnivå. Det er også gjennomført stikkprøver av Statens vegvesens oppfølging og kontroll av entreprenørenes gjennomføring av godkjente arbeidsvarslingsplaner i utvalgte kontrakter i ulike landsdeler.

Tilsynskriteriene er utledet fra vegloven § 11 b, som fastsetter at Statens vegvesen skal ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystem for å ivareta sikkerheten knyttet til riksveiene, herunder systemer for innkjøp og oppfølging av leverandører og entreprenører. Videre er tilsynskriteriene utledet fra krav som følger av vegnormal N301 *Arbeid på og ved veg*, som blant annet fastsetter at byggherre skal føre tilsyn med at arbeidsvarslingsplaner følges.

Gjennomføring

Varsel om tilsyn ble sendt 07.04.2026 og åpningsmøte gjennomført 22.05.2025. Intervju og stikkprøvekontroll ble gjennomført 05.-19.06.2026. Utkast til rapport ble lagt fram for tilsynspart for faktasjekk 07.08.2026. Funnene ble gjennomgått i sluttmøte med tilsynspart 25.08.2026. Tilsynspart er enige i funnene og ser på disse som viktige læringspunkter.

Vegtilsynet opplever at det har vært god dialog mellom partene, der tilsynspart har lagt forholdene til rette for en effektiv gjennomføring av tilsynet.

4. Tilsynsresultat

Symboler som er brukt for å illustrere tilsynsfunnene i rapporten går fram av tabellen under.

Symbol	Vurdering av samsvar med tilsynskriterium
	Avvik: Manglende samsvar med krav
	Observasjon: Forhold der man gjennom tilsynet har sett at det er potensial for forbedring hos tilsynspart
	Undersøkelsen har ikke avdekket avvik eller observasjoner

Tilsynskriterium 1: Statens vegvesen bør gjennomføre risikovurderinger for å identifisere hvor det bør gjennomføres kontroller av entreprenørenes arbeidsvarsling, og utarbeide SHA-kontrollplaner i lys av disse.

Utledning av tilsynskriterium:

Det følger av vegloven § 11 b at Statens vegvesen skal ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystem for å ivareta sikkerheten knyttet til riksveiene. Av Prop. 160 L (2015-2016) fremgår det at styringssystemet skal sikre at aktiviteter som Statens vegvesen utfører, reduserer sannsynligheten for og avgrenser konsekvensene av feil, fare og ulykkeshendelser. Sentralt i dette står gjennomføring av risikovurderinger, som grunnlag for å kunne beslutte hvordan aktivitetene best gjennomføres for å redusere sannsynligheten for og konsekvensen av feil. Risikovurderinger er også viktig med hensyn til å sikre at begrensede ressurser og kapasitet til kontroll av leverandører brukes på en måte som gir størst mulig effekt. Av dette følger at Statens vegvesen bør basere kontroll av entreprenørers gjennomføring av arbeidsvarsling på gjennomførte risikovurderinger, og utarbeide SHA-kontrollplaner (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) som gjenspeiler identifisert risiko.

Tilsynsbevis:

Formaliserte prosedyrer

Dokumentgjennomgangen viste at Statens vegvesen i sitt kvalitetssystem i prosessen *Kontrollere arbeidsvarsling og sikring* har fastsatt et minimumskrav om fire kontroller av arbeidsvarsling per år per kontrakt med aktive arbeidsvarslingsplaner. Kontrollene skal gjennomføres kvartalsvis. Kontrollskjemaet i ELRAPP, som benyttes ved gjennomføring av kontroll av arbeidsvarsling, er en felles universell plattform basert på hovedpunktene i N301 *Arbeid på og ved veg*, og er ikke tilpasset den enkelte kontrakts risikoprofil. Det fremgår ikke av den standardiserte kontrollplanen hvilke spesifikke kontrollpunkter for arbeidsvarsling som skal gjennomføres ved hver kontroll. Kontrollplanen angir kun frekvens og hvem som er ansvarlig for å gjennomføre kontrollene.

Det er ikke etablert sentral styring eller krav til at det skal gjennomføres dokumenterte risikovurderinger som grunnlag for å bestemme hvilke kontrakter og konkrete

kontrollpunkter som skal vurderes på de utvalgte kontraktene. De intervjuede opplyste at det i hovedprosessteamet har vært drøftet om man bør se på endringer knyttet til kontrollfrekvens og prioritering av hvilke kontroller som skal gjennomføres. Per i dag skal det gjennomføres fire kontroller per år (kvartalsvis) uavhengig av risikoprofil, kontraktstype og kontraktens omfang og lengde. Statens vegvesen opplyser at det blir vurdert å innføre en risikobasert tilnærming i tillegg til minimumskravet.

Dokumentgjennomgangen viste at Statens vegvesen i kvalitetssystemet har etablert rutinen *Ivareta SHA og seriøsitet i prosjekt og kontrakt*. Av rutinen fremgår det blant annet at SHA-kontrollplanen skal justeres ut fra erfaringer som Statens vegvesen tilegner seg med entreprenør. I dokumentet *Utarbeide og følge opp SHA-kontrollplan* er det også vist til at risikoforhold skal identifiseres og at kontrollaktiviteter skal knyttes til spesielt risikofylte aktiviteter.

Praksis

Driftskontrakter kan omfatte et svært stort antall arbeidsområder i løpet av et år, og de fire planlagte kontrollene per år (kvartalsvis) dekker kun et lite utvalg av det totale antallet.

I intervjuene ble det vist til at arbeidsvarslingskontrollene planlegges løpende basert på vurderinger av hvor risikoen er størst, faglig skjønn, egen erfaring knyttet til gjentakende feil, og observasjoner ute på vegnettet. Arbeidsområder for tilleggsarbeid ble også trukket frem som en viktig faktor for hvor kontrollene blir gjennomført ettersom disse blir vurdert til å ha høyere risiko. Personell som utfører kontrollene, vanligvis byggeledere og kontrollingeniører, vurderer hvilke punkter i kontrollskjemaet som prioriteres. De intervjuede uttrykte at personellet har høy kompetanse til å vurdere hva som bør kontrolleres.

Som et eksempel på vurderinger ble det vist til en kontrakt der en stor andel tunneler har automatisk stenging via VTS, vil redusere risikoprofilen for arbeidsvarsling i den aktuelle kontrakten.³ Det ble også fremhevet at ivaretagelsen av samarbeidsrelasjonen med hovedentreprenør vil kunne påvirke vurderingen av kontrollbehovet.

Overordnede fokusområder for sesongen kan bli drøftet på seksjonssamlinger, men utover dette foreligger det ikke detaljert skriftlig planlegging av hvilke kontroller som skal gjennomføres. Antallet kontroller kan variere utover minimumskravet, noe som blant annet kan være avhengig av faktorer som økonomi og aktivitetsnivå.

Statens vegvesen kan imidlertid ikke dokumentere at det gjennomføres systematiske risikovurderinger som grunnlag for å bestemme hvilke kontroller som utføres på den enkelte kontrakt.

Intervju og stikkprøvekontroller viste at kontrollene spres over kontraktsperioden og sesongvis, slik at ulike arbeidsområder og ulike typer trafikkavvikling kontrolleres over tid, og at det kan legges vekt på å fordele kontrollene geografisk mellom bynære strøk og spredtbygde områder.

Andre forhold knyttet til kontrollplanlegging

³ VTS = vegtrafikkssentralen.

Intervjuene viste at det ikke foreligger en systematisk fremgangsmåte for å bruke erfaringer fra gjennomførte kontroller, hendelser eller trender til å planlegge fremtidige kontroller. Det ble vist til at dette er et hull i systemet, og at erfaringsbaserte tilpasninger skjer på eget initiativ, og ikke som del av en systematisk tilnærming. Flere av de intervjuede erkjente at det er et forbedringspotensial når det gjelder systematisk bruk av hyppig forekommende avvik som grunnlag for utvalg av kontroller. Det ble videre påpekt at det ikke er mulig å ta ut statistikk eller søke etter typiske feil og avvikstyper i ELRAPP på tvers av kontroller, noe som vanskeliggjør erfaringsbasert kontrollplanlegging.

I intervju ble det nevnt at det antakelig er utarbeidet SHA-kontrollplan på forholdsvis få kontrakter i divisjon Drift og vedlikehold. Det mottas sjelden forbedringsmeldinger på aktivitet og mal som gjelder utarbeidelse av SHA-kontrollplanen, noe som kan tyde på at den ikke brukes aktivt. Det ble også vist til at SHA-kontrollplaner arkiveres i dokumenthåndteringsprogrammet MIME og er vanskelige å finne igjen. Overordnet *HMS-plan for 2026* for divisjon Drift og vedlikehold inkluderer gjennomføring av stikkprøvekontroller av om SHA-kontrollplaner utarbeides og følges opp, og de intervjuede opplyste at dette blir det første året Statens vegvesen systematisk sjekker dette.

Vurdering:

Anerkjent god praksis tilsier at kontroll av leverandører bør være risikobasert, slik at man utnytter kontrollressurser og -apparat på en effektiv måte, og gjennomfører kontroller der risiko og effekt er størst.⁴ Tilsynet har vist at Statens vegvesen ikke gjennomfører dokumenterte, systematiske risikovurderinger som grunnlag for å bestemme hvilke kontrakter som bør kontrolleres og hvilke kontroller av arbeidsvarsling som skal gjøres på den enkelte kontrakt.

Kontrollplanleggingen er i stor grad overlatt til den enkelte byggeleder/kontrollingeniør, uten at det foreligger dokumentasjon som viser at risikovurderinger er lagt til grunn for prioriteringene. Intervjuene bekreftet gjennomgående at kontrollplanleggingen baseres på personlig erfaring, faglig skjønn og observasjoner i felt, men at dette ikke dokumenteres eller systematiseres. Det ble opplyst at det ikke foreligger en systematisk fremgangsmåte for å bruke erfaringer fra gjennomførte kontroller til å planlegge fremtidige kontroller. Vegtilsynet vurderer at deling og bruk av data fra gjennomførte kontroller har et større potensial enn det som i dag utnyttes. Statens vegvesen er en stor virksomhet med mange geografiske områder, kontrakter og fagmiljøer, og arbeidsvarsling er relevant i flere ulike sammenhenger. Dette krever at informasjon fra gjennomførte kontroller gjøres tilgjengelig, sammenstilles og vurderes med tanke på hvor den kan ha verdi. Slike data kan brukes både som grunnlag for mer risikobasert planlegging av nye kontroller og som systematisk erfaringsoverføring til relevante deler av virksomheten der funn og avvik kan bidra til læring, styring og forbedring av praksis.

Videre har tilsynet vist at SHA-kontrollplaner, som skal inkludere arbeidsvarsling som kontrollaktivitet, i begrenset grad er utarbeidet for kontrakter i divisjon Drift og vedlikehold. Det er først i 2026 at Statens vegvesen systematisk kontrollerer om slike planer er utarbeidet. Fraværet av systematiske risikovurderinger og SHA-kontrollplaner innebærer at Statens vegvesen ikke har tilstrekkelig grunnlag for å sikre at kontrollressursene rettes

⁴ ISO 9001:2015 *Ledelsessystemer for kvalitet*

mot de kontraktene og forholdene der risikoen er størst. Intervjuene viste at de fire planlagte kontrollene per år (kvartalsvis) kun dekker et lite utvalg av det totale antallet arbeidsområder, noe som ytterligere understreker behovet for en risikobasert tilnærming til kontrollplanlegging.

Vegtilsynet vurderer at tilsynskriteriet ikke er etterlevd i tilstrekkelig grad.

Funn 1 – observasjon

Statens vegvesen gjennomfører ikke dokumenterte, systematiske risikovurderinger som grunnlag for utforming av planer for oppfølging og kontroll av entreprenørers gjennomføring av arbeidsvarsling på den enkelte kontrakt, og bør sikre at dette gjøres.

Funn 2 – observasjon

Statens vegvesen bør sikre at SHA-kontrollplaner som inkluderer arbeidsvarsling utarbeides for alle kontrakter med aktive arbeidsvarslingsplaner, og at det etableres systematikk for å verifisere at slike planer er utarbeidet og følges opp.

Funn 3 – observasjon

Statens vegvesen bør sikre erfaringsoverføring ved systematisk sammenstilling og bruk av data fra gjennomførte kontroller som er registrert i ELRAPP, både som grunnlag for planlegging av nye kontroller og som læring for relevante deler av virksomheten.

Tilsynskriterium 2: Statens vegvesen må gjennomføre kontroll av at entreprenører gjennomfører godkjente arbeidsvarslingsplaner i forbindelse med drifts- og vedlikeholdsarbeid på veg.

Utleddning av tilsynskriterium:

Det følger av vegloven § 11 b at Statens vegvesens styringssystem må inneholde en systematikk for å føre kontroll med at leverandørene utfører sitt arbeid på en måte som gjør at mål og krav til sikkerhet blir ivaretatt. Av vegnormal N301 *Arbeid på og ved veg* følger det at byggherre skal føre tilsyn med at arbeidsvarslingsplaner følges, og at det gjøres justeringer i planene ved behov. Statens vegvesens kvalitetssystem fastsetter at det skal gjennomføres fire kontroller per år (kvartalsvis) per kontrakt med aktive arbeidsvarslingsplaner, og at kontrollene skal registreres og følges opp i ELRAPP.

Tilsynsbevis:

Formaliserte prosedyrer

Dokumentgjennomgangen viste at Statens vegvesen har etablert et kvalitetssystem med en hovedprosess for arbeidsvarsling, herunder aktiviteten *Kontrollere arbeidsvarsling og sikring*. Det er utviklet en digital kontrolløsning i ELRAPP i samarbeid med Norconsult, som ble rullet ut som testmodul i 2023. Fra 2024 har Statens vegvesen kvalitativt gode

data knyttet til gjennomføring av kontroll av arbeidsvarsling. Tilbakemeldingene fra brukernivå på systemets brukervennlighet og hensiktsmessighet har vært gode. Kvalitetssystemet fastsetter at det skal gjennomføres fire kontroller per år (kvartalsvis) per kontrakt med aktive arbeidsvarslingsplaner, og at den digitale kontrolløsningen ELRAPP skal benyttes. For gjennomføring av kontroller av arbeidsvarsling og sikring kreves godkjent kurs 2 i arbeidsvarsling.⁵

Praksis

I 2025 hadde divisjon Drift og vedlikehold 271 kontrakter som krevde arbeidsvarsling. Av disse har 119 kontrakter registrert én eller flere kontroller av arbeidsvarsling i ELRAPP, mens 152 kontrakter ikke har registrerte kontroller av arbeidsvarsling i systemet. Dette innebærer at 44 % av kontraktene har registrert kontrollaktivitet, mens 56 % ikke har registrert kontrollaktivitet av arbeidsvarsling i ELRAPP.

Blant kontraktene med registrerte kontroller oppfyller 46 kontrakter (39 %) kravet om minimum én kontroll per aktivt kvartal. Sett opp mot hele kontraktporteføljen innebærer dette at 46 av 271 kontrakter (17 %) oppfyller kravet.

Intervjuene viste at stedlige kontroller av arbeidsvarsling gjennomføres både uanmeldt og varslet. Ved de planlagte kvartalsvise kontrollene følges kontrollskjemaet i ELRAPP. I tillegg til de planlagte kontrollene gjennomfører kontrollingeniørene stikkprøvekontroller ved ferdsel på veinettet, og det ble gjennomgående opplyst at det i praksis gjennomføres mer kontroll enn det som er fastsatt i årshjulet. Registreringene i ELRAPP er således ikke dekkende for all kontrollaktivitet, og det ble også opplyst at noen byggeledere/kontrollingeniører antakelig fortsatt bruker gamle excel-skjema.

I intervju ble det vist til at personell fra andre kontrakter i seksjonen som ferdes i samme område, også stopper opp og melder fra dersom de observerer trafikkfarlige forhold knyttet til arbeidsvarsling, noe som ble beskrevet som en god kultur for gjensidig oppfølging på tvers av kontrakter. Det ble også opplyst at for noen kontrakter ble kontrollene ofte gjennomført i fellesskap for å ha flere øyne på arbeidsområdet og sikre erfaringsdeling på tvers av kontraktene. Fakturakontroll ble i tillegg fremhevet som en vesentlig tilleggskontroll, der manglende dokumentasjon av varsling og sikring medfører at faktura ikke godkjennes for utbetaling. Gjennomgående ble det opplyst at det kan variere hvilke punkter i kontrollskjemaet som kontrolleres fra gang til gang, og at kontrolløren konsentrerer innsatsen mot det som vurderes som mest vesentlig i det aktuelle arbeidsområdet. Kapasitet ble fremhevet som en vesentlig begrensning.

Intervjuene viste videre at observasjoner og avvik som avdekkes ved ikke-systematiserte kontroller, eksempelvis under ferdsel på veinettet, ikke alltid registreres formelt i ELRAPP. Intervjuene viste gjennomgående at mindre avvik håndteres muntlig på stedet uten at det nødvendigvis foretas formell registrering, mens mer alvorlige funn gjerne registreres i ELRAPP i etterkant. Intervjuene viste også på dette punktet at det å opprettholde god dialog og godt samarbeidsklima med entreprenør er en avgjørende faktor for å lykkes med samarbeidet, og for å oppnå erfaringsbasert læring. Dette kan medføre at byggeleder

⁵ Av *Tillegg A Opplæring* til N301: 2024 *Arbeid på og ved veg* fremgår det krav om bestått kurs 2 i arbeidsvarsling for personell som har ansvar for arbeidsvarslingen.

og kontrollingeniører velger muntlig påpekning av feil og mangler med siktemål om fortløpende retting og læring, heller enn skriftlig rapportering i ELRAPP.

De intervjuede erkjente at det er forbedringspotensiale knyttet til planlegging og gjennomføring av arbeidsvarslingskontroller på inngåtte kontrakter. Mulige årsaker til at kontroller ikke gjennomføres inkluderer lav årsdøgnetrafikk og liten risiko knyttet til trafikkavvikling i den aktuelle kontrakten, samt at byggeledere har et svært omfattende oppgavespenn og ikke nødvendigvis har tid.

Ivaretagelse av kompetansekrav for kontrollører

Intervjuene viste at byggeledere og kontrollingeniører i de undersøkte områdene har gjennomført arbeidsvarslingskurs 2, og at kompetansen til kontroll av arbeidsvarslings gjennomgående vurderes som god. Kompetansen har blitt bygget opp over tid gjennom både kurs og praktisk, operativ erfaring. Flere av de intervjuede fremhevet imidlertid at kursene ved fornyelse oppleves som for grunnleggende, og det ble etterlyst mer fordypende kurs som tar opp konkrete problemstillinger og erfaringer fra praksis. Noen av de intervjuede stilte seg noe kritiske til kurskvaliteten, idet kurs 2 gjennomføres digitalt over to fulle dager med begrenset læringsutbytte, og det ble påpekt at det ikke har vært gjennomført ny kvalifiseringsrunde for kursholdere siden 2014.

Intervjuene viste at det ikke gjennomføres kontroll av om personell som skal gjennomføre arbeidsvarslingskontroller har gjennomført påkrevde kurs. Det er ikke etablert et godt system for at arbeidsgiver kan overvåke kursene til medarbeiderne. De intervjuede opplyste at kursbevis kan være utgått, men at kurstilbudet er for lite og for sjeldent til å kunne sikre at alle får fornyet kurssertifikatene i tide. Enkelte geografiske områder i Statens vegvesen har etablert lokale rutiner for kompetansekontroll, men dette er ikke gjennomgående.

Vurdering:

Tilsynet har vist at Statens vegvesen har etablert rutiner og metodikk for oppfølging og kontroll av gjennomføring av arbeidsvarslings, herunder en digital kontrolløsning i ELRAPP med tilhørende kontrollskjema, prosessbeskrivelser i kvalitetssystemet og krav om kvartalsvis kontroll. Systemet vurderes som hensiktsmessig innrettet. Intervjuene viste at det i praksis gjennomføres mer kontroll enn det som er fastsatt i årshjulet, herunder stikkprøvekontroller ved ferdsel på veinettet, felleskontroller på tvers av kontrakter og fakturakontroll som tilleggskontroll. Tilsynet har vist at ikke alle kontroller registreres i ELRAPP, og at mindre avvik gjerne håndteres muntlig på stedet uten registrering. Vegtilsynet registrerer at en av årsakene til muntlig håndtering er ønsket om å bevare god dialog og godt samarbeidsklima med entreprenør.

Tilsynet har imidlertid vist at de planlagte, kvartalsvise kontrollene ikke gjennomføres i tilstrekkelig omfang i henhold til etablerte rutiner og godkjente arbeidsvarslingsplaner. 46 av 271 kontrakter med aktive arbeidsvarslingsplaner (17 %) oppfylte kravet om minimum én kontroll per aktivt kvartal i 2025. Intervjuene viste at kapasitet er en vesentlig begrensning, idet byggeledere har et svært omfattende oppgavespenn. For mange kontrakter foregår deler av arbeidet på nattestid, og i tillegg er det også kontrakter som er sesongbaserte og som har kortere varighet enn ett år. Selv om disse forholdene nyanserer bildet, vurderer Vegtilsynet at gjennomføringen ikke er tilfredsstillende, og at

Statens vegvesen ikke i tilstrekkelig grad sikrer at kontroll av entreprenørers gjennomføring av arbeidsvarsling blir gjennomført i henhold til egne krav.

Videre har tilsynet vist at det ikke gjennomføres systematisk kontroll av om personell som utfører arbeidsvarslingskontroller har gjennomført påkrevde kurs i arbeidsvarsling. Kvalitetssystemet fastsetter at det kreves godkjent kurs 2 i arbeidsvarsling for å utføre kontroller, men det er ikke etablert enhetlig systematikk for å verifisere at dette kravet er oppfylt. Vegtilsynet vurderer at dette utgjør en svakhet i systemet for oppfølging og kontroll av arbeidsvarsling.

Funn 4 – avvik

Statens vegvesen har ikke gjennomført kontroll av arbeidsvarsling på en vesentlig andel av kontraktene med aktive arbeidsvarslingsplaner. I 2025 hadde 225 av 271 kontrakter, tilsvarende 83 %, ikke oppfylt kravet i kvalitetssystemet om én kontroll per aktivt kvartal per kontrakt.

Tilsynskriterium 3: Statens vegvesen må følge opp avvik og mangler i leverandørens gjennomføring av arbeidsvarslingsplaner, og legge identifiserte avvik til grunn for evaluering og justering av oppfølging og kontroll av arbeidsvarsling.

Utleddning av tilsynskriterium:

Det følger av Prop. 160 L (2015-2016) at styringssystemet skal sikre at virksomhetens behov for kontinuerlig forbedring blir ivaretatt og at en lærer av feil og uønskede hendelser. Av dette følger at Statens vegvesens styringssystem må inneholde systematikk for å sikre at avvik og mangler relatert til ivaretagelse av sikkerhetsmål og -krav blir avdekket og lagt til grunn for justering og forbedring av arbeidet med å sikre etterlevelse av kravene. Dette gjelder både oppfølging av avvik overfor den enkelte entreprenør og evaluering av om etablerte arbeidsprosesser og kontrollrutiner bør justeres.

Tilsynsbevis:

Formaliserte prosedyrer

Dokumentgjennomgangen og intervjuene viste at oppfølging av avvik skjer gjennom kontraktsarbeidet. SHA-planer og byggemøtereferater er de juridiske plattformene for dette. Avvik registreres i ELRAPP, tas opp i byggemøtene med entreprenøren, og kontrollen kan ikke lukkes før avvik er fulgt opp og lukket. Byggherre kan i henhold til kontrakt gi økonomiske sanksjoner ved avvik. Avvik graderes etter alvorlighet, og alvorlighetsgraden er styrende for tidsfristen som settes for utbedring.

Praksis

Intervjuene viste at arbeidsvarsling er fast sak på byggemøtene. Avvik fra kontroller, funn fra vernerunder og øvrige forhold knyttet til arbeidsvarsling behandles under dette punktet. Avvik graderes etter alvorlighet basert på kontrollingeniørens skjønnsmessige vurdering, med utgangspunkt i avvikets konsekvens for sikkerhet for trafikanter og arbeidere på

arbeidsstedet. Graderingen oppleves gjennomgående som relativt uproblematisk å fastsette, men flere av de intervjuede etterlyste tydeligere eksempler og bedre veiledning for kategorisering, for å sikre lik praksis på tvers av kontrollører og kontrakter.

De vanligste gjentakende avvikene som ble rapportert i intervjuene gjelder slitte eller skadede skilt, feil plassering av skilt i forhold til godkjent skiltplan, og langsgående sikring som ikke er i henhold til godkjenning. Det ble blant annet fremhevet at de vanligste gjentakende avvikene er økonomisk motiverte, typisk at arbeidsvarsling blir stående etter at arbeidet er avsluttet for dagen, samt bruk av utslitt utstyr. I tillegg ble det pekt på at manuell dirigering har en tendens til å bli brukt for ofte, og at det ved langvarige arbeider kan oppstå en «autopilot»-effekt der manuell dirigering videreføres uten daglig vurdering av om andre løsninger er mer hensiktsmessig fra et sikkerhetsperspektiv.

Lukking av avvik dokumenteres gjennom billedokumentasjon med før- og etterbilder i ELRAPP, skriftlig bekreftelse eller protokollføring i byggemøte. Kontrollingeniøren setter den første fristen for utbedring, og byggeleder har mulighet til å justere fristen dersom omstendighetene tilsier det. Typiske frister varierer fra umiddelbart til én uke, avhengig av alvorlighetsgrad. Det ble presisert at avvik som står oppført som «til behandling» i arkivsystemet, ikke nødvendigvis innebærer at avviket ikke er under oppfølging, idet arkivsystemet og den operative byggemøteoppfølgingen er to separate spor.

De intervjuede opplyste at en del gjennomførte arbeidsvarslingkontroller ikke er lukket, og at dette er et utviklingsområde som er tatt inn i årsplanen. I 2025 behandlet og lukket divisjon Drift og vedlikehold 19 av 115 kontroller (17 %) innen fastsatt frist.

Intervjuene viste at bruk av sanksjoner praktiseres ulikt og er personavhengig. Det ble vist til at man ikke har benyttet sanksjoner fordi det ikke har forekommet avvik av tilstrekkelig alvorlighetsgrad, men viktigheten av å balansere mellom dialogbasert oppfølging og formelle sanksjoner ble også fremhevet. Det ble vist til at hyppig bruk av bøter ved mindre avvik, kan svekke samarbeidsklimaet. I en landsdel er det innført et nytt sanksjonsregime med bøter fra 100 000 kroner og oppover for grove avvik, basert på eksisterende kontraktsbestemmelser, og det ble opplyst at entreprenører har økt etterlevelsen av krav etter å ha fått kjennskap til de nye satsene.

Det lages årsrapport av funn etter registreringene av avvik og mangler knyttet til kontroll av arbeidsvarsling. Rapporten videreformidles internt i ledermøter og tilbake til bransjen, med hensikt å synliggjøre overfor bransjen hvilke avvik og mangler som er hyppigst forekommende. Statistikk fra 2025 viser at de hyppigste avvikene gjelder langsgående sikring, kvalitet på varslingsutstyr og forvarsling. De intervjuede opplyste at det er ønskelig å få navn på entreprenør som søker om arbeidsvarsling inn i kontrollmodulen i ELRAPP, noe som vil gjøre det enklere å sammenstille data og identifisere både hovedentreprenører og underentreprenører med gjentakende avvik. Denne funksjonaliteten er ikke på plass enda. Det ble videre påpekt at det ikke er mulig å ta ut statistikk eller søke etter typiske feil og avvikstyper i ELRAPP på tvers av kontroller.

Intervjuene viste også at avvik knyttet til uønskede hendelser rapporteres på eget avviksskjema og ikke i ELRAPP, og at Statens vegvesen har utarbeidet et eget læringsark basert på registrerte hendelser i avvikssystemet. Et av tiltakene i læringsarket er at

arbeidsvarslingsplan med oppfølgende risikovurdering må gjennomgås før oppstart av arbeid med manuell trafikkdirigering.

Vurdering:

Tilsynet har vist at Statens vegvesen har etablert rutiner for oppfølging av avvik i entreprenørenes gjennomføring av arbeidsvarsling. Avvik registreres i ELRAPP, følges opp gjennom kontraktsarbeidet og byggemøter, og kontrollen kan ikke lukkes før avvik er dokumentert håndtert. Intervjuene med de ulike områdene bekreftet at arbeidsvarsling er fast sak i byggemøtene, og at det er etablert praksis for oppfølging av avvik gjennom dialog, kontrollrapporter og byggemøtebehandling. Det utarbeides årsrapport med statistikk over funn som videreformidles internt og til bransjen, noe som bidrar til erfaringsoverføring og kontinuerlig forbedring.

Tilsynet har imidlertid avdekket svakheter i oppfølgingen. Statistikk viser at ca. 17 % av kontrollene behandles og lukkes innen fastsatt frist, og en betydelig andel kontroller ligger til behandling uten å være arkivert. Bruk av sanksjoner praktiseres ulikt mellom kontraktene og er personavhengig, fra ikke benyttet til innføring av sanksjonsregime med bøter fra 100 000 kroner. Intervjuene viste at personell som følger opp kontraktene til daglig, kan komme i en krevende balansegang mellom å opprettholde et godt samarbeidsklima med entreprenøren og å bruke formelle sanksjoner ved avvik. Systemet for oppfølging av arbeidsvarsling gir i liten grad støtte til vurderingen av når det skal sanksjoneres, hvilke sanksjoner som bør benyttes, eller hvor omfattende sanksjonene bør være. Dette overlates i stor grad til den enkelte kontrakt, noe som kan gi ulik praksis og svekke forutsigbarheten i oppfølgingen. Tilsynet vurderer at reaksjoner ved alvorlige eller gjentakende avvik innen arbeidsvarsling bør være forutsigbare og stå i rimelig forhold til avvikets alvorlighet, den potensielle trafikksikkerhetsrisikoen og den økonomiske gevinsten entreprenøren kan ha ved manglende etterlevelse. Dersom reaksjonene ikke oppleves som tilstrekkelig virkningsfulle, kan dette svekke den preventive effekten av oppfølgingen. Dette er særlig utfordrende fordi feil og mangler ved arbeidsvarsling kan ha direkte betydning for trafikksikkerheten. Intervjuene viste videre at det mangler enhetlig veiledning for gradering av avvik, og at det mangler funksjonalitet i ELRAPP for å identifisere søkervirksomheten og ta ut statistikk på tvers av kontroller, og på denne måten systematisk kunne legge identifiserte avvik til grunn for evaluering og justering av Statens vegvesen sin oppfølging av entreprenørene.

Vegtilsynet vurderer at de etablerte rutineene for avviksoppfølging i hovedsak er tilfredsstillende innrettet, men at etterlevelsen bør styrkes, særlig med hensyn til rettidig lukking av avvik, enhetlig praksis for bruk av sanksjoner og bedre systemstøtte for å sikre mer lik og forutsigbar oppfølging av avvik som kan ha betydning for trafikksikkerheten.



Funn 5 – avvik

Statens vegvesen sikrer ikke i tilstrekkelig grad at identifiserte avvik i entreprenørenes gjennomføring av arbeidsvarsling lukkes innen fastsatte frister. Statens vegvesen mangler systematikk for å legge identifiserte avvik til grunn for evaluering og justering av oppfølgingen av entreprenører, og systemet gir i liten grad støtte til enhetlig bruk av

sanksjoner. Statistikk viser at ca. 17 % av kontrollene utbedres innen frist, og at en betydelig andel kontroller er ikke ferdigbehandlet.

5. Konklusjon

Samlet sett viste tilsynssaken at Statens vegvesen har etablert et kvalitetssystem med prosesser og aktiviteter for oppfølging og kontroll av arbeidsvarsling, herunder en digital kontrolløsning i ELRAPP. Denne delen av kvalitetssystemet har imidlertid kun vært operativt i et par år, og tilsynet avdekket svakheter i etterlevelsen av systemet.

Statens vegvesen har ikke gjennomført kontroll av arbeidsvarsling på en vesentlig andel av kontraktene med aktive arbeidsvarslingsplaner. I 2025 hadde 225 av 271 kontrakter, tilsvarende 83 %, ikke oppfylt kravet i kvalitetssystemet om én kontroll per aktivt kvartal per kontrakt.

Statens vegvesen sikrer ikke i tilstrekkelig grad at identifiserte avvik i entreprenørenes gjennomføring av arbeidsvarsling lukkes innen fastsatte frister. Statens vegvesen mangler systematikk for å legge identifiserte avvik til grunn for evaluering og justering av oppfølgingen av entreprenører, og systemet gir i liten grad støtte til enhetlig bruk av sanksjoner. Statistikk viser at ca. 17 % av kontrollene utbedres innen frist, og en betydelig andel kontroller er ikke ferdigbehandlet.

Statens vegvesen gjennomfører ikke dokumenterte, systematiske risikovurderinger som grunnlag for utforming av planer for oppfølging og kontroll av entreprenørers gjennomføring av arbeidsvarsling på den enkelte kontrakt, og bør sikre at dette gjøres.

Statens vegvesen bør sikre at SHA-kontrollplaner som inkluderer arbeidsvarsling utarbeides for alle kontrakter med aktive arbeidsvarslingsplaner, og at det etableres systematikk for å verifisere at slike planer er utarbeidet og følges opp.

Statens vegvesen bør sikre erfaringsoverføring ved systematisk sammenstilling og bruk av data fra gjennomførte kontroller som er registrert i ELRAPP, både som grunnlag for planlegging av nye kontroller og som læring for relevante deler av virksomheten.