

## **Tilsynsrapport**

sak 2018-15

Oppfølging av funn avdekket gjennom  
sykkelveginspeksjoner

Statens vegvesen, Region vest

<b>Saksnummer</b>	2018-15
<b>Publiseringsdato</b>	23.01.2019
<b>Tilsynslag</b>	Bente I. B. Molland, tilsynsleder Frode Himle Halrynjo, fagrevisor veg Liv Rørlien, fagrevisor juridisk
<b>Tilsynspart</b>	Statens vegvesen, Region vest

## Om rapporten

Vegtilsynet har ført tilsyn med Statens vegvesen, Region vest sin oppfølging av funn avdekket gjennom sykkelveginspeksjoner.

Tilsynet ble gjennomført i alle de tre vegavdelingene i Region vest, og har omfattet oppfølgingen av tre sykkelveginspeksjoner i vegavdeling Sogn og Fjordane, to i vegavdeling Hordaland og seks i vegavdeling Rogaland.

Tilsynssaken er gjennomført som en revisjon med innledende dokumentgjennomgang og påfølgende intervju med personer fra aktuelle seksjoner i alle de tre vegavdelingene.

Vegtilsynet gjør oppmerksom på at tilsynet gjelder oppfølging av de gjennomførte sykkelveginspeksjonene. Vi har ikke undersøkt kvaliteten på den enkelte sykkelveginspeksjon.

Sign.:



Trude Tronerud Andersen  
direktør

Sign.:



Bente I. B. Molland  
tilsynsleder

# Sammendrag

Målet med tilsynet har vært å undersøke om Statens vegvesen, Region vest følger opp funn avdekket gjennom sykkelveginspeksjon.

Samlet sett viste tilsynssaken at:

- Ingen av de tre plan og forvaltningsseksjonene har sikret at alle vedtatte tiltak er blitt gjennomført.
- Plan og forvaltningsseksjonen Sogn og Fjordane følger ikke opp vegseksjon Fjordane sin gjennomføring av strakstiltakene, men forventer at tiltakene gjennomføres. Det samme gjelder plan og forvaltning, Stavanger sin oppfølging av strakstiltakene. Seksjon for plan og forvaltning Bergen sikrer ikke at vegseksjon Bergensområdet får tilstrekkelig informasjon slik at det er sporbart og tydelig for vegseksjonen hva de skal utføre. De tre plan og forvaltningsseksjonene mangler et system for oppfølging av investeringstiltakene.
- Alle de tre vegavdelingene mangler hjelpemidler til prosessen med å velge ut og prioritere tiltak basert på funnets alvorlighetsgrad og tiltakets kostnad. De mangler også verktøy til å vurdere om det er mest lønnsomt å gjennomføre tiltak hver for seg eller om flere tiltak skulle vært slått sammen for å bedre utnyttelse av de økonomiske midlene.
- Det avdekkes ikke alltid bakenforliggende årsaker til hvordan inspeksjonsfunnene oppsto. Dermed blir ikke de mest egnede tiltakene gjennomført for å hindre at de oppstår igjen.
- Ikke alle undersøkte T-ess-skjema fra sykkelveginspeksjonene i de tre vegvdelingene viser type funn og alvorligheten til disse. For de undersøkte sykkelveginspeksjonene i vegavdeling Rogaland mangler utfylte T-ess-skjema i tre av inspeksjonene.

Vegtilsynet har funnet fem avvik som vil bli fulgt opp med Statens vegvesen, Region vest. I tillegg er det gjort fem observasjoner.

# Innhold

1. Bakgrunn	5
2. Mål og problemstilling	6
3. Tilsynsresultater	7
4. Konklusjon	17

# 1. Bakgrunn

I Statens vegvesens handlingsprogram står det at «Inspeksjoner av alle gang- og sykkelanlegg og nasjonale sykkelruter skal være gjennomført i løpet av 2019 med hensyn til trafikksikkerhet».<sup>1</sup>

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* står det at «En sykkelveginspeksjon er en systematisk gjennomgang av en sykkelrute for å identifisere feil og mangler. Trafikksikkerhet er et sentralt tema i disse inspeksjonene. Statens vegvesen vil videreføre målsettingen om at alle sykkelruter langs riksvegnettet skal være ferdig inspisert innen utgangen av 2019. Av totalt 1476 km med sykkelruter langs riksveger var det per 1/1 - 2017 gjennomført sykkelveginspeksjon av 60,3 prosent, mens kun 36,2 prosent var utbedret. Dette viser at det er behov for bedre rutiner for oppfølging av sykkelveginspeksjonene med nødvendige utbedringer.»<sup>2</sup>

Med bakgrunn i dette ville Vegtilsynet i denne tilsynssaken undersøke oppfølgingen av de sykkelveginspeksjonene som er gjennomført i Region vest i perioden fra 2014 og fram til i dag.

<sup>1</sup> *Handlingsprogram 2018–2023 (2029)*, kap. 5.4. «Programområdene»

<sup>2</sup> *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*, kap. 6.2.2 «Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende».




## 2. Mål og problemstilling

Målet med tilsynet har vært å undersøke om Statens vegvesen, Region vest følger opp funn avdekket gjennom sykkelveginspeksjon. Problemstillingen er:

- Sikrer Statens vegvesen, Region vest at trafikksikkerheten på areal for syklist er ivaretas gjennom oppfølgingen av sykkelveginspeksjonene?

### 3. Tilsynsresultater

Symbolene som er brukt for å illustrere tilsynsfunnene i rapporten går fram av tabellen under:

Symbol	Vurdering av samsvar med tilsynskriterier
	Avvik: Mangel på samsvar med krav
	Observasjon: Forhold der en gjennom revisjonen har sett at det er potensial for forbedring hos tilsynspart
	Tilsynskriteriet er oppfylt

Utkast til rapport ble lagt fram for tilsynspart 20.12.2018, med frist for å gi tilbakemelding på faktafeil. Tilsynspart gav slik tilbakemelding innen fristen og dette er tatt hensyn til ved utarbeiding av endelig tilsynsrapport.

Vegtilsynet har undersøkt oppfølgingen av følgende sykkelveginspeksjoner (årstall for gjennomføring i parentes):

<b>Vegavdeling Sogn og Fjordane</b>	Rv. 15 Tennebø – Måløybrua (2014)
	Rv. 55 Hermansverk – Leikanger (2014)
	Rv. 13 Vik sentrum (2018)
<b>Vegavdeling Hordaland</b>	Bergen sentrum – Flesland (2015)
	E39 Føyno – Sandvikvåg (2016)
<b>Vegavdeling Rogaland</b>	E39 Ålgård – Høyland (2014)
	Rv. 509 Hafrsfjord bru – Ivar Aasens vei (2015)
	E39 Ålgård – Skurve (2016)
	E39 x Eskelandsveien – x Goaveien (2017)
	Rv. 42 Slettebø – Eie (2017)
	Rv. 44 Skjæveland – Stangeland (2018)

**Relevans for tilsynskriteriene:** For å kartlegge mangler og gjennomføre tiltak for å ivareta trafikksikkerheten på gang- og sykkelveger, har Vegdirektoratet i brev datert 17.10.2018 «Svar på varsel om tilsyn i sak 2018–15 *Sykkelveginspeksjoner*» informert om at det skal gjennomføres sykkelveginspeksjoner på alle sykkelruter langs riksvegnettet. I samme brev er det informert om det er håndbok V720 *Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner* (2005) og Håndbok 249 *Sykkelveginspeksjoner* (2004) som skal legges til grunn ved gjennomføring av denne oppgaven.

**1. Rapportskjema fra sykkelveginspeksjon skal vise type funn og alvorligheten til disse**  
**Tilsynskriterium:** Rapportskjema (T-ess) skal vise type funn (avvik/feil/merknad) og utfylt risikomatrix som viser alvorligheten til funnet, jfr. Håndbok V720 *Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner*, del 2 «Trafikksikkerhetsinspeksjoner», kapittel 8 «Innhold i en TS-Inspeksjonsrapport», punkt 5 «Oppsummering av inspeksjonen» og punktet «Vedlegg» og Håndbok 249 *Sykkelveginspeksjoner*, metodeark B.

Alvorlighetsgraden til alle funn vurderes i henhold til figur 1.

Alvorlighetsgrad	(Kryss av i aktuell rute)		
Konsekvens → Sannsynlighet ↓	Lettere	Alvorlig	Meget alvorlig / drept
Liten			
Middels			
Høy			

Figur 1: Mal fra T-ess-skjema til vurdering av alvorligheten til funn

**Tilsynsbevis:** Dokumentgjennomgangen av T-ess-skjema fra de utvalgte sykkelveginspeksjonene viste følgende:

Tabell 1: Synliggjøring av funn i T-ess skjema

Sykkelveginspeksjon		Type funn synliggjort?	Alvorligheten til funnet synliggjort i risikomatrix?
Vegavd. Sogn og Fjordane	Rv. 15 Tennebø – Måløybrua	ja	ja
	Rv. 55 Hermansverk - Leikanger	ja	mangler 1 av 90
Vegavd. Hordaland	Rv. 13 Vik sentrum	mangler 1 av 32	ja
	Bergen sentrum – Flesland	mangler 4 av 200	ja
Vegavd. Rogaland	E39 Føyne – Sandvikvåg	ja	mangler 1 av 157
	E39 Ålgård – Høyland	-*	- *
	Rv. 509 Hafrsfjord bru – Ivar Aasens vei	ja	mangler 7 av 92
	E39 Ålgård – Skurve	-*	-*
Vegavd. Rogaland	E39 x Eskelandsveien – x Goaveien	-*	-*
	Rv. 42 Slettebø – Eie	ja**	ja**
	Rv. 44 Skjæveland – Stangeland	ja	ja

\* Disse inspeksjonene mangler inspeksjonsrapport inkludert utfylte T-ess-skjema

\*\* Denne inspeksjonen har utfylte T-ess-skjema, men mangler selve inspeksjonsrapporten



**Vurdering:** Vegtilsynet ser at det stort sett alltid fylles ut T-ess-skjema når det gjennomføres sykkelveginspeksjon, og at type funn og alvorligheten til disse er synliggjort. Utfylte T-ess-skjema danner grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som må gjennomføres for å lukke de funnene som er avdekket. Når T-ess-skjema mangler eller utfyllingen av skjemaet er mangelfullt, gir dette et for dårlig grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som må gjennomføres.



**Avvik 1**

For de undersøkte sykkelveginspeksjonene i vegavdeling Rogaland mangler utfylte T-ess-skjema i tre av inspeksjonene.



**Avvik 2**

Ikke alle undersøkte T-ess-skjema fra sykkelveginspeksjonene i de tre vegvdelingene viser type funn og alvorligheten til disse.

## 2. Inspeksjonsrapporten fra sykkelveginspeksjon skal vise forslag til tiltak

**Tilsynskriterium:** Inspeksjonsrapporten og vedlagt rapportskjema (T-ess) skal vise forslag til tiltak, jfr. Håndbok V720 *Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner*, del 2 «Trafikksikkerhetsinspeksjoner», kapittel 7 «Standardisering av rapport» (T-ess) og kapittel 8 «Innhold i en TS-Inspeksjonsrapport», punkt 5 «Oppsummering av inspeksjonen» og Håndbok 249 *Sykkelveginspeksjoner*, metodeark B.

**Tilsynsbevis:** For tre av inspeksjonene fra Vegavdeling Rogaland er det ikke skrevet inspeksjonsrapport eller fylt ut rapportskjema (T-ess). Det er lagt fram et notat for hver av disse inspeksjonene som viser forslag til tiltak. For resten av inspeksjonene i de tre vegavdelingene er det skrevet inspeksjonsrapport og fylt ut rapportskjema (T-ess) som viser forslag til tiltak.

**Vurdering:** Vegtilsynet ser at forslag til tiltak synliggjøres, selv om det ikke alltid skrives inspeksjonsrapport eller fylles ut T-ess skjema.



Tilsynskriteriet er oppfylt.

### 3. Prosjekteier er ansvarlig for å bestemme hvilke tiltak som skal gjennomføres

**Tilsynskriterium:** Prosjekteier er ansvarlig for å bestemme hvilke tiltak som skal gjennomføres, jfr. Håndbok V720 *Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner*, del 0 «Generelle bestemmelser», kapittel 6 «Proessen», kapittel 6.2 «Eksisterende veg, punktet om prosjekteiers ansvar».

**Tilsynsbevis:** Seksjon for plan og forvaltning i hver av de tre vegavdelingene har rollen som prosjekteier når det gjelder å bestemme hvilke tiltak som skal gjennomføres etter sykkelveginspeksjoner.

Seksjon for plan og forvaltning i vegavdelingene bruker faglig skjønn og erfaring for å velge ut og prioritere tiltak basert på funnets alvorlighetsgrad og tiltakets kostnad. De har ingen metodiske verktøy til hjelp i denne jobben, og vurderingen blir ikke dokumentert.

Vegseksjonene opplyser at utførende noen ganger velger å omprioritere rekkefølgen på gjennomføringen av tiltakene for bedre utnyttelse av de økonomiske midlene.

Seksjon for plan og forvaltning i vegavdelingene gjør en vurdering av de foreslåtte tiltakene slik de er beskrevet i inspeksjonsrapporten. Tiltak blir utført for å utbedre funnet. Det gjøres ingen vurdering av hvordan funnet oppstod og hvordan en kan hindre at det kommer tilbake.

**Vurdering:** Etter det Vegtilsynet finner, sikrer ikke dagens arbeidsmåte at tiltak med stor risikoreducerende effekt og lav kostnad alltid prioriteres når det skal bestemmes hvilke tiltak som skal gjennomføres. Et metodisk verktøy kunne vært til hjelp i oppgaven med å velge ut og prioritere tiltak. Dette ville også vært til hjelp for å dokumentere vurderingene.

Vegtilsynet ser at det i prioriteringsarbeidet kunne inngå en vurdering på om det er mest lønnsomt å gjennomføre tiltakene hver for seg eller om flere tiltak skulle vært slått sammen. En slik vurdering kunne ført til at utførende kunne forholdt seg til prioriteringslista uten å omprioritere etter at prosjekteier har bestemt hvilke tiltak som skal gjennomføres.

Vegtilsynet finner at vegavdelingene vurderer de foreslåtte tiltakene uten å avdekke bakenforliggende årsaker for inspeksjonsfunnet. Dette kan medføre at det mest egnede tiltaket ikke blir bestemt gjennomført, dermed kan tilsvarende funn foreligge flere steder eller oppstå på ny, uten å bli utbedret.



#### Observasjon 1

Det mangler hjelpemidler til prosessen med å velge ut og prioritere tiltak basert på funnets alvorlighetsgrad og tiltakets kostnad.

**Observasjon 2**

Det mangler verktøy til å vurdere om det er mest lønnsomt å gjennomføre tiltak hver for seg eller om flere tiltak skulle vært slått sammen.

**Observasjon 3**

Det mangler en vurdering av bakenforliggende årsaker til inspeksjonsfunnet.

#### 4. Prosjekteier er ansvarlig for å følge opp gjennomføringen av tiltak

**Tilsynskriterium:** Prosjekteier er ansvarlig for å følge opp gjennomføringen av tiltak, jfr. håndbok V720 *Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner*, del 2 «Trafikksikkerhetsinspeksjoner», kapittel 6 «Etterarbeid».

**Tilsynsbevis:** Seksjon for Plan og forvaltning i hver av de tre vegavdelingene har rollen som prosjekteier når det gjelder å følge opp gjennomføringen av både strakstiltakene og investeringstiltakene etter sykkelveginspeksjoner. Seksjon for plan og forvaltning har oversikten over alle tiltak, og har bestemt hvilke tiltak som skal gjennomføres. Tiltakene består av strakstiltak og investeringstiltak. Strakstiltakene er mindre tiltak som ikke krever reguleringsplaner. Seksjon for plan og forvaltning bestiller gjennomføringen av strakstiltak hos den vegseksjonen som er ansvarlig for utførelsen av disse. Investeringstiltakene er det plan og forvaltning som er ansvarlig for å gjennomføre.

Vegseksjon Bergensområdet får beskjed fra seksjon for plan og forvaltning Bergen om utførelse av strakstiltak, uten at det foreligger en formell bestilling. Vegseksjonen opplyser at de hadde hatt nytte av å få en formell bestilling inkludert T-ess-skjema, slik at det blir mer sporbart og tydelig hva som skal utføres.

Seksjon for plan og forvaltning i alle de tre vegavdelingene opplyser at oppfølgingen av strakstiltakene blir ivaretatt ved at tiltakene sendes til over til vegseksjonene som utfører. Det blir opplyst at det mangler et system for å følge opp gjennomføringen av investerings-tiltakene.

Plan og forvaltning i Bergen har lister for hver sykkelveginspeksjon der det legges inn status for de ulike tiltakene.

Plan og forvaltningsseksjonen Sogn og Fjordane har lister for hver sykkelveginspeksjon gjennomført i Sogn der status for de ulike tiltakene legges inn. For sykkelveginspeksjoner gjennomført i Fjordane ble det opplyst at det forventes at alle tiltak som er sendt til vegseksjonen for utførelse, er blitt gjennomført, uten at de etterspør eller mottar noen tilbakemelding fra vegseksjonene på status.

Seksjon for plan og forvaltning Stavanger har ingen oversikt over status på de tiltakene som er sendt til vegseksjonene for utførelse. Det ble opplyst at det forventes at alle tiltak som er sendt til vegseksjonen er blitt gjennomført, uten at seksjonen etterspør eller mottar noen tilbakemelding fra vegseksjonene. Etter intervjuene har seksjon for plan og forvaltning gått gjennom tiltakene for sykkelveginspeksjonene på Rv. 509 Hafrsfjord bru – Ivar Aasens vei og på Rv. 44 Skjæveland – Stangeland og rapportert status til Vegtilsynet.

**Vurdering:** Vegtilsynet mener at vegseksjon Bergensområdet bør motta en formell bestilling fra seksjon for plan og forvaltning Bergen. Dette for å sikre at vegseksjonen får tilstrekkelig informasjon og at det er sporbart og tydelig for vegseksjonen hva de skal utføre.

Etter det Vegtilsynet finner, mangler det en oversikt over og en systematisk oppfølging av de investeringstiltakene som ikke blir gjennomført. Det mangler et system som sikrer at disse tiltakene ivaretas i eventuelle framtidige planbehandlinger.

Vegtilsynet finner at plan og forvaltningsseksjonen Sogn og Fjordane ikke følger opp vegseksjon Fjordane sin gjennomføring av strakstiltakene, men forventer at tiltakene gjennomføres. Det samme gjelder plan og forvaltning Stavanger sin oppfølging av strakstiltakene.



**Avvik 3**

Plan og forvaltningsseksjonen Sogn og Fjordane følger ikke opp gjennomføringen av strakstiltakene etter sykkelveginspeksjoner i vegseksjon Fjordane.



**Avvik 4**

Seksjon for plan og forvaltning Stavanger følger ikke opp gjennomføringen av strakstiltakene.



**Observasjon 4**

Seksjon for plan og forvaltning Bergen sikrer ikke at vegseksjon Bergensområdet får tilstrekkelig informasjon slik at det er sporbart og tydelig for vegseksjonen hva de skal utføre.



**Observasjon 5**

Det mangler et system som sikrer oppfølging av investeringstiltakene.

## 5. Alle vedtatte tiltak skal gjennomføres

**Tilsynskriterium:** Prosjekteier er ansvarlig for å gjennomføre tiltak som er bestemt, jfr. Håndbok V720 *Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner*, del 0 «Generelle bestemmelser», kapittel 6.2 «Eksisterende veg», punktet om prosjekteiers ansvar.

### Tilsynsbevis:

Plan og forvaltningsseksjonen Sogn og Fjordane har fast rutine der tiltak prioriteres før de settes i bestilling hos vegseksjonen.

Seksjon plan og forvaltning Bergen opplyser at alle tiltak etter sykkelveginnspeksjonene skal gjennomføres.

Seksjon plan og forvaltning Stavanger opplyser at alle strakstiltak skal gjennomføres.

Gjennomgangen av tiltakene i de utvalgte sykkelveginnspeksjonene viste følgende:

*Tabell 2: Oversikt over utførte tiltak, november 2018*

Sykkelveginnspeksjon*		Totalt antall funn avdekket	Antall tiltak bestemt utført	Antall tiltak utført
Vegavdeling Sogn og Fjordane	Rv. 15 Tennebø – Måløybrua (2014)	38	20	20 (100%)
	Rv. 55 Hermansverk – Leikanger (2014)	89	20	14 (70%)
Vegavd. Hordaland	Bergen sentrum – Flesland (2015)	200	150	75 (50%)
	E39 Føyne – Sandvikvåg (2016)	157	156	142 (91%)
Vegavd. Rogaland	Rv. 509 Hafrsfjord bru – Ivar Aasens vei (2015)	92	61	53 (87%)

\* Sykkelveginnspeksjonene av nyere dato, på korte strekninger eller med få funn er ikke tatt med i tabellen.

Tabell 3: Oversikt over utførte tiltak pr alvorlighetsgrad for funn, november 2018

Sykkelveginspeksjon*		Tot. antall funn avdekket	Røde funn som er utbedret	Orange funn som er utbedret	Gule funn som er utbedret
Vegavd. Sogn og Fjordane	Rv. 15 Tennebo – Måløybrua (2014)	38	-**	16 (66%)	4 (29%)
	Rv. 55 Hermansverk – Leikanger (2014)	89***	-**	4 (25%)	28 (39%)
Vegavd. Hordaland	Bergen sentrum – Flesland (2015)	200	13 (41%)	54 (38%)	8 (32%)
	E39 Føyno – Sandvikvåg (2016)	157***	16 (89%)	77 (90%)	49 (94%)
Vegavd. Rogaland	Rv. 509 Hafrsfjord bru – Ivar Aasens vei (2015)	92****	5 (71%)	27 (57%)	26 (84%)

\* Sykkelveginspeksjonene av nyere dato, på korte strekninger eller med få funn er ikke tatt med i tabellen.

\*\* ingen røde funn avdekket i inspeksjonen

\*\*\* 1 funn mangler alvorlighetsgrad, se tabell 1.

\*\*\*\* 7 funn mangler alvorlighetsgrad, se tabell 1.

**Vurdering:** Vegtilsynet ser at vegavdelingene ikke alltid har sikret at alle vedtatte tiltak er blitt gjennomført.

Vegtilsynet finner at flere av funnene med rød og orange alvorlighetsgrad ikke er blitt utbedret ennå. For noen av disse er det heller ikke bestemt at tiltak skal gjennomføres.



#### Avvik 5

Ingen av de tre plan og forvaltningsseksjonene har sikret at alle vedtatte tiltak er blitt gjennomført.



## 4. Konklusjon

Ut fra undersøkelsen av oppfølgingen av funn avdekket gjennom sykkelveginspeksjoner, er Vegtilsynets vurdering at oppfølgingen av sykkelveginspeksjonene i de tre vegavdelingene ikke fullt ut har ivaretatt trafikksikkerheten. Flere år etter at sykkelveginspeksjonene er utført finnes flere trafikkkfarlige forhold på inspeksjonsrutene i alle de tre vegavdelingene.

Vegtilsynet fant at:

- Ingen av de tre plan og forvaltningsseksjonene har sikret at alle vedtatte tiltak er blitt gjennomført.
- Plan og forvaltningsseksjonen Sogn og Fjordane følger ikke opp vegseksjon Fjordane sin gjennomføring av strakstiltakene, men forventer at tiltakene gjennomføres. Det samme gjelder plan og forvaltning Stavanger sin oppfølging av strakstiltakene. Seksjon for plan og forvaltning Bergen sikrer ikke at vegseksjon Bergensområdet får tilstrekkelig informasjon slik at det er sporbart og tydelig for vegseksjonen hva de skal utføre. De tre plan og forvaltningsseksjonene mangler et system for oppfølging av investeringstiltakene.
- Alle de tre vegavdelingene mangler hjelpemidler til prosessen med å velge ut og prioritere tiltak basert på funnets alvorlighetsgrad og tiltakets kostnad. De mangler også verktøy til å vurdere om det er mest lønnsomt å gjennomføre tiltak hver for seg eller om flere tiltak skulle vært slått sammen for å bedre utnyttelse av de økonomiske midlene.
- Det avdekkes ikke alltid bakenforliggende årsaker til hvordan inspeksjonsfunnene oppsto. Dermed blir ikke de mest egnede tiltakene gjennomført for å hindre at de oppstår igjen.
- Ikke alle undersøkte T-ess-skjema fra sykkelveginspeksjonene i de tre vegavdelingene viser type funn og alvorligheten til disse. For de undersøkte sykkelveginspeksjonene i vegavdeling Rogaland mangler utfylte T-ess-skjema i tre av inspeksjonene.