

**Tilsynsrapport**  
sak 2020-05

Tiltakstid ved drift av eksisterende veg

Statens vegvesen

<b>Saksnummer</b>	2020-05
<b>Publiseringsdato</b>	17.12.20
<b>Tilsynslag</b>	Stefan Karlstrøm, tilsynsleder Sverre Slettemark, fagrevisor veg Håvard Hanto-Haugse, fagrevisor juridisk
<b>Tilsynspart</b>	Statens vegvesen

## Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn i Statens vegvesen. Tilsynssaken omhandler hvorvidt Statens vegvesen bruker styringssystemet sitt for å håndtere avvik på og langs veg på en tilfredsstillende måte, etter at de er oppdaget.

Rapporten inneholder en oppsummering av tilsynet og en presentasjon av tilsynsfunnene. Statens vegvesen skal innen fastsett 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.

17.12.20

Sign.:



Vegard Hansen  
*fungerende direktør*

Sign.:



Stefan Karlstrøm  
*tilsynsleder*

## Sammendrag

Målet med tilsynet har vært å undersøke om Statens vegvesen etterlever styringssystemet sitt for å sikre at rapporterte avvik på eller langs vegen håndteres raskt nok til at trafikksikkerheten ivaretas.

Vegtilsynet har undersøkt styringssystemet for å rapportere avvik på eller langs vegen, utført dokumentgjennomgang av 19 utvalgte driftskontrakter og intervjuet relevante personer fra syv av de 19 driftskontraktene.

Samlet sett viste tilsynssaken at det er vesentlige svakheter i måten Statens vegvesen dokumenterer og følger opp avvik knyttet til riksveginfrastrukturen.

Etter Vegtilsynets vurdering fører disse svakhetene til at Statens vegvesen mangler tilstrekkelig kontroll med tilstanden til riksveginfrastrukturen og om trafikksikre avvik utbedres raskt nok til at trafikantenes sikkerhet blir ivaretatt.

Vegtilsynet fant tre avvik som vil bli fulgt opp med Statens vegvesen.

- Statens vegvesen mottar ikke rapport om alle hendelser i tråd med kanaler og frister angitt i håndbok R763 – dokumenter for driftskontrakter veg.
- Statens vegvesen fastlegger ikke tilstanden for objekt med avvik i tråd med håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveg*.
- Statens vegvesen kan ikke dokumentere at de utbedrer avvik i tråd med krav til tiltakstid som fastsatt i håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveg*.

I tillegg er det gjort tre observasjoner:

- Statens vegvesen bør vurdere om dagens rapporteringsrutiner og målinger gir tilstrekkelig styringsinformasjon om avvikshåndteringen til å kunne ha kontroll med at de sikrer «størst mulig trygg og god avvikling av trafikk», og til å følge opp entreprenørene på en god måte.
- Statens vegvesen bør vurdere dagens praksis rundt utfylling av frister for oppfølging i ELRAPP.
- Statens vegvesen bør sikre konsistens mellom fristene for utbedring av avvik i styringssystemet for drift og vedlikehold.

# Innhold

Om rapporten .....	2
Sammendrag .....	3
Innhold .....	4
1. Bakgrunn.....	5
2. Mål og problemstilling .....	6
3. Gjennomføring og metode .....	6
4. Tilsynsresultat .....	7
5. Konklusjon.....	18
Vedlegg 1: Intervjuet personell.....	19
Vedlegg 2: Oversikt over undersøkte driftskontrakter .....	20

# 1. Bakgrunn

Reduksjonen i antall alvorlig skadde og drepte i trafikken er blant annet et resultat av gradvis forbedring av sikkerheten i vegnettet, inkludert de objektene som inngår i, eller befinner seg i umiddelbar nærhet av, vegen. For at reduksjonen skal fortsette, er det viktig å opprettholde funksjonen til objekter som skal bedre sikkerheten, samt å sikre at ingen objekter har skader og endringer som gjør at de i seg selv blir en fare for trafikantene. I det følgende omtales slike skader og endringer som «avvik».

Avvik på og langs vegene kan oppstå på kort tid, for eksempel ved at objekt blir skadet eller flyttet. Det er derfor nødvendig å regelmessig innhente informasjon om tilstanden til slike objekter. Videre må avvik som kan øke sannsynligheten eller konsekvensene av ulykker utbedres raskt nok til å unngå at det faktisk fører til flere eller mer alvorlige ulykker.

Vegtilsynet har i tidligere saker rettet mot drift og vedlikehold av skredobjekt og rekkverk, sett at Statens vegvesen ikke utbedrer kjente avvik i samsvar med egne frister. Vegtilsynet ønsker i denne saken å se om dette også gjelder andre objekter innen drift og vedlikehold.

I lys av at Vegtilsynet har hatt separate saker som blant annet har sett på lukking av avvik knyttet til tunnel og bro, er denne saken avgrenset til avvik på veg i dagen.

## 2. Mål

Målet med tilsynet har vært å undersøke om Statens vegvesen etterlever styringssystemet sitt for å sikre at rapporterte avvik på eller langs vegen håndteres raskt nok til at trafikksikkerheten ivaretas.

## 3. Gjennomføring og metode

Tilsynssaken er gjennomført som en revisjon.

Vegtilsynet sendte varsel om tilsyn 25.05.20. Det ble gjennomført åpningsmøte med tilsynspart 10.06.20 for å informere ytterligere om tilsynssaken, gjøre nødvendige avklaringer om gjennomføringen av tilsynet, og å opprette en god dialog med tilsynspart.

Vegtilsynet har undersøkt 19 driftskontrakter<sup>1</sup>, geografisk fordelt over hele Norge, og med ulik mengde kilometer og ÅDT. ELRAPP er Statens vegvesen sitt system for elektronisk rapportering og oppfølging av oppgaver relatert til drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar. ELRAPP brukes til rapportering mellom entreprenør og byggherre, og vi har i hovedsak hentet bevisene i saken derfra.

Undersøkelsen omfattet gjennomgang av alle R2- og R5-skjema<sup>2</sup> som ble rapportert inn i ELRAPP i perioden 01.12.19 - 29.02.20 i de 19 driftskontraktene. Vi gikk gjennom 227 R2-skjema og 180 R5-skjema. Antall innrapporterte R2- og R5-skjema varierer stort fra kontrakt til kontrakt. For R2-skjema er variasjonen fra 0 til 93 innrapporteringer, i snitt 12 per kontrakt. For R5-skjema er variasjonen fra 0 til 26 innrapporteringer, i snitt 10 per kontrakt.

I tillegg har vi gått gjennom aktuelle kontraktsdokument og intervjuet relevante personer.

Statens vegvesen har i svar på utkast til rapport opplyst at et flertall av avvikene som oppstår på oppgaver med funksjonsansvar, utbedres fortløpende, og aldri rapporteres til byggherren. Vegtilsynet er kjent med at ikke alle avvikene skal rapporteres inn, jf. håndbok R763 - *dokumenter for driftskontrakter veg* kapittel C3 punkt 8.4.3 andre avsnitt første kulepunkt.

Håndteringen av disse er ikke tema i tilsynssaken og er følgelig heller ikke kommentert.




---

<sup>1</sup> Oversikt over de 19 driftskontraktene ligger som vedlegg 2

<sup>2</sup> R2 omfatter «Hendelser, ulykker, skader feil og mangler m.m.». R5 omfatter «Skade på objekter som inngår i kontrakten påført av kjent/ukjent motorvogn»

## 4. Tilsynsresultat

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

<b>Symbol</b>	<b>Vurdering av samsvar med tilsynskriterium</b>
	Avvik: Manglende samsvar med krav
	Observasjon: Forhold der en gjennom revisjonen har sett at det er potensial for forbedring hos tilsynspart
	Undersøkelsen har ikke avdekket avvik eller observasjoner

Utkast til rapport ble lagt fram for tilsynspart 11.11.20, med frist for å gi tilbakemelding på faktafeil. Tilsynspart gav slik tilbakemelding innen fristen og dette er tatt hensyn til ved utarbeidelse av tilsynsrapporten.

**Tilsynskriterium 1:** Statens vegvesen skal motta rapport om avvik i tråd med kanaler og frister angitt i driftskontrakten.

**Utledning av tilsynskriterium:** Plikten til å bruke virksomhetens eget styringssystem følger av vegloven § 11 b.

Kravene i styringssystemet som Vegtilsynet kontrollerer etterlevelsen av er beskrevet i håndbok R763:

- Alvorlige hendelser skal rapporteres «umiddelbart», jf. kapittel C3 punkt 8.4.3 første avsnitt<sup>3</sup>.
- Øvrige hendelser skal rapporteres «uten ugrunnet opphold»<sup>4</sup>, jf. kulepunktliste i kapittel C3 punkt 8.4.3 andre avsnitt.
- Hendelser på veg i dagen som skal rapporteres, skal rapporteres elektronisk i IT-systemet ELRAPP, jf. kapittel C3 punkt 8.4.2a første og andre avsnitt sammen med punkt 8.4.3.
- Entreprenøren skal bruke spesielle skjema ved rapportering av skader/feil/avvik/mangler knyttet til vegobjekt og vegtilstand, se skjema R2 og R5 i ELRAPP, jf. kapittel C3 punkt 8.4.3 syvende avsnitt.
- Alle avvik som blir avdekket [under generell inspeksjon], men ikke rettet på stedet, skal rapporteres på skjema R2 i ELRAPP senest dagen etter at inspeksjonen er utført, jf. kapittel D1 prosess 18.21.

Ifølge kapittel C3 punkt 8.4.3 tiende avsnitt skal «Skade påført av kjent/ukjent motorvogn på objekter som inngår i kontraktsarbeidet», altså R5-hendelser, behandles som beskrevet i kapittel C3 punkt 15.1. Dette avsnittet sier at «Skjema R5 fra ELRAPP inngår i rapporten, se også kap. D2-IC1510. Rapporten skal være byggherren i hende senest 1 måned etter skadetidspunktet. Det skal sendes en rapport for hvert enkelt skadetilfelle.»

Statens vegvesen opplyste i møte 3. desember 2020 at intensjonen var at alle hendelser, ulykker, skader, feil og mangler skal rapporteres med R2-skjema, og så skulle eventuelt R5-skjema sendes inn i etterkant, for skader utført av kjent/ukjent motorvogn. Vegtilsynet har gått gjennom opplysningene fra ELRAPP, og av 229 R2-skjema og 182 R5-skjema, var det

---

<sup>3</sup> Vegtilsynet har fått opplyst fra Statens vegvesen at dette skal forstås som at driftsentreprenøren der og da skal ringe til angitt kontaktperson i Statens vegvesen.

<sup>4</sup> Vegtilsynet legger til grunn at «uten ugrunnet opphold» i utgangspunktet betyr senest dagen etter, tilsvarende som krav til rapportering av R2 i D1 prosess 18.21, men at praktiske grunner av og til vil tilsi frist opp mot en uke.



bare to skader som var rapportert som R5-skjema, som også var rapportert som R2-skjema. Disse to hendelsene har vi tatt ut av datagrunnlaget for tabell 1.

Resterende R5-skjema er første gangs innrapportering av skader, og vi har lagt til grunn samme frist for disse som for R2.

**Tilsynsbevis:**

Vi har undersøkt hvor lang tid det tar fra et avvik blir oppdaget til det blir rapportert inn i ELRAPP.

Vi har ikke undersøkt om alle alvorlige hendelser som blir meldt «umiddelbart», altså per telefon, også blir rapportert i ELRAPP.

I tabell 1 tilsvarer verdi «0» at det er rapportert samme dag og «1» at det er rapportert dagen etter. Både «0» og «1» oppfyller kravene i kapittel D1 prosess 18.21 og det som skal være normal rapporteringstid ved rapportering «uten ugrunnet opphold», jf. kapittel C3 punkt 8.4.3 andre avsnitt. Verdi «2» til og med «7» oppfyller kravet til maksimal rapporteringstid ved rapportering «uten ugrunnet opphold», jf. kapittel C3 punkt 8.4.3 andre avsnitt, men er lenger enn det som skal være normalen, jf. fotnote 4 over.

Tabell 1: Sammenstilling av gjennomsnittlig rapporteringstid for R2 og R5 i perioden 01.12.19-29.02.20 per driftskontrakt.

Driftskontrakt	Snitt rapporteringstid R2 (antall dager)	Snitt rapporteringstid R5 (antall dager)
0103 Østfold Sør	5	67
0303 Riksveg Oslo	Ingen R2 i perioden	147
0501 Gjøvik/Toten	9	1
0503 Valdres	1	2
0602 Ringerike	3	10
<b>0803 Grenland</b>	<b>11</b>	<b>6</b>
0902 Arendal Øst	4	7
<b>1001 Mandal</b>	<b>21</b>	<b>1</b>
1003 Kristiansand	1	18
<b>1103 Stavanger</b>	<b>31</b>	<b>1</b>
<b>1202 Stor-Bergen</b>	<b>53</b>	<b>11</b>
<b>1204 Hardanger</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
1506 Surnadal	3	4
1603 Orkdal	1	Ingen R5 i perioden
1609 Trondheim Ytre	Ingen R2 i perioden	10
1701 Indre Namdal	4	5
<b>1806 Bodø</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>1905 Tromsø</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
2002 Karasjok	12	41

Vegtilsynet intervjuet byggeleder/kontraktsansvarlig for syv av de utvalgte driftskontraktene (uthevet med fet skrift i tabell 1), for å undersøke om disse var kjent med kanaler og frister for å motta rapport om hendelser fra entreprenør. Samtlige byggeledere opplyste at ELRAPP var den kanalen som skulle brukes for å rapportere hendelser. Ved hendelser som hastet, ble det gjerne tatt en telefon eller sendt en e-post først, men det aller meste kom inn i ELRAPP som R2- eller R5-skjema i etterkant.

Det ble praktisert litt ulikt fra kontrakt til kontrakt hvilke hendelser som skulle rapporteres inn som R2-skjema. Noen steder skulle alt rapporteres inn, andre steder skulle bare ting som

ikke var omfattet av entreprenørs funksjonsansvar rapporteres inn, eventuelt samles opp og rapporteres inn samlet.

De intervjuede hadde ikke oversikt over hvor lang tid det tok fra en hendelse oppsto til de fikk rapport i form av R2-/R5-skjema, men de opplyste at inntrykket var at det stort sett gikk ganske raskt. Det ble også opplyst at ELRAPP ikke alltid er så oversiktlig, så av og til måtte rapporter sendes inn på nytt, noe som kunne gi lengre snitt-tid for innrapportering.

## **Vurdering**

I Vegtilsynets gjennomgang kommer det fram at av 19 undersøkte driftskontrakter, var det fem som i gjennomsnitt mottok R2-skjema senest dagen etter at hendelsen ble oppdaget. Snittet for rapporteringstid for R2-skjema var 10 dager. For R5-skjema var det bare tre driftskontrakter som mottok rapportene senest dagen etter at hendelsen ble oppdaget. Snittet for rapporteringstid på R5-skjema var 19 dager. Snittet for begge typene rapporter er vesentlig lenger enn fristene i håndbok R763.

Vegtilsynet finner grunn til å minne om at vegmyndighetene, inkludert Statens vegvesen, har som mål «å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikk», jf. vegloven § 1 a. Riktig håndtering av avvik er etter Vegtilsynets vurdering ett av de viktigste tiltakene for å kunne nå dette målet. Etter det Vegtilsynet har fått opplyst, utføres det ikke systematiske målinger av rapporteringstid eller utbedringstid for avvik. Vegtilsynet stiller derfor spørsmål ved hvordan Statens vegvesen skaffer seg tilstrekkelig styringsinformasjon om avvikshåndteringen til at de har kontroll med at de sikrer «størst mulig trygg og god avvikling av trafikk».

Vi stiller også spørsmål ved om Statens vegvesen har tilstrekkelig styringsinformasjon til å følge opp entreprenørene på en god måte. Slik vi vurderer det, kunne en konsekvent praksis for rapportering i ELRAPP, eller annet hensiktsmessig system, gitt grunnlag for å lage rapporter om rapporteringstid, utbedringstid, åpne avvik, med mer. Vegtilsynet mener at disse rapportene kunne være nyttige både for å følge opp entreprenørene og for å overvåke Statens vegvesens oppfyllelse av målet i vegloven § 1a.

### **Funn 1 - avvik**

Statens vegvesen mottar ikke rapport om alle avvik i tråd med kanaler og frister angitt i håndbok R763 – *dokumenter for driftskontrakter veg*.

### **Funn 2 - observasjon**

Statens vegvesen bør vurdere om dagens rapporteringsrutiner og målinger gir tilstrekkelig styringsinformasjon om avvikshåndteringen til å kunne ha kontroll med at de sikrer «størst mulig trygg og god avvikling av trafikk», og til å følge opp entreprenørene på en god måte.

**Tilsynskriterium 2:** Statens vegvesen skal fastlegge tilstanden for objekt med avvik i tråd med håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveg.

**Utledning av tilsynskriterium:** Plikten til å bruke virksomhetens eget styringssystem følger av vegloven § 11 b.

Kravene i styringssystemet som Vegtilsynet kontrollerer etterlevelsen av, er utledet av Statens vegvesens egne krav til tilstand og tiltakstid, beskrevet i håndbok R610<sup>5</sup>.

Figur 1: Tabell hentet fra håndbok R610 kapittel 1, side 14

Tilstand		Konsekvens		Tiltakstid	
				ÅDT: 0–3000	ÅDT: 3001–
3	Farlig avvik	Fare for liv og alvorlig skade på mennesker, alvorlig skade på veg, miljø og omgivelser	Sikring*	Arbeid med sikring skal igangsettes i henhold til krav for Trafikkberedskap	
			Utbedring	I henhold til tilstand etter sikring	
2	Redusert funksjon og levetid	Objektet fyller ikke sitt formål, levetid reduseres og levetidskostnader øker		2 uker	1 uke
1	Andre avvik	Ikke redusert funksjon eller levetid, forringet estetikk (hvor estetikk ikke utgjør objektets funksjon)		4 uker	4 uker
0	Ingen avvik	Ingen konsekvenser			

\* Omfatter sikring av skadested for trafikanter og andre samt forebyggende tiltak for å hindre ytterligere skadeutvikling på objektet og omgivelsene.

Vegtilsynet har ikke funnet et eksplisitt krav om at det skal fastsettes tilstand for avvik, men for at korrekt frist skal kunne settes, og følges opp, så må vurderingen gjøres.

Som del av analysen, har Vegtilsynet også undersøkt om det er satt frister for oppfølging på de enkelte avvikene som kan indikere hvilken tilstand objektet har blitt vurdert til å være i.

### Tilsynsbevis:

Vegtilsynet har undersøkt i hvilken grad tilstand for objekt med avvik er fastlagt i ELRAPP, og/eller om det er satt frist for utbedring i tråd med krav til tiltakstid.

<sup>5</sup> R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger, kapittel 1.1 side 14.

Tabell 2: Sammenstilling av i hvilken grad objekt med avvik har fått fastlagt tilstand og tiltakstid i ELRAPP i perioden 01.12.19-29.02.20 per driftskontrakt.

Driftskontrakt	Fastlagt tilstand i ELRAPP, R2	Fastlagt tilstand i ELRAPP, R5
0103 Østfold Sør	0%	0%
0303 Riksveg Oslo	Ingen R2 i perioden	0%
0501 Gjøvik/Toten	0%	0%
0503 Valdres	0%	0%
0602 Ringerike	0%	0%
<b>0803 Grenland</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
0902 Arendal Øst	0%	0%
<b>1001 Mandal</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
1003 Kristiansand	0%	0%
<b>1103 Stavanger</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>1202 Stor-Bergen</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>1204 Hardanger</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
1506 Surnadal	0%	0%
1603 Orkdal	0%	Ingen R5 i perioden
1609 Trondheim Ytre	Ingen R2 i perioden	0%
1701 Indre Namdal	0%	0%
<b>1806 Bodø</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>1905 Tromsø</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
2002 Karasjok	0%	0%

Vegtilsynet har intervjuet byggeleder/kontraktsansvarlig for syv av de utvalgte driftskontraktene (uthevet med fet skrift i tabell 2), for å undersøke om disse er kjent med roller, ansvar og myndighet knyttet til å fastslå tilstanden for objekt med avvik i tråd med håndbok R610.

Alle de intervjuede personene opplyste at fristene for utbedring er gitt i driftskontrakten, og at byggeleder, eventuelt sammen med kontrollingeniør, har ansvaret for fristene for å utbedre avvik. Unntaket er trafikkfarlige avvik som det hastet med å utbedre. I slike tilfeller gjennomførte entreprenør utbedring, eller sikring umiddelbart, evt. i samråd med byggeleder på telefon. Seks av de syv intervjuede kjente ikke til at ansvaret for å sette frister stod nedskrevet noe sted, mens en byggeleder mente at dette var beskrevet i ansvarsmatrisen for

kontrakten. Vegtilsynet har undersøkt den aktuelle kontrakten, og kan ikke finne at ansvaret er beskrevet der.

Videre opplyste seks av syv intervjuede at de ikke brukte tilstandstabellen, eller de fire kategoriene for tilstand i håndbok R610, mens en opplyste at tabellen i håndbok R610 lå til grunn for vurderingene.

Samtlige intervjuede opplyste at det i praksis bare ble skilt mellom farlige forhold som måtte utbedres/sikres umiddelbart, og ting som kunne vente.

### **Vurdering**

Ingen av de 19 driftskontraktene har fastlagt tilstand i tråd med kravene i håndbok R610 for de undersøkte avvikene.

Det er Vegtilsynets vurdering at det er en svakhet ved dagens system at det ikke settes en konkret frist i ELRAPP for hvert innrapporterte avvik. Korrekt oppfølging av avvik med dagens praksis forutsetter at begge parter vurderer hvert avvik likt, og selv husker å følge opp den forhåndsdefinerte fristen.

#### **Funn 3 - avvik**

Statens vegvesen fastlegger ikke tilstanden for objekt med avvik i tråd med håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveg*.

#### **Funn 4 - observasjon**

Statens vegvesen bør vurdere dagens praksis rundt utfylling av frister for oppfølging i ELRAPP.

**Tilsynskriterium 3:** Statens vegvesen skal utbedre avvik i tråd med krav til tiltakstid som fastsatt i håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveg

**Utleddning av tilsynskriterium:** Plikten til å bruke virksomhetens eget styringssystem følger av vegloven § 11 b.

Kravene i styringssystemet som Vegtilsynet kontrollerer etterlevelsen av, er utledet av Statens vegvesens egne krav til tilstand og tiltakstid, beskrevet i håndbok R610.

Figur 2: Tabell hentet fra håndbok R610 kapittel 1, side 14

Tilstand		Konsekvens		Tiltakstid	
				ÅDT: 0–3000	ÅDT: 3001–
3	Farlig avvik	Fare for liv og alvorlig skade på mennesker, alvorlig skade på veg, miljø og omgivelser	Sikring*	Arbeid med sikring skal igangsettes i henhold til krav for Trafikkberedskap	
			Utbedring	I henhold til tilstand etter sikring	
2	Redusert funksjon og levetid	Objektet fyller ikke sitt formål, levetid reduseres og levetidskostnader øker		2 uker	1 uke
1	Andre avvik	Ikke redusert funksjon eller levetid, forringet estetikk (hvor estetikk ikke utgjør objektets funksjon)		4 uker	4 uker
0	Ingen avvik	Ingen konsekvenser			

\* Omfatter sikring av skadested for trafikanter og andre samt forebyggende tiltak for å hindre ytterligere skadeutvikling på objektet og omgivelsene.

Vegtilsynet er kjent med at det er angitt/avtalt spesielle krav til tiltakstid i de undersøkte driftskontraktene som gir andre frister enn kravene i håndbok R610. Det er f.eks. satt kortere frister for enkelte objekt og typer skader, mens det for utbedring av større skader som ligger utenfor entreprenørens funksjonsansvar kan avtales lengre frister.

### Tilsynsbevis:

I håndbok R610 er det satt krav til at utført drift og vedlikehold skal dokumenteres i ELRAPP<sup>6</sup>, og i håndbok R763 kapittel C3<sup>7</sup> er det satt følgende kvalitetskrav til dokumentasjon av utført arbeid:

«Utført arbeid skal dokumenteres med:

- Formål/arbeid
- Hvor: Sted - veg (punkt eller strekning)
- Når: Tidspunkt/tidsperiode - dato - måned – år i forhold til hva som er relevant for arbeidet
- Relevante data for gjennomføringen av arbeidet og resultatet
- Hvem som var ansvarlig for arbeidet»

<sup>6</sup> Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger, side 16

<sup>7</sup> Håndbok R763 – dokumenter for driftskontrakter veg kapittel C3 pkt. 8.4.9 side 32

Vegtilsynet har undersøkt hvor lang tid det tar fra avvik blir oppdaget til avviket er utbedret (tiltakstiden). Med «oppdaget» vises det her til det tidspunktet Statens vegvesen selv eller driftsentreprenøren ble kjent med avviket.

Tabell 3: Sammenstilling av rapporterte R2 og R5 som var dokumentert utbedret i perioden 01.01.19-29.02.20

<b>Driftskontrakt</b>	<b>Antall R2 som er dokumentert utbedret med resultat</b>	<b>Antall R5 som er dokumentert utbedret med resultat</b>
0103 Østfold Sør	0 av 8	26 av 26
0303 Riksveg Oslo	Ingen R2 i perioden	21 av 21
0501 Gjøvik/Toten	5 av 18	1 av 6
0503 Valdres	0 av 7	1 av 2
0602 Ringerike	0 av 22	17 av 21
<b>0803 Grenland</b>	<b>0 av 5</b>	<b>12 av 12</b>
0902 Arendal Øst	0 av 1	1 av 11
<b>1001 Mandal</b>	<b>0 av 3</b>	<b>0 av 4</b>
1003 Kristiansand	0 av 2	4 av 17
<b>1103 Stavanger</b>	<b>0 av 6</b>	<b>11 av 16</b>
<b>1202 Stor-Bergen</b>	<b>0 av 3</b>	<b>8 av 13</b>
<b>1204 Hardanger</b>	<b>0 av 93</b>	<b>0 av 11</b>
1506 Surnadal	1 av 2	0 av 1
1603 Orkdal	0 av 7	Ingen R5 i perioden
1609 Trondheim Ytre	Ingen R2 i perioden	0 av 1
1701 Indre Namdal	0 av 1	0 av 5
<b>1806 Bodø</b>	<b>4 av 40</b>	<b>0 av 8</b>
<b>1905 Tromsø</b>	<b>0 av 1</b>	<b>0 av 4</b>
2002 Karasjok	2 av 9	0 av 3

Dokumentgjennomgang i ELRAPP ble gjennomført i april 2020. Av totalt 227 R2-skjema i perioden, var det da 12 som var dokumentert utbedret med resultat og dato i ELRAPP. Av totalt 180 R5-skjema i perioden, var det 102 som var dokumentert utbedret i ELRAPP. 57 av disse 102 utbedringene var datert.

Vegtilsynet har også forsøkt å finne ut hvor lang tid det tar før avvik er utbedret.



Siden så få avvik er dokumentert utbedret, har det ikke vært mulig å få representative tall basert på det undersøkte utvalget. Av de tilfellene som er dokumentert utbedret med resultat og dato, hadde 55 prosent lengre tiltakstid enn to uker, som er den maksimale fristen etter håndbok R610 for avvik som påvirker funksjonen til objekter. 43 prosent hadde lengre tiltakstid enn fire uker, som er den maksimale fristen etter håndbok R610 for andre avvik.

Vegtilsynet har intervjuet byggeleder/kontraktsansvarlig for syv av de utvalgte driftskontraktene (uthevet med fet skrift i tabell 3), for å undersøke om disse sikret at avvik ble utbedret i tråd med krav til tiltakstid som fastsatt i håndbok R610. Samtlige intervjuede opplyste at de ikke brukte kravene til tiltakstid i håndbok R610, men forholdt seg til fristene som var gitt i driftskontrakten, eventuelt sammen med praktiske vurderinger ute på veg, bestillingstid for materiale osv. De opplyste også at de hadde inntrykk av at entreprenør i all hovedsak utbedret avvikene i tråd med fristene som Statens vegvesen har satt.

I intervjuene kom det også frem at det var ulik praksis mellom driftskontraktene knyttet til hvordan det skulle dokumenteres at et avvik var utbedret, hva som krevdes av dokumentasjon og hvor denne dokumentasjonen ble lagret. Både fotodokumentasjon, faktura, synfaringer og enkel avhuking for «Utbedret» i ELRAPP ble brukt.

### **Vurdering:**

I sum er det så få avvik som blir dokumentert utbedret med dato og resultat at Vegtilsynet ikke kan fastsette hvor mange avvik som rent faktisk blir utbedret, eller hvor mange avvik som blir utbedret innenfor fristene i håndbok R610. Samtidig indikerer tiltakstiden på de avvikene som er dokumentert utbedret, at ikke alle avvik blir utbedret innenfor fristene i håndbok R610.

Etter Vegtilsynets vurdering er det også en svakhet ved dagens system at driftskontraktene, som er operasjonaliseringen av R610, inneholder lengre frister for utbedring av avvik enn kravene til tiltakstid i R610.

#### **Funn 5 - avvik**

Statens vegvesen kan ikke dokumentere at de utbedrer avvik i tråd med krav til tiltakstid som fastsatt i håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveg*.

#### **Funn 6 - observasjon**

Statens vegvesen bør sikre konsistens mellom fristene for utbedring av avvik i styringssystemet for drift og vedlikehold.

## 5. Konklusjon

Samlet sett viste tilsynssaken at det er vesentlige svakheter i måten Statens vegvesen samler inn informasjon om, og følger opp, avvik knyttet til riksveginfrastrukturen.

Etter Vegtilsynets vurdering fører disse svakhetene til at Statens vegvesen mangler tilstrekkelig kontroll med tilstanden til riksveginfrastrukturen og om trafikkfarlige avvik utbedres raskt nok til at trafikantenes sikkerhet blir ivaretatt. Det er også tydelige indikasjoner på at ikke alle avvik blir utbedret i henhold til fristene i håndbok R610, med den følge at trafikantene utsettes for fare.

## Vedlegg 1: Intervjuet personell

<b>Driftskontrakt</b>	<b>Byggeleder/kontraktsansvarlig</b>
0803 Grenland 2016-2020	Byggeleder på riksveidelen av kontrakten, Svein Erik Rui
1001 Mandal 2017-2022	Kontraktsansvarlig Hans Aage Bjørnes
1103 Stavanger 2017-2022	Byggeleder Tor Skårland og Rowan Zwarts
1202 Stor-Bergen 2015-2020	Byggeleder Håkon Toverud
1204 Hardanger 2016-2021	Byggeleder Gaute Sekse
1806 Bodø 2015-2020	Byggeleder Roald Birkeli og kontrollingeniør Per Arne Pedersen
1905 Tromsø 2016-2021	Byggeleder Robert Lied

## Vedlegg 2: Oversikt over undersøkte driftskontrakter

<b>Driftskontrakt</b>
0103 Østfold sør 2016-2021
0303 Riksveger Oslo 2016-2021
0501 Gjøvik-Toten 2018-2023
0503 Valdres 2015-2020
0602 Ringerike 2018-2023
0803 Grenland 2016-2020
0902 Arendal øst 2015-2020
1001 Mandal 2017-2022
1003 Kristiansand 2019-2027
1103 Stavanger 2017-2022
1202 Stor-Bergen 2015-2020
1204 Hardanger 2016-2021
1506 Surnadal 2016-2021
1603 Orkdal 2012-2017
1609 Trondheim ytre 2015-2020
1701 Indre Namdal 2016-2021
1806 Bodø 2015-2020
1905 Tromsø 2016-2021
2002 Karasjok 2018-2023