

Prosjektoppgave i EPT-100 Sikkerhetsstyring av vegtrafikken
Høsten 2012
Universitetet i Stavanger

Byggherres rolle og ansvar ved arbeidsvarsling



Rune Heide

Pia Fossum

Venche Reklev

Eli Fjeld

FORORD

Denne prosjektoppgaven er en del av kurset «EPT100 Sikkerhetsstyring i vegtrafikken» som ble gjennomført av Statens vegvesen Region Øst og Universitetet i Stavanger høsten 2012.

Prosjektoppgaven er gjennomført i gruppe sammensatt av kursdeltakerne selv. Tema «Arbeidsvarsling» er valgt oss fra skiltmyndigheten ut ifra eget ønske. Gruppen består av tre ifra skiltmyndigheten og en ifra trafikant. Tre av oss er i Region Øst og en fra Region Midt. I begge regionene er det stor aktivitet med mye vegbygging. Med vegbygging blir det mye arbeidsvarsling. Vi er organisert slik at skiltmyndigheten godkjenner arbeidsvarslingssøknader og byggherreorganisasjonen bygger og drifter vegen.

Oppgaven ser på byggherrens rolle og ansvar ved arbeid på og ved veg.

Innhold

| | |
|--|----|
| FORORD | 2 |
| INNLEDNING..... | 5 |
| 1 PROBLEMSTILLING: | 8 |
| 2 TEORI | 10 |
| Arbeidstilsynet har gitt følgende kommentarer til paragrafene i byggherreforskriften: (se vedlegg 2)..... | 10 |
| Kommentar til § 1 Formål | 10 |
| Aktuelle modeller for sikkerhetsstyring..... | 13 |
| Femtrinnsmodellen | 14 |
| Styringssystemer i Statens vegvesen. | 16 |
| 3 METODE | 17 |
| Proessen arbeidsvarsling slik Statens vegvesen vil at den skal være | 17 |
| Beskrivelse av analyseobjektet | 19 |
| Arbeidsvarslingsprosessen slik den bør være. | 21 |
| Sammendrag av intervju og besvarelser på spørsmål: | 23 |
| Drøfting av problemstilling: | 25 |
| 4 KONKLUSJON, ANBEFALING | 26 |
| 5 HENVISNINGER..... | 29 |
| Vedlegg 1..... | 30 |
| Vedlegg 2..... | 32 |
| Om ny byggherreforskrift | 32 |
| Endringer i den nye forskriften | 32 |
| Kapittel 1 Innledende bestemmelser | 32 |
| Kapittel 2 Byggherrens plikter | 32 |
| Kapittel 3 Den prosjekterendes plikter | 33 |
| Kapittel 4 Arbeidsgiverens og enmannsbedriftens plikter | 34 |
| Vedlegg 3..... | 35 |

| | |
|---|-----------|
| HMS-begrepet | 35 |
| SHA-begrepet | 35 |
| SHA-planen - unik for hvert enkelt bygg- eller anleggsprosjekt | 35 |
| HMS-systemet tilhører den enkelte virksomhet..... | 36 |

INNLEDNING

Med bakgrunn i at det har skjedd mange ulykker i forbindelse med vegarbeid de senere årene, så har vi valgt å se nærmere på byggherrens ansvar og rolle, når det gjelder arbeidsvarsling og sikring av vegarbeidsområde. Vi ønsker å belyse svakheter i dagens system.

Det er både offentlige og private byggherrer som utfører arbeider på og ved veg. Vi har valgt å ta for oss Statens vegvesen som byggherre i denne oppgaven.

Statens vegvesen som byggherre har som mål at byggherreorganisasjonen skal være forbilledlige i alt HMS arbeide. I det ligger det etaten har som målsetting å holde et høyere nivå enn minimumskravene i gjeldende lover og forskrifter.

Etaten har klare mål om nullvisjonen når det gjelder skadde og drepte. HMS skal prioriteres fra planleggingsfase starter og frem til prosjektet er gjennomført. Hensynet til fremdrift og økonomi skal aldri gå på bekostning av HMS.



Staten vegvesen Region sør Samfunnsseksjonen hadde i 2010 en avtale med Vegdirektoratet om å gjennomføre en temaanalyse av 23 dødsulykker med tilknytning til vegarbeid eller anleggsarbeider nær vegen.

Arbeidsgruppa har brukt analyser fra dybdemateriale av dødsulykker utført av Vegvesenets regionale ulykkes analyse gruppe.

I denne undersøkelsen ble det identifisert en rekke sikkerhetsproblemer.



Lokale forhold.

- *I 2/3 ulykkene så mener gruppa at det var mangelfull arbeidsvarsling, optisk ledning og sikring på ulykkesstedet. Det manglet tung sikring mot vann og bruk av bakgrunns markering og markører i vegbanen ved trafikkomlegging. På flere ulykkessteder burde det ha vært varslet og sikret da det var mangler og farer ved vegen som trafikantene ikke så, selv om det pågikk aktivt vegarbeid på stedet. (skader i vegbanen, manglende oppmerking og rekkverk)*
- *I to av dødsulykkene så var vegbelysningen fjernet i vegarbeidsområdet og det antas at dette kan ha medvirket til ulykkene.*
- *I fem av ulykkene var avkjørslene til anleggsområdet uheldig utformet. Det var utflytende og tillot tunge kjøretøy å plassere seg på skrå, slik at blindsonene ble større en nødvendig. Særlig ved kryssing av gang og sykkelveg og fortau så var dette kritisk. Anleggsområde hadde ikke snumulighet og forutsatte rygging inn eller ut av området.*

Organisatoriske forhold:

Flere av ulykkene viser etter arbeidsgruppens oppfatning et manglende trafikanterperspektiv både ved omlegging av kjøremønstre og ved varsling og sikring. Nytt kjøremønster var utydelig varslet og merket og ble misforstått av trafikantene. Arbeidsvarsling og sikring bar noen steder preg av å være gjort for å sikre arbeiderne på anlegget og ikke trafikantene. Flere steder mente de at fartsgrensen var for høy i forhold til vegens midlertidige sikkerhetsnivå. (Skjulte farer)

Noen ulykker peker på manglende samspill mellom byggherre, entreprenør og skiltmyndighet, både ved planlegging og oppfølging av vegarbeidet. Særlig byggherrens rolle er uklar når ansvaret for varsling og sikring formelt er overlatt til skiltmyndighet og entreprenør. Denne ordningen drar ikke nytte av byggherrens tilstedeværelse på vegarbeidsstedene og trafiksikkerhetskompetansen denne ofte innehar. Dette kan motvirkes av rutiner som sikrer dialog og aktiv involvering av byggherren i oppfølging av den faktiske arbeidsvarslingen og sikringen på stedet.

«Byggherrens overordnede risikovurdering» SHA-planen under planlegging av vegarbeider er et viktig verktøy for effektiv oppfølging av vegarbeidet. Risikovurderingene avdekker farer og stiller krav til tiltak som kan inngå i konkurransegrunnlaget og kontrakten for oppdraget. Det vil lette byggherrens oppfølging av entreprenøren i etterkant.

1 PROBLEMSTILLING:

Problemstillingen har vi valgt å utforme som et spørsmål.

Hvorfor blir arbeidsvarsling planlagt og fulgt opp på en måte som truer sikkerheten?

Samspillet mellom byggherre, skiltmyndighet, entreprenør er for dårlig. Spesielt byggherrens rolle og ansvar, er også endret over tid. Mens byggherren tidligere hadde ansvar for å utarbeide arbeidsvarslingplan (jf. håndbok 051 Arbeidsvarsling fra 2006) er dette ansvaret overlatt til entreprenøren (jf. håndbok revidert 2010), selv om formålet i håndbøkene er uendret og ny byggherreforskrift er blitt tydeligere.

Byggeleder er den som følger arbeidet på vegen tettest, men har ikke lenger noe formelt ansvar for arbeidsvarslingen. Skiltmyndigheten, som har det formelle ansvaret for godkjenninger av arbeidsvarslingssøknader, følger ikke vi vegarbeidene like tett selv om det gjennomføres kontroller. Denne rolledelingen kan begrunnes kompetansemessig, men kan ha en svakhet når det gjelder den daglige oppfølgingen av pågående arbeider. Det er også eksempel på at disse to rollene (byggherre og skiltmyndighet) hos vegvesenet blandes sammen av entreprenøren, slik at når byggeleder ikke sier i fra om varslingen tolkes dette som at den er ok. Eventuelle føringer for arbeidsvarsling skal byggherren gi i konkurransegrunnlaget for oppdraget.

Er byggherren proaktiv eller reaktiv i vurdering av risiko forbundet med arbeid på veg?

Er det i konkurransegrunnlaget godt nok beskrevet overfor entreprenør, hvilke krav som stilles til arbeidsvarslingsplan og bruk av godkjent sikring?

Er samhandling mellom byggherre, skiltmyndighet og entreprenør god nok til at vi kan ivareta sikkerheten underveis i et prosjekt?

Begrepsavklaringer

Følgende begrep vil være sentrale i forbindelse med arbeidsvarsling.

Arbeidsvarslingsplan: Plan som viser hvordan vegarbeidet skal varsles og sikres ut i fra en risikovurdering. Planen skal inneholde en lett forståelig skisse eller kart, og kan suppleres med etappeplaner og spesielle bestemmelser. Arbeidsvarslingsplanen kan deles i en skiltplan for varsling og sikringsplan.

Skiltmyndigheten: Skiltmyndigheten er den som har fått delegert myndighet etter skiltforskriften til å fatte vedtak.

Byggherre: Enhver fysisk eller juridisk person som får utført et bygge- eller anleggsarbeid

HMS eller SHA: se vedlegg 3

MÅLSETTING:

Vi ønsker å angripe problemstillingen ved først å skaffe oss bedre oversikt over hvilke generelle og mer spesifikke retningslinjer som omhandler sikkerhetsutfordringer ved arbeid på veg. Planleggingsfase av et prosjekt, konkurransegrunnlag og krav til entreprenør og ansvar hos byggherren. Deretter vil vi konkludere med hvilken metode vi mener best kan egne seg for å få svar på våre spørsmål.

2 TEORI

Hva er arbeidsvarsling?

Arbeidsvarsling er all bruk av varsling og sikring for å varsle, lede og regulere trafikk trygt og effektivt forbi arbeidssteder på eller ved offentlig veg

Formålet med arbeidsvarsling:

- Sikre arbeidere og trafikanter
- Avvikle trafikken forbi arbeidsstedet med minst mulig forsinkelse og ulempe for trafikantene
- Muliggjøre effektiv og økonomisk drift av arbeidet

Formålsparagrafen i byggherreforskriften

§1. Forskriftens formål er å verne arbeidstakerne mot farer ved at det tas hensyn til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- og anleggsplasser i forbindelse med planlegging, prosjektering og utførelse av bygge- og anleggsarbeider.

Arbeidstilsynet har gitt følgende kommentarer til paragrafene i byggherreforskriften: (se vedlegg 2)

Kommentar til § 1 Formål

Det sentrale formålet med byggherreforskriften er å sikre at arbeidstakerne blir vernet mot farer, ved at hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø er et sentralt element gjennom hele bygge- eller anleggsprosessen. På bakgrunn av formålet skal både planleggingen, prosjekteringen og utførelsen ha fokus på sikkerhet, helse og arbeidsmiljø. Det vil med andre ord si at det allerede fra prosjektutviklingsstadiet skal jobbes med å redusere fare for skader og ulykker for bygge- eller anleggsarbeiderne som skal utføre jobben.

I forbindelse med selve utførelsen er koordineringen et viktig element for å bidra til at formålet ivaretas.

I håndbok 214 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) retningslinjer, under kapitlet Etatserklæring står det: «Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre det mål, at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker, materiell og miljø skal påføres skade.»

Håndbøker, Veileder for sikkerhetsstyring i vegtrafikken

Utdrag ifra «Veileder for sikkerhetsstyring i vegtrafikken» Sikkerhetsstyring

Sikkerhetsstyring er en del av det ordinære styringssystemet i Statens vegvesen. Trafikksikkerhet er et element i alle kjerneprosessene og ivaretas i den daglige styringen av disse. For å få et enhetlig og kvalitetssikret trafikksikkerhetsarbeid i alle kjerneprosesser og organisatoriske enheter, må imidlertid arbeidet bygge på samme prinsipper og følges opp faglig. I Statens vegvesen skal prosesstyring bidra til en kvalitetssikret og enhetlig tilnærming til prosesser og aktiviteter som er kritiske for Statens vegvesen. Vegdirektøren stiller gjennomgående krav til hvordan slike prosesser skal styres.

I flere overordnede dokumenter er vegvesenets ansvar for trafikksikkerhet fastsatt av Samferdselsdepartementet og Nasjonal transportplan (NTP). Forskjellige innsatsområder innen trafikksikkerhet fremgår videre av vegvesenets handlingsplan og de bevilgninger som årlig gjøres i statsbudsjettet.

Veileder for sikkerhetsstyring i vegtrafikken; Grunnlaget for sikkerhetsstyringen i Statens vegvesen er nullvisjonen. Veilederen beskriver det teoretiske grunnlaget og prinsippene for sikkerhetsstyring i etaten. Som eksempel beskrives enkelte sikkerhetskritiske prosesser.

Håndbok 051 Arbeid på og ved veg

Håndboka omhandler hvordan arbeidere og maskiner skal sikres i forbindelse med arbeid på veg. Samtidig gir den også føringer for hvordan trafikantene skal ha en forutsigbar framkommelighet.

Håndbok 062 Trafikksikkerhetsutstyr. Funksjonskrav og materialkrav

Denne håndboka fastsetter krav til utstyr som skal plasseres på det offentlige vegnettet. Det er f.eks. viktig at skilt har god synbarhet og lesbarhet og det estetisk bra, slik at trafikanten skal kunne ta hensyn til dette i forbindelse arbeidsvarsling. Det at arbeidsvarslingsskiltingen har fått en fluoriserende farge gjør at varslingen om vegarbeid synliggjøres bedre.

Håndbok 271 Risikovurderinger i vegtrafikken

Denne håndboken beskriver en generell modell for risikovurderinger. Den er basert på HAZID (hazard identification) og beskriver fem trinn i en risikovurdering. Modellen er godt egnet for mange områder innenfor vegtrafikken.

Håndbok 066 Dokumenter byggekontrakter:

Her er malen som brukes ved ulike prosjekter. Poster i anbudet med spesifikasjoner, forbehold, krav osv.

Håndbok 151 Prosjektbestilling

Mal for prosjektbestilling som gjelder både utbygging, drift og vedlikehold

Håndbok 214 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) retningslinjer

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre det mål, at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker, miljø og materiell påføres skade.

Det systematiske HMS-arbeidet skal inngå som et element i etatens ledelse og styringssystem.

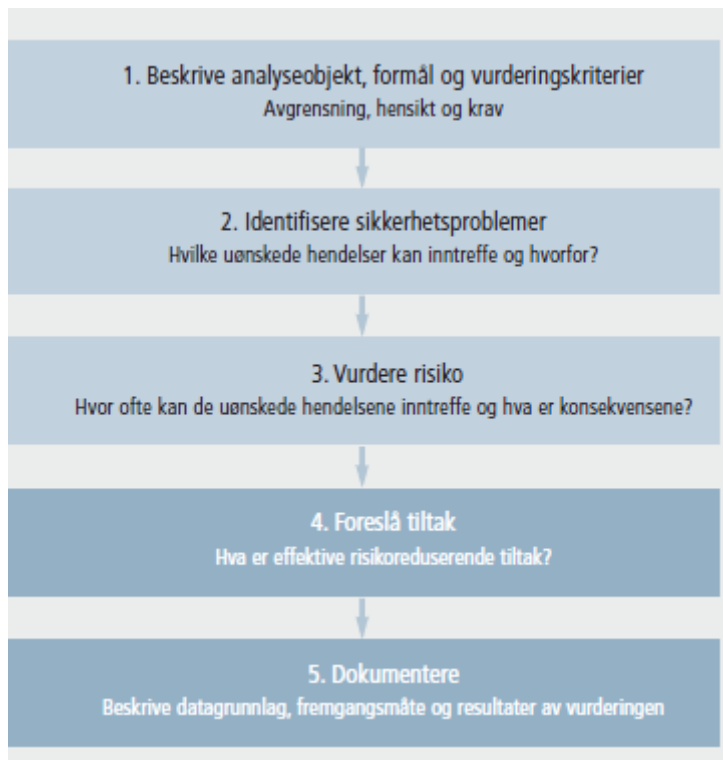
Aktuelle modeller for sikkerhetsstyring

For å systematisere tenkingen og planleggingen av sikkerhetsarbeid benyttes forskjellige modeller. Valg av modell kan til dels styres ut fra hvilket nivå man ønsker å tilnærme seg sikkerhetsbegrepet på. I enkelte sammenhenger ønskes en nåtidsanalyse, mens i andre sammenhenger ønsker man å ta utgangspunkt i at det finnes en underliggende objektiv beskrivelse av risiko.

Generelt for alle modellene for sikkerhetsstyring er at de baserer seg enten på en proaktiv eller reaktiv analyse. Reaktiv analyse skjer med bakgrunn i konkrete erfaringer – uønskede hendelser eller ulykker. Den proaktive metoden prøver å gjennomføre tiltak før ulykken har skjedd gjennom analyser av mulige farer og forebyggende tiltak.

Femtrinnsmodellen

Femtrinnsmodellen er en modell som tar utgangspunkt i HAZID (hazards identification). Kort fortalt går modellen ut på og først å *avgrense analyseobjekt og definere mål*. Derne**st identifiseres sikkerhetsproblemene og vurdere risiko** – hvor ofte de uønskede hendelsene vil inntreffe og med hvilken konsekvens. I trinn 4 *foreslås tiltak* og til slutt stilles det krav om *dokumentasjon*. Dette for at prosessen skal kunne være sporbar og kunne brukes av andre.



Med risikostyring forstås alle tiltak og aktiviteter som gjøres for å styre risiko (Aven 2007). Hva vi velger å fokusere på er ikke alltid like opplagt. Risiko er altså både avhenging av hvem som vurderer og hva som vurderes (Aven m. fl. 2004). Når en snakker om risiko oppleves dette forskjellig blant ulike miljø og fagmiljø, noe som kan føre til misforståelser og dårlig kommunikasjon. Med bakgrunn i dette er det viktig å få avklart begrepsforståelser.

Normal Accident av sosiolog Charles Perrow

Denne teorien hevder at systemulykker vil oppstå før eller siden i høyt teknologiske systemer. Den baserer seg på at organisasjoner ikke kan oppfattes som fullstendige rasjonelle systemer, i betydning forutsigbare og logisk konsistente. I følge Perrow er det ikke mulig å kartlegge alle faktorer ved et system, kunnskapen er ikke bare ukjent den er også utilgjengelig, idet vi ikke kan forestille oss alle mulige interaksjoner, vil systemene bli ladet med ukjente og ukontrollerbare forløp. Han mener at denne kombinasjonen kan beskrives som en kombinasjon av høy interaktiv kompleksitet og tett kopling.

Barrierer

Barrierer er tiltak som forhindrer at feilhandlinger gjøres eller får utvikle seg til ulykker med alvorlige konsekvenser. Barrierer omfatter både organisatoriske, regulerende og tekniske tiltak. I vegtrafikken finnes mange barrierer, men med ulik effekt og pålitelighet (f.eks. skilt).

Utfordringen er å etablere og vedlikeholde et tilstrekkelig effektivt og pålitelig system av barrierer. "Enkeltfeilprinsippet" bør legges til grunn: Det skal være minst to uavhengige barrierer mot at en enkeltfeil skal føre til alvorlige konsekvenser.

Styringssystemer i Statens vegvesen.

I flere overordnede dokumenter er vegvesenets ansvar for trafikksikkerheten fremhevet, som i «Instruks fastsatt av Samferdselsdepartementet og NTP (nasjonal transportplan). Forskjellige innsatsområder innen trafikksikkerhetsarbeider fremgår videre av vegvesenets handlingsprogram og de bevilgninger som årlig gjøres i Statsbudsjettet.

I mål og resultatstyringssystemer Statens vegvesen er trafikksikkerheten sterkt fremhevet med klare måltall på flere områder:

- Antall drepte eller hardt skadde
- Trafikksikkerhetstilstand for trafikk og kjøretøy
- Antall km ulykkesbelastet veg med ulykkes reduserende tiltak

Dette har en klar relevans til vår oppgave med tanke på arbeidsvarsling.

3 METODE

Proessen arbeidsvarsling slik Statens vegvesen vil at den skal være

I følge håndbok 051, gjelder følgende;

1. Byggherre skal vurdere risiko og innarbeide omtale av dette i tilbudsgrunnlaget, jf. byggherreforskriften

§ 6.

2. Byggherre eller utførende virksomhet utarbeider eller får utarbeidet forslag til arbeidsvarslingsplan basert på en risikovurdering av planene for hvordan arbeidet skal utføres. Det skal legges stor vekt på sikkerheten både for arbeidere og trafikanter, samtidig som det skal opprettholdes tilfredsstillende framkommelighet for alle typer trafikanter.

3. Utførende virksomhet (den som skal ha ansvar for arbeidsvarslingen) sender forslag til arbeidsvarslingsplan til Statens vegvesen (for riks- og fylkesveg).

4. Hvis forslag til arbeidsvarslingsplan med tilhørende risikovurdering er mangelfull, kan vegvesenet sende forslaget tilbake med beskjed om hva som må forbedres. Skiltmyndighet kan også endre eller supplere forslaget til arbeidsvarslingsplan før den godkjennes.

5. Skiltmyndighet godkjenner arbeidsvarslingsplanen når den er tilfredsstillende og fatter samtidig nødvendige vedtak om trafikkreguleringer. Godkjenning/vedtak skal også angi at ansvaret for gjennomføring av arbeidsvarslingsplanen overføres til den utførende virksomheten.

6. Utførende virksomhet må eventuelt justere sin SHA-plan i forhold til den godkjente arbeidsvarslingsplanen og utarbeide og følge opp nødvendige rutiner for å følge arbeidsvarslingsplanen, inklusive føring av loggbok.

7. Når Statens vegvesen er byggherre, skal også byggherreorganisasjonen holde tilsyn med at arbeidsvarslingsplanen følges og om det er behov for å endre planen etter hvert som arbeidet endres. Oppfølging av arbeidsvarslingsplan skal være sak på alle byggemøter.

8. Statens vegvesen kan gjennomføre kontroller, revisjoner eller inspeksjoner av arbeidsvarslingsplaner og oppfølgingen av disse.

9. Når arbeidet er avsluttet skal alt utstyr som er benyttet til varsling og sikring fjernes, og utførende virksomhet og byggherre skal kontrollere at all permanent skilting, vegoppmerking og eventuelle signaler er på plass og fungerer som de skal.

Det ligger også føringer i form av vedtak gjort i alle RLM (regionledermøter).

Vår tilnærming til oppgaven har derfor blitt proaktiv. I og med at femtrinnsmodellen allerede har blitt benyttet av etaten i utarbeidelsen av håndbok 271 «Risikovurderinger i vegtrafikken», ble det naturlig for oss å benytte denne.

Beskrivelse av analyseobjektet

Hvordan vi kan bruke de fem trinnene overført til arbeidsvarsling, altså: byggherren må utarbeide en overordnet arbeidsvaralingsplan

1-Beskrive analyse objektet, formål og vurderingskriterier:

0 visjonen opp i mot Arbeid på og ved veg.

Sikre arbeidere og trafikanter

Avvikle trafikken forbi arbeidstedet med minst mulig forsinkelse og ulempe for trafikantene,

Muliggjøre effektiv og økonomisk drift av arbeidet

2- Identifisere sikkerhets problemer


Farlige forhold ved vegarbeid, trafikanter og vegarbeidere.

Her må byggherren gjøre en risikovurdering og en overordnet arbeidsvarslingsplan og implementere dette i sin SHA plan.

Stille seg følgende spørsmål: Hva kan gå galt, hvordan forhindre dette, og eventuelt minske konsekvensene dersom uhellet skulle være ute.

(for vegarbeidere er trafikken en fare, for trafikanten er vegarbeid en fare)

3-Vurdere risiko

|  Statens vegvesen | | | |
|---|---|---|--------------------------------|
| Enkel risikovurdering av arbeide på eller ved veg | | | |
| Plan nr.: | Sveis nr.: | Vedtak nr.: | |
| Veg nr.: | fra Hp/km: | til Hp/km: | |
| Strekning: | | Sted: | |
| Arbeid som skal utføres: | | | |
| Ansvarshavende: | | Tlf./e-post: | |
| Entreprenør: | | Adresse: | |
| Arbeidet utføres i perioden | | | |
| Fra dato: | d m å | Til dato: | d m å |
| | | | E-post: |
| En risikovurdering er en vurdering av hva som kan gå galt, hva som kan gjøres for å hindre det og hvordan en kan redusere konsekvensene dersom noe skjer. | | | |
| Tre enkle spørsmål er kjernen i risikovurderingen: | | | |
| - Hva kan gå galt? - Hva kan vi gjøre for å hindre dette? - Hva kan vi gjøre for å redusere konsekvensene dersom det skjer? | | | |
| Forhold som kan medføre risiko for ulykke: | Sannsynlighet: | Konsekvens: | Prioritet: (- produktet) |
| Forhold nr. ↓ Beskrivelse: | Sett inn verdi for: Stor: 1 Middels: 2 Lite: 3 | Sett inn verdi for: Stor: 1 Middels: 2 Lite: 3 | |
| Ekst.: Byggegrøp 1m dyp umiddelbart inn til kjørebane | 1 | 2 | 2 |
| 1: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 2: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 3: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 4: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 5: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 6: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 7: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 8: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 9: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 10: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| 11: | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text" value="0"/> |
| Forhold nr. ↓ Tiltak for å forhindre at ulykker skjer / reduserer konsekvensene av en ulykke: | | | |
| 1: | <input type="text"/> | | |
| 2: | <input type="text"/> | | |
| 3: | <input type="text"/> | | |
| 4: | <input type="text"/> | | |
| 5: | <input type="text"/> | | |
| 6: | <input type="text"/> | | |
| 7: | <input type="text"/> | | |
| 8: | <input type="text"/> | | |

Her skal utførende virksomhet gjennomføre (en enkel) risikovurdering av forhold som kan medføre fare for ulykke. Og liste opp tiltak ut i fra disse.

4-Foreslå tiltak

Med utgangspunkt i denne skal det lages en plan for varsling og sikring.

Etaten må sørge for en enhetlig forståelse av risiko knyttet til arbeid på og ved veg.

5-Dokumenter

Oppfølging av arbeidsvarsling skal dokumenteres ved hjelp av at dette er et tema på alle byggemøter, loggbok skal føres gjennom hele perioden, og RUH-skjema skal fylles ut og legges inn på e-rom.

Det beste er om alle vurderingene resulterer i 0- uønskede hendelser (et proaktivt perspektiv).

Arbeidsvarslingsprosessen slik den bør være.

Vårt metodevalg er styrt av den situasjonen vi befinner oss i, da tre av oss har arbeidsvarsling som fagfelt. Utfra den erfaring vårt arbeid har gitt oss, har vi valgt å foreta intervju av byggeledere. Ved å gå inn i Statens vegvesen sitt HMS system, prosedyrer, håndbøker, gjeldende lover og forskrifter og sett på hvordan ulike prosesser i et prosjekt blir til, mener vi at de funn vi har gjort er med på å styrke vår teori og tidligere funn. Mange uønskede hendelser skyldes mangelfull kompetanse og uheldige rutiner.

Metoden vi valgte, var å intervju byggeledere på drift, utbygging, for å danne oss et bilde av hvilken oppfatning byggeleiderne selv har om diverse spørsmål om arbeidsvarsling.

Spørsmål til byggeledere;

- 1) Er arbeidsvarsling / sikring godt nok beskrevet i anbudsgrunnlaget.
- 2) Er arbeidsvarsling en del av SHA-planen.
- 3) Er arbeidsvarsling tema på alle byggemøter.
- 4) Er det egne folk som følger arbeidsvarsling og sikring
- 5) Har dere stoppet arbeid på grunn av mangelfull arbeidsvarsling og sikring.
- 6) Blir skiltmyndigheten invitert til samhandlingsmøter og oppstartmøter.
- 7) Er det satt krav om kompetanse til de som arbeider på anlegget.
- 8) Er kompetansen på arbeidsvarsling hos entreprenør god nok.
- 9) Er kompetansen på arbeidsvarsling hos byggherre god nok.(byggeleder, kontrollingeniør)
- 10) Hva må til for at kvaliteten på arbeidsvarsling skal være tilfredsstillende til dagens krav.
- 11) Er det HMS koordinator på anlegget.
- 12) Er prosedyrene på hvem gjør hva i et prosjekt gode nok der det er flere aktører.
- 13) Er det forhold mellom skiltmyndighet, byggherre og entreprenør som burde vært annerledes.
- 14) Hvilke sanksjonsmuligheter mener du må til for at entreprenør skal forstå at arbeidsvarsling ikke må gå på bekostning av økonomi.
- 15) Kan du beskrive hva den største utfordringen, for at vi skal få til en kultur som setter arbeidsvarsling høyt nok på dagsorden.
- 16) Eventuelt.

Sammen drag av intervju og besvarelser på spørsmål:

1. De som ble spurt mente at beskrivelsen i anbudsgrunnlaget burde bli bedre. I dag så henvises det ofte kun til HB 051 uten spesifikke krav til varsling og sikring.
2. De fleste svarer nei på at arbeidsvarslingsplan er en del av SHA planen. De viser til entreprenørens SJA plan.
3. I de fleste tilfeller så er arbeidsvarsling et tema på byggemøter, men det er ikke alle som har dette i sine byggemøter.
4. Byggherren har ikke egne HMS personer som følger opp arbeidsvarsling og sikring. Det er opp til hver enkelt byggeleder å påpeke feil og mangler. Store prosjekt har egen HMS koordinator. (på driftskontrakter er byggeleder og HMS-koordinator)
5. I noen tilfeller så har byggherren stoppet arbeidet. Det er foretatt korreksjon av varsling og sikring underveis i arbeidet. Det er de som mener at dette er skiltmyndighetens ansvar.
6. I de fleste tilfeller så blir ikke skiltmyndigheten invitert til å delta på samhandlingsmøter og oppstartmøter.
7. Det er satt krav til alle som er på anlegget. Må dokumenteres i entreprenørens HMS system.
8. Kompetansen hos entreprenørene varierer veldig, en del har bra kunnskap, men kunne godt blitt løftet mange hakk. En del mener at skiltmyndigheten må involvere seg mer.
9. Her mener de fleste at kompetansen bør bli bedre. De ønsker bedre dialog med skiltmyndighet.
10. Forbedre rutiner på krav i konkurransegrunnlaget, spesifisere bedre krav og øke kompetansen hos entreprenørene.
11. Byggeleder er HMS ansvarlig på de fleste prosjekter, unntak er stor prosjekt som har egen HMS-koordinator.
12. Her svarer de at det er hovedentreprenøren som har ansvaret for å følge opp underentreprenørene.

13. Her svarer flere at de må involvere skiltmyndigheten i større grad. Noen mener at skiltmyndigheten bør være mer ute og de bør også drive aktivt med opplæring av byggherrepersonell.
14. Det er fullt mulig for byggeleder å stoppe arbeid og en kan også bøtelegge entreprenør, men da må dette stå i konkurransegrunnlaget.
15. Det å få en felles forståelse hvor viktig sikkerheten er, felles mål og at entreprenørene blir bedre til å håndtere arbeidsvarsling. Mindre fokus på økonomi.
16. Supert tema, men sliter mye. Skiltmyndigheten må i større grad frem i lyset. Flere kontroller. Veldig bra at det er fokus på dette temaet.

Den ideelle prosessen i arbeidsvarsling vil være at skiltmyndigheten kommer tidligere inn i prosessen. Først i prosjekteringsfasen og ved utarbeidelse av SHA plan, og etterhvert viktig er dette i samhandlingsmøter og oppstartsmøter med valgt entreprenør. I dag fungerer dette delvis at skiltmyndighet deltar på samhandlingsmøter og oppstartsmøter.

Krav til kompetanse burde også vært likt i alle regioner. Det er i flere regioner vedtatt at alle byggeledere, kontrollingeniører og prosjektledere skal ha kurs 2 i arbeidsvarsling. Ut i fra intervjuene kom det frem at byggelederne føler de selv mangler kunnskap om faget.

I HB 051 står det at Statens vegvesen kan gjennomføre kontroller, revisjoner eller inspeksjoner av arbeidsvarslingsplaner. Skal vi komme videre må det forankres i vegdirektoratet tydeligere at kontroller skal gjennomføres. Av intervjuene med byggelederne kom der fram at det gjennomføres lite kontroller av byggherre. Skiltmyndighet er pålagt av regionledelsen å gjennomføre kontroller i hvert fylke. (antall varierer fra region til region). Byggherre burde fått samme kravene.

I den ideelle prosessen burde det være bedre sanksjonsmuligheter enn hva som finnes i dag. Skiltforskriften gir hjemmel for 3 typer sanksjoner i dag. §34.1 stans av arbeid, er den sanksjonen som blir mest brukt. Ut i fra intervjurundene, og også ut i fra prosjektgruppas egne erfaringer med kontroller, er det et stort behov for å kunne ha

mer konkrete sanksjonsmuligheter, som bla bøter. Dette må da inn i kontraktene. Det med bøter vil være en sanksjonsmulighet som entreprenøren vil forstå.

Drøfting av problemstilling:

Som nevnt i oppgava så har vi valgt å utforme problemstillingen som spørsmål på: «Hvorfor blir arbeidsvarsling planlagt og fulgt opp på en måte som truer sikkerheten både for de som jobber der og trafikantene som skal ferdes på veggen.

Etaten har klare mål om nullvisjonen når det gjelder skadde og drepte. HMS skal prioriteres fra planleggingsfase starter og frem til prosjektert er gjennomført. Hensynet til fremdrift og økonomi skal aldri gå på bekostning av HMS.

Statens vegvesen som byggherre har som mål at byggherreorganisasjonen skal være forbilledlige i alt HMS arbeide. I det ligger det etaten har som målsetting å holde et høyere nivå enn minimumskravene i gjeldende lover og forskrifter.

Med bakgrunn i etatens håndbøker og HMS system som er omtalt i oppgava, så viser det til at vi har en sterk sikkerhetsstyring, der ansvarsforholdene fremgår klart og tydelig.

Alle ansatte i Statens vegvesen skal ha fokus på 0- visjon i alle ledd, dette er spesielt fremhevet i etatens ledelse.

Vår konklusjon er at dersom eksisterende retningslinjer følges på et akseptabelt risikonivå og at alle tar ansvar og følger disse, så skal sikkerheten være ivaretatt på en tilfredsstillende måte.

Etter å ha foretatt intervju med byggeledere så ser vi svakheter, som en bør ta tak i og forbedre, dette gjelder både organisatorisk og utførelse av arbeid, for at en skal kunne unngå uønska hendelser i fremtiden.

Ved planlegging og utarbeidelse av prosjekt så må det fremgå i konkurransegrunnlaget krav til arbeidsvarsling og sikring. I dagens situasjon så henvises det alt for ofte til Håndbok 051 uten at spesifikke krav er satt.

Samspeillet mellom byggherre, entreprenør og skiltmyndighet må løftes opp på et høyere nivå. Det er behov for kompetanseheving på alle nivåer for at sikkerheten skal være ivaretatt, og dette må forankres hos ledelsen, altså helt til topps i vår organisasjon: fra og med Vegdirektøren.

I de fleste tilfeller så har Statens vegvesen byggherrerollen og skiltmyndigheten. Denne rolledelingen kan være med på å pulverisere ansvaret. Det derfor viktig at samhandling settes på dagsordenen og at skiltmyndigheten blir tatt med på oppstartmøter.

4 KONKLUSJON, ANBEFALING

Samspill byggherre, skiltmyndighet og entreprenør

Det er viktig at byggherre inviterer med skiltmyndigheten i en mye tidligere fase enn slik det fungerer i dag. Skiltmyndighet blir delvis invitert til samhandlingsmøter og oppstartsmøter med entreprenør. Det ideelle er om de blir med allerede i prosjekteringsfasen. Det å få gi innspill i en tidlig fase kan være med på å redusere en del trafiksikkerhetsproblemer.

Krav til kompetanse

Vår anbefaling er at det blir stilt samme krav til byggherrepersonell i alle regioner. Vi mener også at denne opplæring bør skje i regi av Statens vegvesen, da vi har mer fokus på byggherrollen, trafiksikkerhet mm enn det en ekstern kursholder har.

Sanksjoner

Samtidig vil egne erfaringer med bakgrunn fra saksbehandling og skiltmyndighet, gjennomførte kontroller, kursholding og deltakelse i SFA (Sentralt forum for arbeidsvarsling) være nyttig å ta med inn i oppgaven.

De hovedmomentene som arbeidsgruppa ønsker å fremheve er som følger:

- Kompetanseheving av byggherrepersonell
- Kontroll av eksterne kursholdere
- Kontroll av arbeidsvarsling
- Fokus på samspill mellom byggherre, skiltmyndighet og entreprenør
- Sanksjoner

Kompetanseheving av byggherrepersonell

HB 051 angir et opplæringsregime innenfor arbeidsvarsling som alt personell som skal arbeide på og ved veg må gjennomføre. Med bakgrunn i den undersøkelsen vi gjennomførte, viser det seg at byggeledere helt klart mener de har behov for mer kompetanse innenfor faget.

I dag er det ulike krav og rutiner som gjelder for opplæring.

Noen regioner har krevd og som er vedtatt i RLM (Regionledermøte) at alle byggeledere, kontrollingeniører og prosjektledere skal gå kurs type 2 i arbeidsvarsling. Vår anbefaling er at dette blir vedtatt i alle regioner. Dette for å få likhet og økt fokus på faget. Vi mener også helt klart at kurs for vårt byggherrepersonell bør gjennomføres av interne ressurser. Dette er viktig med bakgrunn i at vi kjenner de interne forholdene, har mer fokus på byggherrerollen, trafiksikkerheten og kan faget bedre.

Kontroll av eksterne kursholdere

I flere regioner gjennomføres kurs av innleide konsulenter. Disse konsulentene har liten kunnskap og forståelse for skiltmyndighetens situasjon og fokus på trafiksikkerhet eller byggherres funksjon etter byggherreforskriften. Kursene er derfor ikke tilpasset etatens behov og lite egnet som opplæring av egne ansatte. Ut i fra de signaler vi har fått fra eget personell, samt egne erfaringer tyder det på at konsulentene har lite forståelse for hva som er vesentlig i opplæringen. Det er grunn til å frykte at kvaliteten på den opplæringen som disse konsulentene utfører er av for dårlig kvalitet.

Kontroll av arbeidsvarsling

Det er et nasjonalt mål å bruke minst to dagsverk til varslede eller uanmeldte skiltmyndighetskontroller pr. mnd. i hvert fylke. Dette bør skje i et tett samarbeid med byggeleder på det aktuelle stedet. Det meste avklares underveis i kontrollen uten ytterligere oppfølging. Vi mener at byggherre må bli flinkere til å følge opp sine anlegg/prosjekter i hverdagen.

Ved å benytte det samme kontrollskjemaet som skiltmyndigheten bruker når de foretar kontroller, bør byggherre også foreta kontroller av arbeidsvarslingen.

Det å vise seg ute i dette øyemed, vise at man kan faget og mener det man sier vil være med på å få entreprenører til å skjerpe seg.

Fokus på samspillet mellom byggherre, skiltmyndighet og entreprenør

Det er viktig at byggherre og skiltmyndighet opptrer samstemte i møter med entreprenørene. Det at skiltmyndighet blir invitert til samhandlings og oppstartsmøter blir også viktig fremover. I undersøkelsen vi foretok, kom det fram at dette skjer i noe grad i dag, men at det nok mangler bevissthet rundt dette.

Sanksjonsmuligheter

Skiltforskriften gir hjemmel for 3 typer sanksjoner.

1. § 34 nr.1 gir hjemmel for at et hvert arbeid kan stanses dersom varslingsplan eller sikring ikke er utført i henhold til godkjent plan eller at dette skaper vesentlig ulempe for trafikantene.
2. §34 nr.2 er nå under revidering, men går på at delegering av ansvar for gjennomføring og oppfølging av arbeidsvarslingsplaner kan unnlates eller trekkes tilbake.
3. §37 gir hjemmel for at utgifter til skiltmyndigheten måtte ha i forbindelse med andres arbeidsvarslingsplan kan kreves dekket.

Så står det videre i håndbok 051 at; i tillegg til det som er nevnt her, kan Statens vegvesen stanse alle arbeid på riks- og fylkesveg umiddelbart dersom:

- Det ikke foreligger arbeids- eller grave tillatelse
- Det ikke foreligger godkjent arbeidsvarslingsplan
- Arbeiderne som utføres er i samsvar med godkjent arbeidsvarslingsplan

Det å kunne få inn sanksjonsmuligheter i form av bøter i anbudsgrunnlaget ville vært en god hjelp for oss som utfører kontroller, og for byggeledere som følger opp arbeidsvarsling. Dette er også i tråd med hva som kom fram i intervjuene med byggelederne. De ønsket at de kunne ha noe konkret, som bøter, å slå i bordet med i tillegg til stans av arbeid. Det som er problemet med det er at noen entreprenører spekulerer i dette, og prøver seg gang på gang. Dette vil man få slutt på dersom man har mulighet til å sanksjonere med pengebeløp, et språk entreprenøren forstår.

5 HENVISNINGER

Normal – Håndbok 051 (2010)

Arbeid på og ved veg - Beskriver vegdirektoratets krav og retningslinjer til varsling og skilting

Tilsvarende utgave HB 051 (2006)

Håndbok 062 Trafikksikkerhetsutstyr. Funksjonskrav og materialkrav.

Håndbok 271 Risikovurderinger i vegtrafikken

Håndbok 066 Dokumenter byggekontrakter

Håndbok 151 Prosjektbestilling

Håndbok 214 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) Retningslinjer

Rapport

Samfunnsseksjonen Region sør «Temaanalyse av trafikkulykker i tilknytning til vegarbeid» februar 2011

Rapport arbeidsvarsling Region Nord « *Rapport om status fagfelt arbeidsvarsling i Region Nord med forslag til forbedringer*» mars 2012

Forskrift

For 2009-08-03 nr1028:forskrift om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplasser (byggherreforskriften)

For 2005-10-07 nr1219:forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignal og anvisninger (skiltforskriften)

Litatur

Kompendium i: EPT 100-1 Sikkerhetsstyring i transportsektoren, Universitetet i Stavanger, August 2012. Ove Njå

Samfunnssikkerhet 2011, Terje Aven, Marit Boyesen, Ove Njå, Harald Olsen, Kjell Sandve

Vedlegg 1

| | | | |
|--|--|---|---|
| 1. Alder? | | 53 år | 28 år |
| 2. Hvor lang etatserfaring har du? | 25 år | 2,5 år | 5 år |
| 3. Har du arbeidsvarslingskurs? | ja | ja | ja |
| 4. Hvilken type kurs har du? | begge | begge | Kurs 2 |
| 5. I hvilken region jobber du? | vest | nord | sør |
| 6. Var det SVV som holdt arbeidsvarslingskurset? | nei | ja | nei |
| 7. Ble byggherres rolle tydelig definert i kurset? | ja | ja | ja |
| 8. Føler du at du har god kunnskap om arbeidsvarsling? | nei | ja | ja |
| 9. Er arbeidsvarsling tema på alle byggemøter? | Ja | ja | ja |
| Hva diskuteres? | Det går mest på at den må være godkjent av skiltmyndigheten og at skilting er utført i henhold til planene | Skilting, trafikkdirigering, adferd fra 3. part | Arbeidsvarslingsplaner og oppfølging av disse. HMS i forhold til dette. Misbruk av lange arbeidssoner (for ofte lange 50 soner) |
| 10. Gjennomfører byggeleder tilsyn, kontroll på arbeidsvarsling? | ja | ja | ja |
| 11. Har du mye kontakt med skiltmyndigheten? | ja | ja | ja |
| 12. Blir skiltmyndigheten invitert i planfasen før tilbud sendes ut? | ja | ja | ja |
| 13. Blir skiltmyndigheten invitert med til oppstart møte med valgt entrepenør? | nei | ja | nei |

| | | | |
|--|-----|-----|-----|
| 14. Påvirker økonomien kvaliteten på arbeidsvarslingen? (sikring) | ja | nei | ja |
| 15 Har du som byggeleder stanset et arbeid ifm arbeid på og ved veg? | nei | ja | ja |
| 16. Mener du byggherre bør ha andre sanksjonsmuligheter? (bot) | ja | ja | nei |
| 17. Er arbeidsvarsling tema på byggherre skolen? | nei | nei | ja |

Vedlegg 2

Fra hjemmesiden hos www.arbeidstilsynet.no:

«Ny byggherreforskrift fra 2010

- [Om ny byggherreforskrift](#)
- [Endringer i den nye forskriften](#)

Om ny byggherreforskrift

Byggherreforskriften fastsetter pliktene som byggherren har gjennom hele bygge- eller anleggsprosessen for å sikre at sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplassen blir ivaretatt.

Formålet med byggherreforskriften har vært å oppnå en forbedret organisering og styring av arbeidet med sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplassen. Samtidig klargjøres rollene og pliktene til de ulike aktørene som er inne i bygge- eller anleggsprosessen. Kommentarene til forskriften er betydelig utvidet, for ytterligere klargjøring.

Den nye forskriften trådte i kraft 1. januar 2010. I § 21 er det fastsatt at det for bygge- eller anleggsarbeid hvor Arbeidstilsynet har mottatt forhåndsmelding innen 1. januar 2010, kan byggherren i stedet velge å følge reglene i gjeldende forskrift.

Endringer i den nye forskriften

- [Kapittel 1 innledende bestemmelser](#)
- [Kapittel 2 byggherrens plikter](#)
- [Kapittel 3 prosjekterendes plikter](#)
- [Kapittel 4 arbeidsgiverens og enmannsbedriftens plikter](#)

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

Formålsbestemmelsen i § 1 er ny, og bidrar til å klargjøre hva som er det sentrale siktemålet bak forskriftens bestemmelser.

I § 3, om hvem forskriften retter seg mot, er det nå fastsatt at koordinator er pliktsubjekt etter forskriften. Videre er de prosjekterende nå også pålagt plikter etter forskriften.

Forskriften gjelder ikke lenger for forbruker, med unntak av bestemmelsen om forhåndsmelding. Hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø i forbrukerforhold anses som tilstrekkelig ivaretatt gjennom andre lover og forskrifter.

Kapittel 2 Byggherrens plikter

Ved hjelp av en klargjøring av byggherrens plikter, presiseres den viktige rollen byggherren selv har etter forskriften. For å forebygge uklarheter og misforståelser har man lagt pliktene direkte på byggherren.

Byggherrens plikter:

- Prosjektet blir drevet på en slik måte at hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø blir ivaretatt gjennom hele prosessen.
- Avsette tilstrekkelig tid til prosjektering og utførelse av de forskjellige arbeidsoperasjoner.
- Beskrive og innarbeide alle risikoforhold som er mulig å kjenne til i tilbudsgrunnlaget.
- Sikre at pliktene som er pålagt koordinatoren, de prosjekterende, arbeidsgiverne og enmannsbedriftene blir gjennomført.
- Påse at det utarbeides en skriftlig plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø som beskriver hvordan risikoforholdene i prosjektet skal håndteres. Planen skal inneholde et organisasjonskart, en fremdriftsplan som beskriver når og hvor de ulike arbeidsoperasjoner skal utføres, spesifikke tiltak og rutiner for avviksbehandling.
- Stille særlige krav til visse riggforhold på bygge- eller anleggsplassen. Krav som kan ha økonomisk eller tidsmessig betydning bør tas med i tilbudsgrunnlaget.
- Byggherren skal stille krav om et system for internkontroll hos virksomhetene. Kravet er inntatt for å hindre at virksomheter som ikke har et tilfredsstillende system for internkontroll utfører arbeid på bygge- eller anleggsplassen.
- Krav om forhåndsmelding opprettholdes i § 10, også for forbrukerforhold. Forskriften for øvrig gjelder nå ikke for forbrukerforhold.

Koordinator

Utpeking av koordinator fritar ikke byggherren for sitt ansvar på området.

- Byggherren skal før utpekingen av koordinator vurdere om den som utpekes har andre plikter som kan komme i konflikt med rollen som koordinator.
- Byggherren skal gjennom en skriftlig avtale klargjøre hvilke plikter og fullmakter som koordinator skal ha.
- Byggherren skal jevnlig følge opp at koordinator oppfyller sine plikter.
- Koordinator skal ha nødvendig kunnskap om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø, inkludert arbeidsmiljølovgivningen.
- Koordinator i utførelsesfasen skal ha praktisk erfaring fra bygge- eller anleggsarbeid.

Byggherrens representant

Byggherren kan skriftlig avtale at en juridisk eller fysisk person - byggherrens representant - skal gjennomføre angitte plikter på byggherrens vegne. Selv om avtale er inngått vil byggherren holdes ansvarlig for eventuelle uforsvarlige forhold på bygge- eller anleggsplassen som kan ledes tilbake til beslutninger foretatt av byggherren selv.

Kapittel 3 Den prosjekterendes plikter

Bestemmelsen i § 17 pålegger de prosjekterende plikter, og dette er nytt i forhold til dagens regulering. Med dette er det plassert plikter på en av de sentrale aktørene i bygge- eller anleggsprosessen.

Kapittel 4 Arbeidsgiverens og enmannsbedriftens plikter

Det er en sentral endring i § 18 fjerde ledd, som innebærer at de relevante delene av planen for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø skal innarbeides i virksomhetens internkontroll. Endringen medfører at man i internkontrollsystemet får en spesiell del som er spesifikt for den enkelte bygge- eller anleggsplass og en generell del som er lik for alle bygge- eller anleggsplasser.»

Vedlegg 3

Fra hjemmesiden hos www.arbeidstilsynet.no:

HMS eller SHA

- [HMS-begrepet](#)
- [SHA-begrepet](#)
- [SHA-planen – unik for hvert enkelt bygg- eller anleggsprosjekt](#)
- [HMS-systemet tilhører den enkelte virksomhet](#)

HMS-begrepet

Begrepet «HMS», eller i utvidet versjon - Helse, Miljø og Sikkerhet, er et begrep de fleste arbeidstakere og arbeidsgivere har kjennskap til og er fortrolige med. HMS omfatter helse, miljø og sikkerhet i alle arbeidssammenhenger.

HMS-begrepet er forankret i forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften).

Arbeidsgiver er pålagt å arbeide systematisk med HMS for å forebygge helseskade på arbeidstakerne. Arbeidstakerne er pålagt å medvirke i det systematiske HMS-arbeidet.

HMS omfatter også ytre miljø og andre sikkerhetsaspekter enn arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd.

SHA-begrepet

Begrepet "sikkerhet, helse og arbeidsmiljø" (SHA) ble introdusert i den første utgaven av forskrift om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplasser (byggherreforskriften) som utkom i 1995.

Byggherreforskriften beskriver hvordan byggherre skal ivareta arbeidstakernes sikkerhet, helse og arbeidsmiljø gjennom prosjektering og gjennomføring av bygge- og anleggsarbeider. Begrepet SHA benyttes bare for denne typen arbeidsplasser.

SHA-planen - unik for hvert enkelt bygg- eller anleggsprosjekt

Byggherreforskriften § 7 fastslår at det før oppstart av bygge- eller anleggsarbeid skal foreligge en skriftlig plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø som beskriver hvordan risikoforholdene i prosjektet skal håndteres. Innholdet framgår av § 8.

En SHA-plan er en unik sikkerhet-, helse- og arbeidsmiljøplan for et spesifikt bygge- eller anleggsprosjekt. Fordi hver arbeidsplass har sine spesielle sikkerhetsmessige utfordringer, vil det være behov for en spesifikk SHA-plan for hvert prosjekt. En kan dermed ikke kopiere en plan fra et prosjekt og bruke den på et annet.

Arbeidet med SHA-planen må starte tidlig i planprosessen til et bygge- eller anleggsprosjekt. Under plan og prosjekteringsarbeidet skal det fortløpende gjennomføres risikovurderinger for å avdekke og fjerne flest mulig risikoforhold som senere i byggeprosessen kan føre til ulykker.

Ved at byggherren beskriver risikoforholdene i planfasen, og tar dette med inn i spesifikasjonene for anbudet, vil entreprenøren i anbudet kunne kalkulere inn de forebyggende tiltak som skal virke risikoreducerende. Deretter utarbeider byggherren, ved SHA-koordinator, SHA-planen for det aktuelle bygge- eller anleggsprosjektet.

Planen skal bygge på gjennomførte risikovurderinger og vurderinger av hva som er nødvendig for å forebygge skade på liv og helse.

SHA-planen skal inneholde:

- Beskrivelse av bygge- og anleggsplassens organisering, roller, ansvarsfordeling og entreprisform.
- Framdriftsplan for anlegget som viser når og hvor de ulike arbeidsoperasjoner skal finne sted.
- Beskrivelser av de spesifikke tiltakene knyttet til arbeid som kan innebære fare for liv og helse.
- Rutiner for avviksbehandling.

HMS-systemet tilhører den enkelte virksomhet

HMS-systemet til en virksomhet tilhører den enkelte virksomheten, og er spesifikk for de oppgaver og tjenester de utfører. Alle forhold som angår helse, miljø og sikkerhet for virksomheten, medregnes i dets HMS-system.

Et HMS-system må ta utgangspunkt i en kartlegging av hvilke lov- og forskriftskrav som gjelder for virksomheten og av status i virksomheten opp mot disse kravene. Arbeidsgiver må så etablere systematiske aktiviteter som sikrer at virksomheten klarer å opprettholde et fullt forsvarlig nivå når det gjelder helse, miljø og sikkerhet.

En bygge- eller anleggsvirksomhet vil ha egne rutiner for å ivareta sikkerheten for sine arbeidstakere. Dette vil være gjennomgående, typiske krav som gjelder enhver bygge- eller anleggsplass.

Byggherreforskriften § 18 krever imidlertid at en virksomhet som er inne på en bygge- eller anleggsplass, skal ta opp i sitt eget HMS-system de deler av SHA-planen som er relevant for virksomhetens arbeid. For hvert arbeidssted vil det dermed være en spesiell del i internkontrollen tilpasset dette stedets sikkerhetsutfordringer. Her er SHA og HMS koplet sammen.