



Statens vegvesen

Trafikkberedskap

RETNINGSLINJER

Håndbok 189



Forsidefoto: Tore Braaten, Drammen

Forord

Trafikkulykker, havari, ras, flom og andre hendelser på veg medfører ofte store konsekvenser for trafikkavviklingen. Selv små hendelser kan føre til lange køer som forplanter seg utover på vegnettet. Forsinkelsene koster samfunnet betydelige beløp, foruten at de kan føre til store ulemper og ergrelser for trafikantene.

Statens vegvesen har ansvar for å etablere rutiner for håndtering av hendelser på veg slik at ulemper for trafikkavviklingen blir minst mulig. Gjennom kontrakter med entreprenører skal Statens vegvesen sørge for at det finnes et apparat som kan sikre trafikkavviklingen, eventuelt dirigere trafikken, sikre skadet objekt og skadested eller sperre av stedet slik at det ikke oppstår fare for trafikanter eller naboer.

Videre skal Statens vegvesen informere trafikantene om hendelser og om hvordan de skal forholde seg til dem, slik at ulempene begrenses. En rask og god håndtering av hendelser på veg vil bidra til et positivt omdømme av Statens vegvesen.

Statens vegvesen har behov for et nært samarbeid med andre etater i dette arbeidet. Her vil politiet være den viktigste samarbeidspartneren, fordi det er politiet som har skadestedsledelsen. Når brannvesenet kommer før politiet, har brannvesenet skadestedsledelsen til politiet overtar. Kontaktlinjer på både overordnet sentralt plan og lokalt plan er viktig.

Denne håndboka er et ledd i Statens vegvesens arbeid med å videreutvikle trafikkberedskapen for å redusere ulempene ved hendelser på veg. Håndboka setter krav til regionvegkontorene med hensyn til hvordan trafikkberedskapen skal ivaretas, og gir også føringer for Statens vegvesens informasjonsrutiner for hendelser på veg, både internt og i samarbeid med andre etater.

Krisehåndtering av større ulykker og katastrofer er ikke omhandlet her, men håndboka er en del av etatens overordnede krisehåndteringssystem.

Denne håndboken erstatter Håndbok 189 Trafikkberedskap – Håndtering av hendelser på veg utgitt i desember 1995 som veiledning. Håndboka har nå fått status som retningslinjer i Statens vegvesens håndbokserie.

Ansvar for denne håndboka ligger ved Veg- og trafikkavdelingen, Seksjon for veg- og ferjeforvaltning i Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen

Finn Harald Amundsen
Fungerende trafikkdirektør
Januar 2006

Innhold

FORORD	2
1. PROBLEMBESKRIVELSE	5
1.1 Definisjon og målsetting	5
1.1.1 Uforutsette hendelser	5
1.1.2 Planlagte hendelser	5
1.2 Hendelsens omfang og varighet	6
1.3 Plan for håndtering av uforutsette hendelser	6
2. ORGANISERING	6
2.1 Beredskapsplan	6
2.2 Myndighetsberedskap	7
2.3 Samarbeid med politiet og andre	7
2.4 Bistand fra Statens vegvesen	8
2.5 Rolleavklaring	9
2.6 Varslingsrutiner	9
2.6.1 Varsling til Vegdirektoratet	10
2.7 Informasjonsrutiner	11
2.8 Øvelser	11
2.9 System for krisehåndtering	11
3. PRAKTISK GJENNOMFØRING	11
3.1 Etablering av omkjøringsruter	11
3.2 Kartlegging av problempunkter på omkjøringsruter	12
3.3 Plan for omkjøringsruter	12
3.4 Avklaringer med eksterne parter	14
3.5 Skiltplaner for omkjøringsruter	14
3.6 Manuell dirigering og skilting av omkjøringsruter	14
3.7 Varslings- og reserveutstyr	15
4. VEDLEGG	16

Trafikkberedskap – Håndtering av hendelser på veg

4.1	Vedlegg 1: Eksempel på varslingsplan (Region sør).....	16
4.2	Vedlegg 2: Plan for omkjøringsruter – eksempel	18

1. Problembeskrivelse

1.1 Definisjon og målsetting

Trafikkberedskap er den planlegging, organisering og virksomhet som må til for at vi skal kunne håndtere hendelser på veg effektivt. I selve håndteringen ligger oppdagelse, verifikasjon, informasjon og iverksetting av innsats for å redusere omfanget og skadevirkningene av hendelsene.

Statens vegvesen har som målsetting å opprettholde høy trafiksikkerhet, god framkommelighet og regularitet. Ved en hendelse er det viktig å skjerme arbeid på skadestedet for å unngå følgeulykker, redusere varigheten av trafikkforstyrrelsen, samt informere trafikantene om forsinkelser, omkjøringsmuligheter etc.

Håndbok 189 omfatter den daglige håndtering av hendelser på veg. Ved større ulykker og i tilfeller hvor en hendelse viser seg å ha et større omfang enn først antatt, vil Statens vegvesens overordnede krisehåndteringssystem tre i kraft. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 2.9.

Hendelser på veg defineres som en unormal situasjon som påvirker trafikkavviklingen og som kan medføre forsinkelser eller en forhøyet ulykkesrisiko. Hendelser kan være uforutsette eller planlagte (se kap 1.1.1 og 1.1.2).

1.1.1 Uforutsette hendelser

Uforutsette hendelser kan for eksempel være:

- trafikkulykker
- uhell med transport av farlig gods
- arbeidsulykker
- havari, kjøretøystans
- tap av last eller deler fra kjøretøy som fører til gjenstander, materialer, belegg, søl av oljeprodukter eller andre kjemiske produkter mv. i vegbanen som er til hinder eller fare for trafikken
- ras og flom,
- ekstreme værforhold som har betydning for trafikkavvikling og trafiksikkerhet
- skade på bru, tunnel, ferge, veg og vegutstyr av ulike slag.
- uventede demonstrasjoner
- sabotasje, hærverk

1.1.2 Planlagte hendelser

Planlagte hendelser kan for eksempel være:

- vegarbeid
- arrangementer

- bilberging
- øvelser

1.2 Hendelsens omfang og varighet

Hendelsens omfang og varighet, og dermed dens innvirkning på trafikken vil variere sterkt. Mindre hendelser kan være så kortvarige at trafikken har vendt tilbake til normal avvikling før det har oppstått behov for å sette inn trafikkregulerende tiltak. Andre hendelser kan medføre stengning av vegen i lengre perioder med behov for omfattende omkjøringsalternativer. Omfanget og varigheten av hendelsen vil være avgjørende for den strategi for håndtering som velges (jfr. kap. 3.6).

1.3 Plan for håndtering av uforutsette hendelser

Statens vegvesen skal etablere beredskapsplaner for hendelser på veg i henhold til kap. 2.1. Beredskapsplanen skal gi retningslinjer for stengning av utsatte vegstrekninger når Statens vegvesen finner det uforsvarlig å la trafikken passere.

Det skal gjennomføres jevnlig risiko- og sårbarhetsanalyser, hvor sårbarhetspunkter på vegnettet lokaliseres. Dette danner grunnlag for etablering av beredskap og omkjøringsruter.

Sårbarhetspunkter er tunneler, skredutsatte områder, høyfjellsstrekninger, ferjesamband, bruer, sterk vind, sjøfyllinger, og andre kritiske strekninger eller punkter. Det kan bli nødvendig å holde slike vegstrekninger stengt over en viss tidsperiode p.g.a.skader, rasfare eller ekstreme værforhold.

Statens vegvesens planer bør være samordnet i andre etaters, kommuners, større bedrifters beredskapsplaner – tilsvarende bør ulike planervegvesenets planer internt være koordinert.

Ved vegbrudd som følge av ras, flom m.m. må det foreligge planer og rutiner for å gjenopprette forbindelsen så raskt som mulig.

På spesielt utsatte strekninger kan det vurderes om det vil være hensiktsmessig å etablere spesielle varslingsystem for å oppdage hendelser tidligst mulig. Dette kan f.eks. være aktuelt på spesielt ulykkesutsatte strekninger eller strekninger hvor faren for hendelser er særlig stor.

Slike varslingsystemer kan f.eks. være:

- overvåking med kamera eller annet egnet utstyr
- patruljering av strekningen
- avtale om rapportering fra yrkessjåfører
- informasjonskampanjer overfor trafikanter om hvor og hvordan hendelser skal meldes

2. Organisering

2.1 Beredskapsplan

Hvert regionvegkontor skal utarbeide en samordnet beredskapsplan for hendelser på veg internt for etaten og eksternt vis á vis politiet.

Det skal også utarbeides egne beredskapsplaner for tunneler og skredutsatte strekninger. Disse beredskapsplanene kommer i tillegg, men skal inngå i den samordnede beredskapsplanen for hendelser på veg. Beredskapsplanen skal inneholde følgende:

- roller og ansvar
- varslingsrutiner
- informasjonsrutiner
- plan for omkjøringsruter
- plan for tiltak når hendelser oppstår/ f.eks innsetting av ferger
- plan for samband og kommunikasjon – eventuelt også i tilfelle utfall av telenett. (Fast og mobilt.)

Det skal utarbeides forskjellige rutiner for varsling og tiltak avhengig av:

- Skadetype
- personskadeomfang
- omkjøringsmuligheter/framkommelighet
- forventet medieoppmerksomhet
- vegens betydning
- trafikkmengde

Beredskapsplanen med tiltakskort (tiltaksplaner) skal utarbeides i samarbeid med politiet, brannvesen, AMK (Akutt Medisinsk Kommunikasjonssentral) og eventuelt berørte kommuner.

2.2 Myndighetsberedskap

Regionvegkontorene har ansvaret for at det etableres rutiner som gjør det mulig å håndtere og følge opp hendelser hele døgnet. Dette medfører at det må organiseres en myndighetsberedskap som har de nødvendige fullmakter til å fatte vedtak tilknyttet stengning og åpning av veger, samt iverksetting av omkjøringsruter mv. Dette skal normalt være en representant for byggherren og ikke operatørene på VTS-ene.

Arbeid på veg utføres av entreprenører gjennom egne kontrakter. I disse må entreprenørene pålegges en trafikkberedskap for å sikre trafikkavviklingen ved hendelser på veg. Enkelte tiltak skal avklares med byggherren før entreprenøren kan sette i gang. Dette er ofte forhold som går ut over kravene i kontraktene der det kan være nødvendig å foreta bestillinger som kan ha kostnadmessig betydning. Det må derfor legges til rette for at denne type bestillinger kan foretas hele døgnet.

2.3 Samarbeid med politiet og andre

Det er nødvendig med et nært samarbeid med politiet og andre eksterne aktører for at håndtering av hendelser på veg skal fungere best mulig. Erfaringer viser at personlig kontakt er viktig for et godt samarbeid. Det bør derfor etableres et system for å skape personlig kontakt med samarbeidspartnerne. Følgende bør gjøres:

- opprette og vedlikeholde kontaktnett

- avholde rutinemessige møter
- avholde regelmessige øvelser
- foreta evaluering av øvelser
- foreta evaluering av håndtering av hendelser

Statens vegvesen har 5 regionale vegtrafikksentraler (VTS) som fungerer som kontaktpunkt mellom Statens vegvesen og politiet, andre redningsinstanser, organisasjoner, og publikum døgnet rundt.

I forbindelse med hendelser er det viktig at politiet og redningsetatene kan nå raskt fram til VTS. Statens vegvesen skal derfor oppgi egne telefonnummer som disse skal benytte. Slike nummer skal være unntatt offentlighetens kunnskap. Publikum skal henvises til telefonnummer 175 for trafikkinformasjon.

Politiet har det overordnede ansvaret for trafikkregulering når hendelser oppstår. Statens vegvesen har likevel et selvstendig ansvar for at trafikken avvikles på mest mulig effektiv og sikker måte. Det er derfor viktig at Statens vegvesen tilbyr politiet sin kompetanse for å ivareta trafikkavviklingen.

Regionvegkontoret har ansvar for at det holdes regelmessige kontaktmøter mellom politiet og Statens vegvesen hvor også VTS deltar. Der hvor det er aktuelt, kan AMK (Akutt Medisinsk Kommunikasjonssentral) og brannvesen også trekkes inn.

Beredskapsplanen skal beskrive distriktenes ansvar som det definerte operative nivå i Statens vegvesen.

Avtaler om rutiner for innmelding av veg- og trafikkinformasjon skal inngås med ferjeselskaper og aktuelle entreprenører (jfr. Håndbok 210, Vegmeldingstjenesten). Det kan være hensiktsmessig å inngå samarbeidsavtaler med bilbergingselskaper eller andre som har viktige roller i forbindelse med håndtering av hendelser på veg. Når det gjelder bilbergingselskaper, må det påses at disse har godkjente varslingsplaner og at bilberging skjer på forsvarlig måte i henhold til gjeldende retningslinjer eller avtaler og med hensyn til trafikkavvikling.

2.4 Bistand fra Statens vegvesen

Statens vegvesen kan gjennom sine entreprenører og med egne ressurser bistå redningsledelsen med følgende aktiviteter ved hendelser på veg:

- ***Sikre og skilte hendelsesstedet, samt skilte eventuell omkjøringsrute.***
På grunn av faren for følgeulykker, er det viktig å sikre hendelsesstedet så raskt som mulig.
- ***Informere trafikanter som blir stående i kø som følge av en hendelse på vegen, samt trafikanter som er på veg mot hendelsesstedet og som kan benytte alternative vegruter.***

Trafikantene har behov for informasjon om forsinkelser og hindringer, samt omkjøringsmuligheter i forbindelse med hendelser. VTS har en sentral rolle i forhold til trafikkstyring og informasjon. For å nå ut til flest mulig trafikanter som er eller vil bli påvirket av hendelsen, skal distribusjon av veg- og trafikkmeldinger skje gjennom VTS (jfr. Håndbok 210, Vegmeldingstjenesten).

- **Utføre opprydding og reparasjonsarbeid på stedet.**
- **Bistå politiet og Havarikommisjonen med kjøretøytekniske og veg- og trafikkfaglige undersøkelser med tanke på senere avklaring av årsaksforhold og skyldspørsmål. (Ulykkesanalysegrupper.)**

2.5 Rolleavklaring

En tjenestemann fra politiet er skadestedsleder ved hendelser på veg. Øvrig redningspersonell må forholde seg til skadestedslederen. Skadestedslederens oppgave er å koordinere innsatsen til de enkelte faglederne på hendelsesstedet og fatte nødvendige beslutninger. Dersom brannvesenet er på plassen før politiet stiller de som skadestedsleder til politiet overtar.

Både Statens vegvesen og politiet har myndighet til å stenge en veg og omdirigere trafikken dersom dette er påkrevet i forbindelse med en hendelse. Slike vedtak skal loggføres.

For Statens vegvesen er dette hjemlet i vegtrafikklovens § 7 *Særlige forbud mot trafikk*. Denne lyder som følger:

”Kongen eller den han gir fullmakt kan forby bestemte grupper av kjøretøyer. Forbudet kan begrenses til å gjelde på eller utenfor visse veger og innenfor et bestemt tidsrom. Det kan på samme måte gjelde bestemte trafikantgrupper.

Det kan treffes midlertidig vedtak om forbud mot all trafikk eller om annen regulering av trafikk på veg dersom forhold på vegen eller i dens omgivelser, arbeid på vegen eller vegens tilstand tilsier det. Slikt vedtak treffes for riksveg og fylkesveg av regionvegkontoret og for kommunal veg av kommunen”.

For politiet er myndighet til å stenge en veg og omdirigere trafikken hjemlet i vegtrafikklovens § 9 *Trafikkregulering*. Denne har følgende ordlyd:

”Politiet kan regulere trafikk slik forholdene i hvert enkelt tilfelle krever det, og kan herunder fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4,5,6,7 og 8. Politiet kan også som ledd i trafikkregulering helt eller delvis sperre en vegstrekning for et kortere tidsrom.

Enhver plikter straks å rette seg etter de påbud og forbud om regulering av trafikken som politiet gir muntlig, eller ved tegn, skilt, signal, eller på annen måte”.

Politiet kan med hjemmel i vegtrafikklovens § 9 eventuelt overprøve Statens vegvesens vedtak. Slike tilfeller skal alltid loggføres av Statens vegvesen.

2.6 Varslingsrutiner

Politiet har en sentral rolle ved varsling av hendelser på veg og er ofte den som blir varslet først ved ulykker og katastrofer. Andre redningsinstanser som AMK (Akutt Medisinsk Kommunikasjonssentral) eller brannvesen kan også bli varslet om hendelser. Disse tre redningsetatene har rutiner som ivaretar varslingen mellom etatene (trippelvarsling). Politiet har et hovedansvar for videre varsling i forhold til hva som synes nødvendig i den gitte situasjonen.

VTS en viktig rolle i forhold til all intern og ekstern varsling. Politiet, og AMK bør varsle VTS om alle hendelser som har betydning for framkommeligheten og sikkerheten på stamveger og andre viktige veger. Dersom VTS er den første som mottar meldinger om alvorlige hendelser fra trafikanter eller andre, skal politiet og berørte redningsetater varsles.

Regionvegkontorene har ansvar for at varslingsrutiner er etablert for å håndtere hendelser hele døgnet. Det skal utarbeides rutiner som sikrer at redningsetater, entreprenørene, media, ledelsen og annet aktuelt personell i Statens vegvesen varsles om hendelser på veg. Varslingsrutinene skal ta hensyn til hendelsens karakter og omfang.

Regionvegkontorene skal ha rutiner som sikrer at VTS, som ofte vil ha rollen som formidler av informasjon til enhver tid har oversikt over de ulike entreprenørkontrakter og stedfotredere for ledelsen på region- og distriktsnivå.

I vedlegg 1 ligger eksempler på varslingsrutiner.

2.6.1 Varsling til Vegdirektoratet

Regionvegkontorene har ansvar for at det etableres rutiner for varsling til Vegdirektoratet. Varslingen skal skje gjennom VTS øst. VTS øst skal ha oversikt over hvem som til en hver tid er fungerende leder for relevante lederfunksjoner i Vegdirektoratet. Vegdirektoratet skal varsles når hendelsen er av en slik karakter at Vegdirektoratet kan bli bedt om å uttale seg både generelt og om den aktuelle ulykken eller hendelsen spesielt. **Merknad: avklares med INFO**

Følgende hendelser skal alltid varsles til Vegdirektoratet:

- alle bussulykker der mennesker har mistet livet
- alle bussulykker der skolebarn er involvert
- alle trafikkulykker med mer enn to omkomne
- trafikkulykker der særlige forhold gjør seg gjeldende og det kan ventes stor medieoppmerksomhet
- rasulykker der mennesker har omkommet
- brann i tunnel
- ulykker med farlig gods
- ulykker med sikring av last der mennesker omkommer
- ferjeulykker (eller ved ferjeleiet) der menneskeliv har gått tapt
- omfattende ødeleggelse av en veg (vesentlige trafikkproblem over lenger tid)
- bru-ulykker der bruer påføres stor skade eller bryter sammen
- arbeidsulykker (også for entreprenørens personell når Statens vegvesen har byggherreansvar)

VTS øst skal, etter egen instruks varsle følgende personer:

- vegdirektøren eller stedfortreder
- informasjonsdirektøren eller stedfortreder
- trafikkdirektøren eller stedfortreder

Avhengig av hendelsens karakter avgjør vegdirektøren hvem som ellers skal varsles. Vegdirektøren og den aktuelle regionvegsjef vil fordele informasjonsansvaret mellom region og direktorat. Med mindre spesielle forhold tilsier noe annet, vil regionvegsjefen håndtere hendelsen lokalt. Vegdirektøren vil håndtere den nasjonalt. God kommunikasjon mellom regional/lokal og nasjonal kriseledelse er helt avgjørende for en koordinert informasjonsinnsats.

2.7 Informasjonsrutiner

Politiet har hovedansvaret for ekstern informasjon i forbindelse med selve hendelsen slik som opplysninger vedrørende omfang, eventuelle skadde og drepte. Statens vegvesen skal kun informere om forhold tilknyttet de trafikale konsekvenser av hendelsen, og VTS har et spesielt ansvar for å distribuere viktig veg- og trafikkinformasjon (jfr. Håndbok 210, Vegmeldingstjenesten).

Det er viktig at Statens vegvesen håndterer hendelser som vekker stor oppmerksomhet i mediene på en god måte. Statens vegvesens informasjonspolicy er at alle ansatte kan uttale seg innenfor eget ansvarsområde. Ved hendelser på veg som fører til stor medieoppmerksomhet, er det særdeles viktig at de som uttaler seg på vegne av Statens vegvesen er samkjørte og har løpende og god kommunikasjon seg i mellom. I slike tilfelle er det viktig at ledelsen tar kontroll over informasjonen.

2.8 Øvelser

Statens vegvesen har et selvstendig ansvar for at øvelser i forbindelse med håndtering av hendelser på veg blir gjennomført. Ulike fellesøvelser med andre redningsetater bør gjennomføres regelmessig. (For tunneler gjelder egne regler)

Etter øvelser er det viktig å foreta en grundig evaluering med utarbeidelse av en rapport. Erfaringsmessig har det vist seg meget nyttig å gjenta øvelsen etter noen måneder, med spesiell vekt på å rette opp feil og mangler som fremkom i den første øvelsen.

2.9 System for krisehåndtering

For å takle katastrofer og krisesituasjoner har Statens vegvesen etablert et system for krisehåndtering. Systemet er bygd opp etter en etatsstandard og består av krisehåndbok, kriseplaner, kriserom og krisestab/ledelse. Det er regionvegsjefen som tar avgjørelse om etablering av kriseorganisasjon etter dette systemet. Systemet retter seg mot alle typer kriser i Statens vegvesen, ikke bare hendelser på veg. I noen tilfeller vil hendelser på veg ha et større omfang enn først antatt og gå over i en krisesituasjon. Videre håndtering av hendelsen vil da skje i henhold til system for krisehåndtering..

3. Praktisk gjennomføring

3.1 Etablering av omkjøringsruter

Regionvegkontoret skal utarbeide planer for omkjøringsruter og nødvendige tiltak for å etablere dem for følgende veger:

- stamveger og viktige riksveger

- andre riks- og fylkesvegstrekkninger som Statens vegvesen mener bør tas med av spesielle grunner

3.2 Kartlegging av problempunkter på omkjøringsruter

Hendelser på sterkt trafikkerte hovedveger som medfører stengning og omdirigering av trafikken, kan medføre så store overføringer av trafikk til sekundærvegnettet at det kan oppstå betydelige trafikkproblemer også der.

Omkjøringsruter må derfor gjennomgås for å kartlegge svake punkter som begrenser omkjøringsmulighetene. Dette kan bl.a. være følgende:

- vegstrekkninger eller bruer med aksellastretriksjoner eller breddebegrensninger
- tunneler eller bruer med høydebegrensninger
- strekkninger med lokale trafikkmiljøproblemer
- ulykkespunkter
- vegkryss med dårlig kapasitet
- stigninger og punkter som kan bli vanskelig å trafikkere på vinterstid.

Alle foreslåtte omkjøringsruter bør befares med representanter fra Statens vegvesen, politiet og kommunen – eventuelt andre eiere av aktuelle veger eller kjørbare områder. På befaringen må man søke å komme til enighet om vegen har tilfredsstillende standard til å tas i bruk som omkjøringsrute eller om nødvendige tiltak må gjennomføres før omkjøringsruten kan etableres.

Omkjøringsrutene bør fortrinnsvis tåle alle typer kjøretøyer. For veger med lavere bruksklasse som ligger spesielt gunstig til som omkjøringsrute, bør det vurderes om de likevel kan benyttes av alle typer kjøretøy over kortere tid. Hvis omkjøringsruten blir lang pga. spesielle begrensninger, må det også vurderes om det finnes en kortere rute bare for personbiler.

3.3 Plan for omkjøringsruter

Regionvegkontoret har ansvaret for at det blir utarbeidet en samlet plan for omkjøringsruter i hele regionen. Der omkjøringsruter går over regiongrensen, må planen samordnes over regionsgrensene. Det må lages gode rutiner for revisjon og utsendelse av planene for omkjøringsveger for å sikre at alle parter har de siste oppdaterte planene.

Omkjøringsruter som krysser riksgrensen må vies spesiell oppmerksomhet. I slike tilfeller må det i første omgang tas et lokalt initiativ, og det må tas kontakt med tollmyndighetene for formelle avklaringer. Skulle det vise seg nødvendig, kan problem knyttet til slike forhold tas opp på sentralt hold dersom det er nødvendig.

I planen skal det tas med muligheter for oppretting av eventuelle midlertidige ferjekaier og ferjesamband der dette kan være aktuelt ved langvarige stengninger. Ved bruk av mobile ferjekaier må det i planen framgå egnet lokaliseringssted som skal være tilrettelagt og klargjort for etablering. For alle ferjekaier som skal brukes i beredskapssammenheng, må det være etablert gode drifts- og vedlikeholdsrutiner for å sikre at kaia til en hver tid er i funksjonell stand og kan betjene aktuelle ferjer.

Planen må ta hensyn til framkommelighet for utrykningskjøretøyer.

Planen bør inneholde følgende (se eksempel i vedlegg 2):

- Oversiktskart som viser stengningslenker og omkjøringsruter for hver aktuell veg.
- Separat detaljkart over hver stengningslenke og omkjøringsruter på en veg, eventuelt flere stengningslenker/- omkjøringsruter på en veg som viser følgende:
 - stengningslenke(r) med viktige stedsnavn/navn på vegkryss
 - omkjøringsrute for hver stengningslenke med viktige stedsnavn/navn på vegkryss, vegnummer og eventuelt omkjøringsrutenummer
- Beskrivelse av hver lenke og omkjøringsrute med angivelse av følgende:
 - nummer på stengningslenke og evt. omkjøringsrute
 - hovedparsell og kilometer i hver ende av stengningslenken
 - viktige stedsnavn og navn på viktige vegkryss på stengningslenke og omkjøringsrute
 - vegnummer på omkjøringsrute
 - lengde i km på omkjøringsrute
 - tilleggsreisetid i forhold til reisetid på stengningslenken (normal reisetid)
 - maks. kapasitet i timetrafikk
 - kjøretøyrestriksjoner på omkjøringsrute mht aksellast vinter, vår og sommer, samt høyde-, bredde- og lengdegrenser
- Skiltplan for viktige vegkryss på omkjøringsruten (se kap.3.5).

Stengningslenkene nummereres etter følgende prinsipp:

- Første siffer angir regionnummer
- De fire neste (bokstaver og) sifre angir vegnummer
- De tre siste sifre angir stengningslenkenummer

Dette illustreres med følgende eksempel:

Region nord – E6 – stengningslenke 8: 5 – E006 – 008

Til oversiktskart over stengningslenker og omkjøringsruter benyttes digitale vegkart i henhold til Statens vegvesens standard.

Planen for omkjøringsruter skal distribueres til følgende mottakere:

- Regionvegkontoret
- VTS
- distriktskontoret
- entreprenørene (må inngå i kontraktene)
- politiet
- brannvesen
- ambulanse

- kommunen
- bilbergingselskapene

Det er viktig at de som må stenge veger, omdirigere trafikken og informere trafikantene kjenner til foreliggende planer for aktuelle omkjøringsmuligheter. Dette gjelder ikke minst av hensyn til eventuelle restriksjoner på omkjøringsvegene.

3.4 Avklaringer med eksterne parter

Som en del av prosessen med etablering av omkjøringsruter må berørte parter orienteres og eventuelle nødvendige vedtak fattes.

Det må foretas en konsekvensvurdering av fordeler og ulemper ved mulige omkjøringsveger. Det må legges avgjørende vekt på konsekvensene for beboerne langs vegen, slik at disse ikke utsettes for uakseptable sikkerhetsforhold.

Omkjøringsveger skal ikke gå forbi skoler, barnehager, sykehus osv. Hvis dette likevel ikke er til å unngå må saken tas opp med kommunen og behovet for eventuelle sikringstiltak må vurderes.

I tilfelle hvor det er nødvendig å ta i bruk kommunale veger som omkjøringsveger må saken tas opp med kommunen.

Oppsittere langs omkjøringsrutene bør informeres enten direkte eller gjennom media, slik at de er forberedt på at det plutselig kan oppstå betydelig mer trafikk på vegen foran deres bolig. Graden av informasjon bør tilpasses trafikkbelastningen på vegen fra før av og de trafikkmengder som forventes som følge av omkjøring.

Dersom en hendelse medfører helt eller delvis stengning av vegen for alle kjøretøyer eller visse kjøretøygrupper, må nødvendige midlertidige vedtak fattes (se kap 2.4 og 3.5).

3.5 Skiltplaner for omkjøringsruter

Regionvegkontorene skal lage en skiltplan for hver omkjøringsrute som er en del av omkjøringsplanen. Skiltplanen må vise evt. permanente omkjøringsskilt og variable eller vendbare skilt som må aktiveres, samt midlertidige skilt som må settes ut.

Skiltplanen må utformes i henhold til gjeldene normaler og retningslinjer og ivareta behovene for internasjonale transport. Planen må utarbeides i samråd politiet og kommunene.

Det er tre måter å skilte omkjøringsveger på. Hvilke måter som benyttes vil være avhengig av vegens viktighet og trafikkmengde, samt omkjøringsrutens lengde og kompleksitet:

- enkle standard omkjøringsskilt som settes ut i hvert enkelt tilfelle
- midlertidige skilt som settes ut med spesiell tekst som er tilpasset den enkelte hendelse og aktuell omkjøringsrute
- permanent skilting med fjernstyrte variable skilt, ferdigoppsatte klappskilt eller lignende

3.6 Manuell dirigering og skilting av omkjøringsruter

Det er viktig å få avklart med politiet på et tidlig tidspunkt omfanget av hendelsen og omtrent hvor lenge vegen må holdes stengt.

Det tar alltid noe tid før skilting av omkjøringsruter kan gjennomføres. I de fleste tilfeller vil dette ta minst en time eller lengre. Effekten av omkjøringssskiltingen ved kortvarige stengninger vil således være begrenset. I tillegg vil trafikantene ofte oppleve omkjøring som en stor ulempe. Det bør derfor tilstrebes å holde vegen åpen. Dersom vegen absolutt må stenges, bør den åpnes igjen så raskt som mulig, noe som må være en målsetting for alle involverte parter.

Vegstengning kan deles inn i 3 nivåer:

- manuell trafikkdirigering - kortvarig stengning
- bruk av begrenset/forenklet skilting ("førstehjelpspakke") - stengning noen timer
- full skilting i følge omkjøringsplanen - stengning i mange timer/flere døgn

Første tiltak ved eventuell stengning vil være å etablere manuell trafikkdirigering ved stengningspunktet og i sentrale kryss langs omkjøringsruten. Det må så raskt som mulig, foretas en vurdering av hvor lenge vegen må holdes stengt. Manuell trafikkdirigering skal utføres i henhold til Håndbok 051 – Arbeidsvarsling.

Dersom stengningen ser ut til å bli av noe varighet, foretas skilting av omkjøringsruten. Det må da, i samråd med politiet, tas stilling til om det skal gjennomføres en forenklet skilting eller om stengningen blir så langvarig at en komplett skilting etter foreliggende skiltplaner må gjennomføres. Iverksetting og avslutningstidspunkt loggføres på VTS.

3.7 Varslings- og reserveutstyr

Regionvegkontoret har ansvar for at plan for omkjøringsruter (kap. 3.3) er kjent for entreprenørene som skal iverksette tiltak, slik at disse er utstyrt med nødvendige skilt for midlertidig visning av omkjøringsruter (jfr. kap 3.5).

Regionvegkontoret bør vurdere om det skal anskaffes spesialskilt for faste omkjøringer som disponeres av entreprenøren.

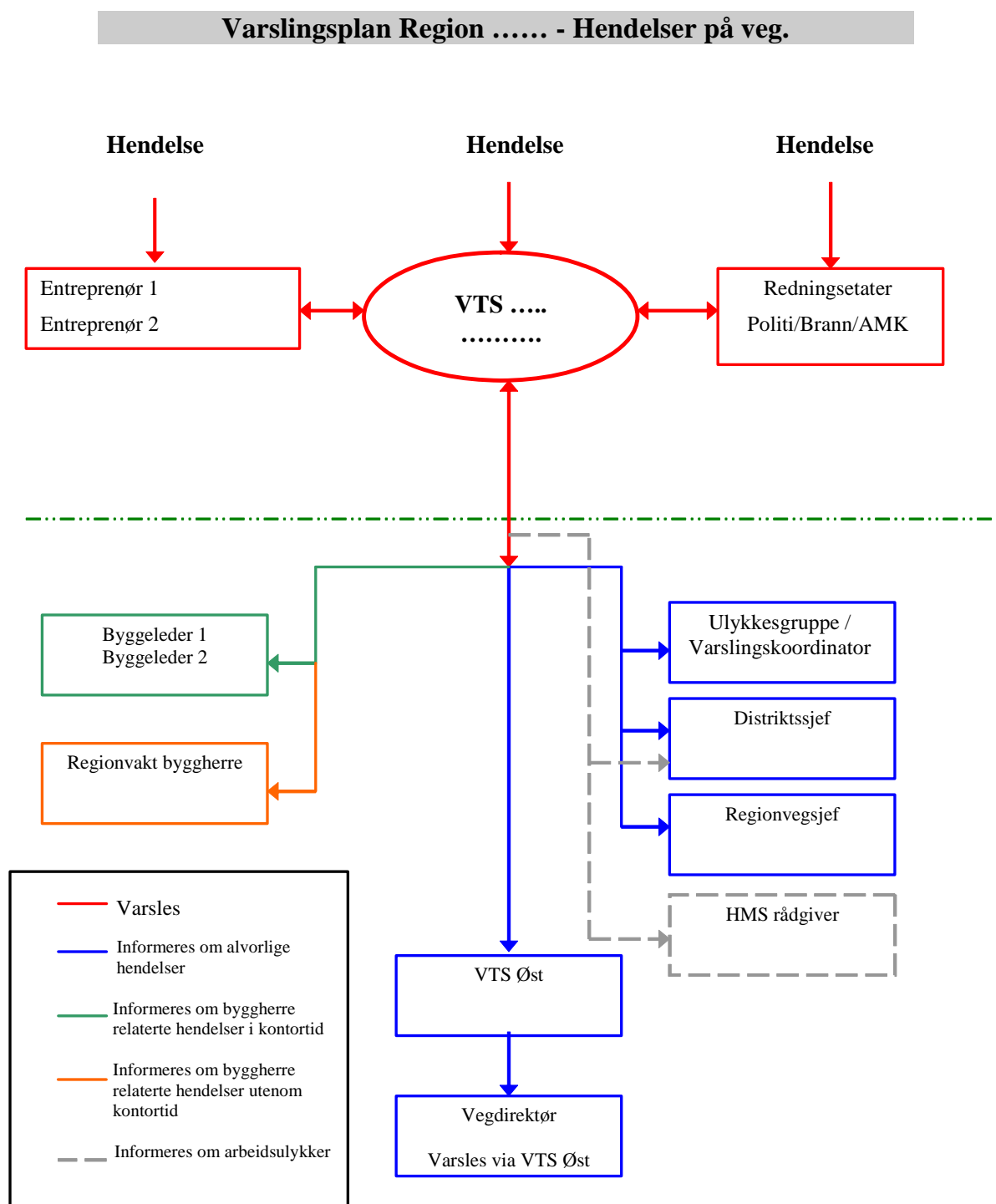
På strategiske steder bør også regionvegkontoret vurdere å sette ut permanente kasser med skilt som raskt kan tas i bruk hvis det oppstår behov for omdirigering av trafikken, eventuelt etablere fjernstyrte variable skilt, ferdigoppsatte klappskilt eller lignende. Slike strategiske steder vil typisk være:

- ved tunneler
- på skredutsatte strekninger
- på andre strekninger hvor det erfaringsmessig ofte oppstår hendelser som medfører stengning av vegen, eller hvor stengning av vegen vil medføre meget store trafikkproblemer

Statens vegvesen skal vurdere behovet for tilkobling av nødstrøm (nødstrømsaggregat) i strategiske installasjoner hvor strømbrudd kan påvirke trafikkavviklingen. Dette kan være styringssystemer for trafikkavvikling, samband, VTS osv. For beredskap i tunneler henvises det til Håndbok 021 - Vegtunneler.

4. Vedlegg

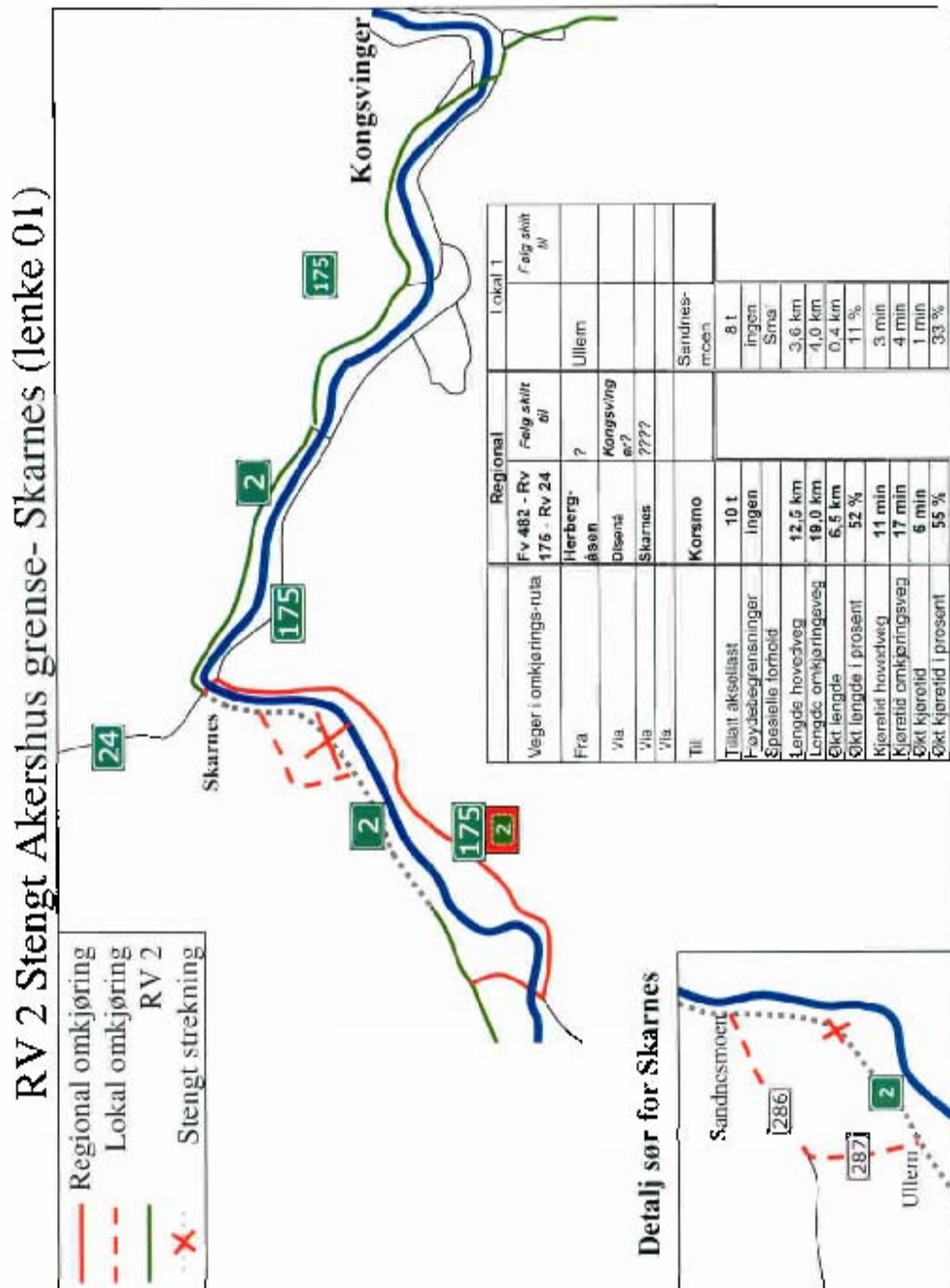
4.1 Vedlegg 1: Eksempel på varslingsplan (Region sør)



Varslingsplan hendelser i Region sør												
HENDELSE	VTS varslar redningssetat	VTS varslar veg entreprenør	VTS varslar elektro entreprenør	VTS varslar ulykkesgruppe	VTS varslar kontraktsansvarlig.	Områdevakt utenom ord.	VTS varslar Byggherreleder.	VTS varslar Distriktsjef.	VTS varslar Regionvegsjef.	VTS varslar HMS rådgiver	VTS loggfører i VEGLOGG	MERKNAD
Normale klager på vintervedlikehold												
Unormalt mye klager på vintervedlikehold, behov for ekstraordinære tiltak.	X	X		X							X	
Kolonnekjøring innføring/oppheving.					X							
Flornvarsel					X							
Stenging av veg, alle typer, fare for ras, store skader på veg, alle typer vegstenging.	X	X		X	X		(X)	(X)			X	Store skader på veg varsles til Byggherreleder og Distriktsjef
Stenging av veg/tunnel i henhold til godkjent beredskapsplan.		X									X	Varsling skjer i henhold til godkjent beredskapsplan
Mindre skader på veg eller utstyr langs veg, nedkjørte skilt, rekkverk, hull i vegen, gjenstander på veg og lignende.											X	
Feil på elektriske installasjoner langs veg.			X								X	Alvorlige feil meldes elektrovakt, se egen liste.
Døde dyr langs veg		X									X	
Mindre ulykker uten personskaade, kortvarig stenging.	X	X									X	
Alle trafikkulykker med personskaade eller inntil to omkomne.	X	X		X				X			X	
Alle trafikkulykker med mer enn to omkomne.	X	X		X				X			X	
Alle bussulykker der mennesker har mistet livet.	X	X		X				X			X	VTS varsler Distriktsjef og Regionvegsjef snarest mulig.
Alle bussulykker der skolebarn er involvert	X	X		X				X			X	VTS varsler Distriktsjef og Regionvegsjef snarest mulig.
Trafikkulykker der særlige forhold gjør seg gjeldende, og det kan forventes stor mediaoppmerksomhet.	X	X		X				X			X	
Rasulykker der mennesker har omkommet	X	X		X				X			X	VTS varsler Distriktsjef og Regionvegsjef snarest mulig.
Røykutvikling/Bram i tunnel.	X	X		X				X			X	Bramn i kjøretøy eller installasjoner, skal varsles Distriktsjef og Regionvegsjef snarest mulig.
Ulykker med farlig gods.	X	X		X				X			X	
Ulykker med sikring av last der mennesker omkommer.	X	X		X				X			X	
Ferjeulykker (eller ferjeleiet) der menneskeliv har gått tapt.	X	X		X				X			X	
Bru-ulykker, der bruer påføres stor skade eller bryter sammen.	X	X		X				X			X	VTS varsler Distriktsjef og Regionvegsjef snarest mulig.
Kolonner som blir stengt inne på fjellet.	X	X		X				X			X	Alvorlige hendelser skal varsles Distriktsjef og Regionvegsjef snarest mulig.
Arbeidsulykker (også der vi har byggherre ansvar).	X	X		X				X			X	

Regionvegsjef, Distriktsjef og Byggherreleder varsles på mobiltelefon alle dager kl 06.30 - 22.30. Dersom det ikke oppnås kontakt sendes det en kort melding på SMS. Mellom kl 22.30 - 06.30 sendes det normalt en kort melding på SMS.

4.2 Vedlegg 2: Plan for omkjøringsruter – eksempel





Statens vegvesen

Håndbøkene kan bestilles fra:

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Boks 8142 Dep.
0033 Oslo

Tlf. 02030
Faks. 22 07 37 68
publvd@vegvesen.no