



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

TRAFIKKBEREDSKAP

Håndtering av hendelser på veg

FORORD

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

Vegvesenet har ansvar for å etablere en trafikkberedskap slik at ulem-per for trafikken som følge av hendelser på veg blir minst mulig. Vi-dere kan Vegvesenet informere trafikantene om hendelser og om hvor-dan de skal forholde seg til dem, slik at ulempene begrenses. En rask og god håndtering av hendelser på veg vil bidra til å profilere Vegvese-net som en profesjonell og effektiv etat.

Dette feltet vies stor oppmerksomhet internasjonalt, og går under felles-betegnelsen «Incident Management». Det satses her på å utnytte til-gjengelig kapasitet best mulig. Selv om størrelsesforholdene på trafik-ken internasjonalt og her hjemme er forskjellig, vil også vi kunne få store konsekvenser som følge av en hendelse. Dette beror på blant an-net få alternative omkjøringsveger.

Vegvesenet ser behovet for et nært samarbeid med andre etater i dette arbeidet. Her vil politiet være den viktigste samarbeidspartneren. Kontaktlinjer på både overordnet sentralt plan og lokalt plan er viktig.

Denne håndboka er et ledd i Vegvesenets arbeid med å etablere en trafikkberedskap for å redusere ulempene ved hendelser på veg. Den beskriver hvordan vegkontorene kan etablere beredskapsplaner og informasjonsrutiner for hendelser på veg, både internt og i samarbeid med andre etater.

Ansvaret for denne håndboka ligger ved Transport og trafikksikkerhets-avdelingen, Kontor for drift og trafikkteknikk i Vegdirektoratet. Arbei-det har vært organisert med en arbeidsgruppe og en referansegruppe.

Arbeidsgruppen har vært ledet av overing. Lars Erik Hauer, Vegdirek-toratet. De øvrige medlemmene av gruppen har vært:

Rådgiver Håkon Aurlien	Østfold
Overingeniør Finn E. Berg	Vestfold
Produksjonsleder Tore Byvold	Hedmark
Produksjonsleder Gunnar Flemmen	Møre og Romsdal
Seksjonsleder Geir Kjønigsen	Oslo
Førstekonsulent Kjersti Leiren	Vegdirektoratet
Overingeniør Tor Lunde	Akershus
Distriktsleder Stein Nytrøen	Hedmark
Overingeniør Kristian Wærsted	Vegdirektoratet
Distriktsleder Torodd Østerås	Nord-Trøndelag

Referansegruppen bestod av følgende personer:

Politiavd.sjef Per Bergh	Oslo politikammer
Kontorsjef Ivar Christiansen	Vegdirektoratet
Overing. Lars Erik Hauer	Vegdirektoratet
Kontorsjef Jan E. Isachsen	Vegdirektoratet
Org.leder Olav-Hermann Jacobsen	NLF
Avdelingsdirektør Kjell Levik	Vegdirektoratet
Politiførstebetjent Terje Olsen	Justisdepartementet
Rådgiver Øystein Rimstad	DBE

Gruppenes sekretær var sivilingeniør Svein A. Stigre, eget firma.

Vegdirektoratet
Kontor for drift og trafikkteknikk

Desember 1995

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD

A. Problembeskrivelse	6
A1. Definisjon og målsetting	
A2. Hendelsens omfang og varighet	
A3. Forebyggelse av uforutsette hendelser	
B. Organisering	8
B1. Beredskapsplan	
B2. Samarbeid med andre etater	
B3. Rolleavklaring	
B4. Varslingsrutiner	
B5. Informasjonsrutiner	
B6. Kommunikasjons-/varslingsutstyr	
B7. Øvelser	
B8. Kopling til øvrig beredskapsarbeid i Statens vegvesen	
C. Praktisk gjennomføring	20
C1. Fastsetting av veger med omkjøringsruter	
C2. Kartlegging og utbedring av problempunkter/ restriksjoner på omkjøringsruter	
C3. Plan for omkjøringsruter	
C4. Formelle og politiske avklaringer	
C5. Utarbeidelse av skiltplaner for omkjøringsruter	
C6. Manuell dirigering og skilting av omkjøringsruter	
C7. Varslingsutstyr i beredskap	
VEDLEGG 1: Relevante håndbøker og rundskriv	27
VEDLEGG 2: Plan for omkjøringsruter - eksempel	28

A. PROBLEMBESKRIVELSE

A1. Definisjon og målsetting

Trafikkberedskap er den planlegging, organisering og virksomhet som må til for å håndtere hendelser på veg. I dette ligger oppdagelse, verifikasjon, informasjon og iverksetting av innsats for å redusere omfanget av hendelsene.

Målsettingen er å opprettholde en mest mulig effektiv og sikker trafikkavvikling, skjerm arbeid på skadestedet og redusere varighet av trafikkforstyrrelsen.

Hendelser på veg defineres som en unormal situasjon som påvirker vegtrafikken og fører til forhøyet ulykkesrisiko, eller avviklingsproblemer på grunn av redusert kapasitet eller ekstremt høy trafikk. Hendelser kan være plutselig oppdukkende (uforutsette) eller planlagte. Eksempler på hendelser på veg er følgende:

Uforutsette hendelser:

- trafikkulykker
- uhell med transport av farlig gods
- arbeidsulykker
- havari, kjøretøystans
- hinder på vegen
- ras, flom, osv.
- ekstreme værforhold
- skade på bru, tunnel, ferge
- uventede demonstrasjoner

Planlagte hendelser:

- vedlikeholdsarbeid
- anleggsarbeid
- arrangementer
- forutbestemte demonstrasjoner

Det er beregnet at hyppigheten av hendelser er 10 - 20 ganger pr. mill. kjt. km. Dette betyr ca. 600 små og store hendelser hver dag på det norske riksvegnettet. De samfunnsøkonomiske kostnadene (forsinkelser etc.) som følge av disse hendelsene er vanskelig å tallfeste, men de er ikke ubetydelige.

Denne håndboka omfatter ikke større katastrofer og ulykker eller andre hendelser der fylkesmannen har et overordnet ansvar. Dette gjelder f.eks. flomkatastrofer og miljøulykker som berører et stort geografisk område og/eller hendelser som fører til mange skadde og drepte.

A2. 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 stenging av vegen i mange dager med behov for omfattende omkjøringsalternativer.

Følgende stengingsalternativer er aktuelle:

- 1) *Kortvarig delvis stenging av vegen* - redusert trafikkavvikling ved å slippe trafikken forbi i puljer.
- 2) *Kortvarig stenging av vegen* - trafikken holdes tilbake inntil vegen kan åpnes igjen.
- 3) *Langvarig stenging av vegen* - omkjøringsruter etableres.
- 4) *Langvarig stenging av vegen* - ingen lokal eller regional omkjøringsmulighet. Tiltak iverksettes for å informere trafikantene.

Omfanget og varigheten av hendelsen vil være avgjørende for den håndteringsstrategi som velges (jfr. kap. C6).

A3. Forebyggelse av uforutsette hendelser

Det er en viktig oppgave for vegvesenet å sørge for en mest mulig sikker, effektiv og miljøtilpasset trafikkavvikling, samt å gi trafikantene god informasjon om veg- og trafikkforhold. Vegvesenets etablering av beredskapsplaner for hendelser på veg er meget viktig i denne sammenheng.

Det bør lokaliseres sårbarhetspunkter på vegnettet som det er særlig viktig å etablere beredskap og gode omkjøringsruter for. Dette gjelder steder spesielt utsatt for hendelser/ulykker.

Det bør også iverksettes tiltak for å redusere antallet og omfanget av ulykker/hendelser på disse utsatte stedene.

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

Enkelte vegstrekninger som for eksempel større bruer, sjøfyllinger, fjelloverganger osv., kan være spesielt utsatt for sterk vind, ras, flom, eller andre uforutsette hindringer som følge av spesielle værforhold. Det kan bli nødvendig å holde slike vegstrekninger stengt over en viss tidsperiode. Beredskapsplanen bør ha retningslinjer for stenging av utsatte vegstrekninger når Vegvesenet finner det uforsvarlig å la trafikken passere.

B. ORGANISERING

B1. Beredskapsplan



Hvert vegkontor må utarbeide en samordnet beredskapsplan for hendelser på veg internt for etaten og eksternt vis á vis politiet. Beredskapsplanen skal være et hjelpemiddel til at Vegvesenet raskt skal kunne mestre plutselige og alvorlige hendelser på veg, og samtidig gi trafikantene rask melding om det inntrufne.

Det finnes allerede retningslinjer for hvordan Vegvesenet skal utarbeide beredskapsplan for tunneler.

Beredskapsplanen for tunneler kommer i tillegg til den samordnede beredskapsplanen for hendelser på veg, men disse planene må sees i sammenheng.

Det bør etableres en arbeidsgruppe ved vegkontoret som utarbeider en beredskapsplan for hendelser på veg.

Beredskapsplanen bør inneholde følgende:

- 1) Ansvarsfordeling
- 2) Varslingrutiner
- 3) Informasjonsrutiner
- 4) Plan for omkjøringsruter/innsetting av ferger
- 5) Plan for tiltak på sårbare punkter på vegnettet

Beredskapsplanen må utarbeides i samarbeid med politiet, brannvesen, ambulansetjeneste og evt. redningssselskaper som allerede er engasjert.

Det må bestemmes både interne og eksterne varslingrutiner. Det må utarbeides forskjellige nivåer for varsling og beredskap avhengig av vegens betydning og trafikkmengde.

På spesielt utsatte strekninger bør det vurderes om det kan være hensiktsmessig å etablere spesielle meldingssystemer.

Dette kan f.eks. være spesielt ulykkesutsatte strekninger eller strekninger hvor rasfaren er særlig stor. Meldingssystemer kan f.eks. være:

- Plassering av overvåkingskameraer
- Patruljering av strekningen
- Avtaler med yrkessjåfører om melding via mobiltelefon
- Informasjonskampanjer overfor trafikanter om hvor og hvordan hendelser skal meldes

B2. Samarbeid med andre etater

Det er nødvendig å oppnå et nært samarbeid med politiet og andre etater 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. Dette bør bestå av følgende:

- opprette kontaktnett
- avholde rutinemessige møter
- avholde regelmessige øvelser
- foreta evaluering av øvelser

Vegvesenet har de senere årene bygget opp et system med 5 regionale vegtrafikksentraler. Disse og en landsdekkende Vegmeldingssentral skal fungere som kontaktpunkt for politiet, andre redningsinstanser, organisasjoner, og publikum døgnet rundt.

Vegvesenet har formidlet egne «hemmelige telefonnummer» til politiet og andre samarbeidspartnere, så disse kan nå raskt frem til vegtrafikksentralene.

a) Samarbeid med politiet

Formelt sett er det politiet som har totalansvar for trafikkavvikling på vegnettet og ved innsats når hendelser oppstår. Statens vegvesen har likevel et selvstendig ansvar for at trafikk avvikles på mest mulig effektiv og sikker måte. Det er derfor viktig at Vegvesenets kompetanse tilbys politiet for å ivareta trafikkavviklingsaspektet når hendelser oppstår på vegnettet.

Som nevnt er det nødvendig at det opprettes et nært samarbeid mellom politiet og Vegvesenet i denne forbindelse.

Det anbefales å holde regelmessige kontaktmøter med politikamrene, lensmannskontorene og utrykningspolitiet, hvor Vegtrafikksentralen (VTS) også deltar.

Ved større ulykker/katastrofer vil det være en stor fordel kommunikasjonsmessig å samle politiet og Vegvesenet i en felles operasjons- og redningssentral dersom dette er mulig. Det er likevel viktig at Vegvesenet har sitt eget informasjonsopplegg utad ved siden av politiets.

Det er viktig å utarbeide en skriftlig avtale med politiet om meldingsrutiner, deling av eksternt informasjon og hvem som skal utføre hva ved ulike typer hendelser (f.eks. om Vegvesenet kan bistå politiet med utkjøring av materiell).

b) Samarbeid med andre etater/selskaper

Det er viktig at det innledes samarbeid med det lokale brannvesen i distriktene, der det ofte kan skje at brannvesenet kommer først til hendelsesstedet.

Det må også inngås avtaler om meldingsrutiner med fergeselskaper, bilbergingselskaper og andre eksterne etater/selskaper som har viktige roller i forbindelse med trafikkavvikling.

Det må påses at bilbergingselskapene har godkjente varslingsplaner og at bilberging skjer på forsvarlig måte i henhold til gjeldende retningslinjer.

c) Bistand fra Vegvesenet

Vegvesenet bør stille sine ressurser til rådighet for redningsledelsen i den aktuelle situasjon. Etatens egen kriseberedskap bør tilpasses det ansvar politi, brannvesen, eller andre redningsetater har på beredskap og informasjons-siden.

Vegvesenet kan bistå politiet med følgende aktiviteter på hendelsesstedet:

- *Varsle trafikantene ved hendelsesstedet, slik at ikke følgeulykker oppstår.*

Selv om hendelser oppstår på et oversiktlig sted vil køene kunne strekke seg rundt farlige uoversiktlige kurver og bakketopper. Varsling kan utføres med varselskilt og eventuelt gule varselblinksignaler, m o n t e r t alene eller på et av Vegvesenets kjøretøyer.

- *Informere trafikanter som blir stående i lang og langvarig kø som følge av en hendelse på vegen.*

Spesielt når trafikken blir stående stille over et lengre tidsrom har trafikanter behov for å få vite hva årsaken er, hvor lenge forsinkelsen vil vare, eventuelle omkjøringsmuligheter osv.

-
- *Iverksette omdirigering av trafikken forbi hendelsesstedet eller til omkjøringsruter og evt. dirigere trafikken langs omkjøringsruten.*
 - *Varsle/skilte hendelsesstedet og eventuelt utføre skilting av omkjøringsruten.*
 - *Bidra med vegtekniske undersøkelser på stedet med tanke på se nere avklaring av årsaksforhold og skyldspørsmål.*
 - *Utføre opprydding og reparasjonsarbeid på stedet.*
 - *Bistå politiet med kjøretøytekniske og trafikkfaglige undersøkelser i forbindelse med trafikkulykker og andre bistandsoppdrag til politiet.*

Dette anses som ordinære arbeidsoppgaver for Vegvesenet. Som følge av dette skal det ikke kreves særskilt godtgjørelse fra politiet i forbindelse med slike arbeidsoppgaver. Eventuell overtidsgodtgjørelse, skyss- og kostgodtgjørelse m.v. skal derfor dekkes over Vegvesenets budsjett.

B3. Rolleavklaring

En tjenestemann fra politiet er skadestedsleder/ansvarlig ved hendelser på veg. Øvrig redningspersonell må forholde seg til skadestedslederen. Skadestedslederens oppgave er primært å koordinere innsatsen til de enkelte faglederne på hendelsesstedet.

Inntil politiet kommer til hendelsesstedet skal annet innsatspersonell være skadestedsleder. Dette gjelder f.eks. person fra Vegvesenet i uniform. Vedkommende må straks skaffe seg et overblikk over hva som må gjøres, og varsle aktuelle redningsetater, samt vegtrafikksentralen.

Ved større hendelser på veg vil politiet utpeke en leder for sperretjenesten. Denne personen vil normalt være fra politiet og skal fortrinnsvis ha erfaring fra ordens- og trafikkjeneste. Leder for sperretjenesten har ansvaret for å sørge for at sperringer, kanaliseringer og trafikkregulering går i orden. Vedkommende har ikke spesiell markering annet enn etats- eller organisasjonsuniform.

Både Vegvesenet og politiet har myndighet til å stenge en veg og omdirigere trafikken dersom dette viser seg påkrevet ved en hendelse.

For Vegvesenet er dette hjemlet i vegtrafikklovens § 7 *Særlige forbud mot trafikk*. Denne lyder som følger (ved lovendring iverksatt fra 1. april 1992):

"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 bestemt 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 vegsjefen og for kommunal veg av kommunen".

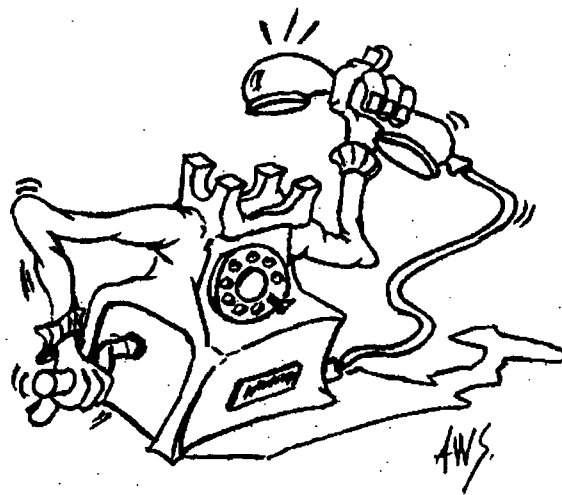
For politiet er myndighet til å stenge en veg og omdirigere trafikken hjemlet i vegtrafikklovens § 9 *Trafikkregulering*. Denne har følgende ordlyd:

"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 vegvesenets vedtak.

B4. Varslingsrutiner



Politiet har en meget sentral rolle ved varsling av hendelser på veg. Det er oftest politiet som blir varslet først ved ulykker og katastrofer. Andre redningsinstanser som ambulanse/redningsbil, brannvesen, osv. varslers alltid politiet. Politiet i sin tur har ansvaret for videre varsling i forhold til hva som synes nødvendig i den gitte situasjon.

Politiet skal varsle Vegvesenet om hendelser på veg gjennom Vegtrafikk-sentralen (VTS). VTS har ansvaret for å finne de rette personene i Vegvesenet som kan rykke ut og bistå politiet.

Hvis en i Vegvesenet blir varslet direkte av politiet lokalt, må vedkommende sørge for å varsle VTS.

VTS har oversikt over personer i Vegvesenet som har beredskap i vinterhalvåret. Det forutsettes at vegkontorene har en fast ordning med kontakter 24 timer i døgnet også i sommerhalvåret i tilfelle alvorlige hendelser på veg.

a) Når det skal varsles

VTS varsler internt i Vegvesenet ved:

1) Driftsrelaterte hendelser:

- Alltid ved vegbrudd (flom, ras o.l.)
- Alltid ved vegstenging p.g.a. rasfare/ekstreme værforhold
- Alltid ved ulykker som medfører stenging av vegen
- Ved sterkt redusert fremkommelighet
- Ved behov for bistand til sikring av skadestedet (f.eks. skilting)
- Ved behov for omkjøring
- Alltid ved skade på veg eller vegutstyr

2) Kjøretøyrelaterte hendelser:

- Alltid ved dødsulykker
- Ved store ulykker med alvorlig personskade
- Ved ulykker med farlig gods
- Ved ulykker av spesiell art som f.eks. ulykker hvor sikring av last har spilt en rolle.
- Ved ulykker som kan relateres til føreforhold eller andre forhold på vegen.

b) Hvem som skal varsles

Den i Vegvesenet som først blir varslet av VTS om hendelse på veg må før meldingen sendes videre danne seg et bilde av hendelsens art, alvorlighetsgrad og omfang, samt om Vegvesenets assistanse er nødvendig. Vedkommende må få klarlagt politiets vurdering av situasjonen og hvor omfattende assistanse som eventuelt er nødvendig fra Vegvesenets side.

Vedkommende er ansvarlig for videre varsling til følgende:

1) Varsling til vegkontoret

Avdelingsleder/Trafikksjef:

Avdelingsleder/Trafikksjefen skal varsles ved spesielt alvorlige tilfelle av de ovennevnte hendelser, samt om en hendelse på veg som vil ha betydning for disposisjoner som må gjøres på avdelingsnivå. Dette gjelder vesentlige endringer i hvordan mannskap, utstyr og økonomiske ressurser skal disponeres. Avdelingsleder på vegkontoret skal også varsles ved spesielle hendelser som arbeidsulykker med alvorlig skadde, sprengingsuhell som medfører skade på annen manns eiendom, demonstrasjoner, vesentlig redusert fremkommelighet som følge av skader på vegnettet eller ekstreme værforhold.

I tillegg skal avdelingsleder varsles når det oppstår alvorlige hendelser og man antar at etaten vil få henvendelser fra media. Hver avdeling må etablere varslingsordninger som kan ivareta behovet for varsling av avdelingslederen i ulike situasjoner.

I situasjoner hvor det ikke er mulig å få tak i avdelingslederen eller dennes stedfortreder(e), kan det være nødvendig å varsle direkte fra distriktet til vegsjefen.

Vegsjef:

Vegsjefen har som øverste ansvarlig for etatens virksomhet i sitt fylke behov for faktisk informasjon i forbindelse med forhold på veg der det kan reises spørsmål ved etatens arbeidsutførelse. Vegsjefen har i sin staborganisasjon fagpersoner som medvirker til å koordinere etatens daglige virksomhet. I forbindelse med hendelser på veg, og særlig i forbindelse med hendelser hvor det kan reises kritikk mot etaten, er det svært viktig at det gis rask og korrekt varsling til vegsjef.

Normalt vil det være avdelingslederen som selv etter å ha blitt varslet, avgjør om en hendelse er av slik karakter at det er riktig å varsle vegsjef. I situasjoner der avdelingsleder ikke kan nås, må den som varsler selv vurdere om det er grunnlag for en slik varsling. Varsling bør skje etter prinsippet «Heller litt for ofte enn litt for sjelden».

Vegsjef bør varsles når:

- Hendelsen medfører død eller alvorlig personskade og årsaksforholdet kan knyttes til etatens ansvarsområde.
- Hendelsen kan ha riksdekkende interesse
- Hendelser er av «politisk» karakter som berører vegtrafikken, som f.eks. demonstrasjoner og blokader.

2) Varsling til Vegdirektoratet

Vegdirektoratet skal varsles når det kan forventes at Vegdirektoratet blir bedt om å uttale seg både generelt og om den aktuelle ulykke/hendelse. Dette kan f.eks. være ved alvorlige tunnelulykker. Vegsjefen vil måtte vurdere situasjonen.

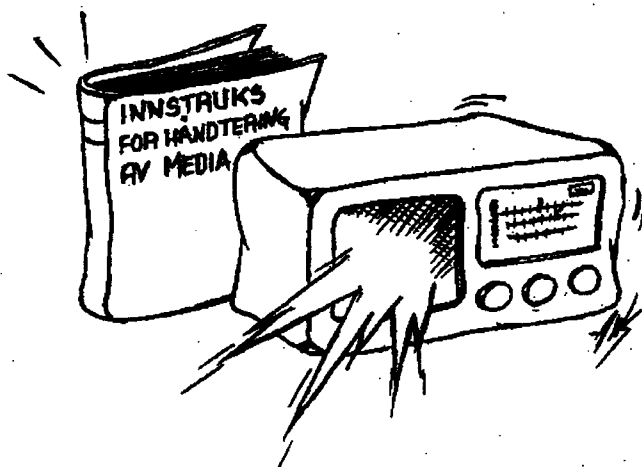
Vegsjefen må også vurdere om det av andre grunner kan være aktuelt å informere Vegdirektoratet. Selv om Vegdirektoratet blir orientert og uttaler seg, skal vegkontoret fortsatt gi informasjon dersom ikke annet er avtalt.

I helt spesielle tilfelle kan det være aktuelt at Vegdirektoratet overtar det fulle informasjonsansvaret for Statens vegvesen. Dette avtales mellom vegsjef og Vegdirektøren i det aktuelle tilfellet.

Det skal etableres rutiner som medfører at all varsling til Vegdirektoratet skjer gjennom den døgnbemannede Vegmeldingssentralen (VMS). VMS skal ha oversikt over hvor ledelsen er til enhver tid, samt hvordan de kan nås. Det er vegkontorene som må vurdere hvem i Vegdirektoratets ledelse som skal kontaktes! Når Vegdirektoratets ledelse er informert, tar de selv initiativ overfor det vegkontoret som sto for innmeldelsen. Det er ofte slik at fageksperter i Vegdirektoratet må bistå vegkontorene, eventuelt svare på henvendelser fra media. Det er derfor viktig at også disse varsles. VMS skal sitte med en oversikt over hvem som er ansvarlig for de ulike fagområder.

Vegdirektøren vurderer om det er aktuelt å informere Samferdselsdepartementet.

B5. Informasjonsrutiner



Vegdirektoratet skal utgi en egen mal om informasjonsberedskap. Dette kapittelet er i tråd med malen, og det vises til den for mer detaljert beskrivelse.

a) Ekstern informasjon

Det er politiet som har hovedansvaret for ekstern informasjon i forbindelse med ulykker og katastrofer. Vegvesenet har ekspertise på informasjonsområdet og kan assistere politiet i dette arbeidet gjennom Vegmeldingssentralen og VTS, samt informasjonstjenesten på vegkontorene.

1) Informasjon til media

Vegmeldingssentralen har ansvar for å distribuere meldinger til riksdekkende media om konsekvenser for trafikantene i form av vegstenginger, forsinkelser, eller vanskelige kjøreforhold. VTS, vegkontor og veg- og trafikkstasjoner skal kun ved direkte forespørsler eller i reportasjesammenheng betjene riksdekkende media.

VTS og vegkontorene oppdaterer lokalradioer og nærradioer i eget fylke, nær-TV og lokalaviser.

Ved alvorlige trafikkulykker, ras og andre hendelser på veg, vil det ofte oppstå lange køer fordi rednings- og oppryddingsarbeidet tar tid. Vegmeldingssentralen må informere media og dermed trafikantene om viktige/alvorlige hendelser på veg så raskt som mulig. Dette er viktig som en service overfor trafikantene, for å bedre trafikkavviklingen i området og for å forhindre følgeulykker.

Vegvesenet har inngått en avtale med NRK med tanke på å bedre veg- og trafikkmeldingstjenesten. Vegmeldingssentralen sender umiddelbart ut meldinger til NRK og P4 som informerer publikum gjennom sine landsdekkende nyhetssendinger og trafikkprogrammer. Ved spesielle hendelser kan NRK sende melding om dette gjennom RDS-systemet (Radio Data System). VTS sender meldinger til NRK's distriktsendinger.

I tillegg har VTS og Vegmeldingssentralen som oppgave å formidle veg- og trafikkmeldinger ved henvendelse fra publikum og media gjennom Vegvesenets informasjonstelefon 175.

2) Henvendelser fra media

Fra tid til annen skjer det større ulykker og andre hendelser som vekker sterk oppmerksomhet i mediene. Det er da viktig at Vegvesenet håndterer situasjonen på en god måte, slik publikum og media forventer av en publikumsorientert etat. Vegkontoret bør utarbeide en instruks for håndtering av henvendelser fra media.

Instruksen må omhandle ansvarsforhold og legge til grunn at politiet har hovedansvaret for informasjon i forbindelse med katastrofer og ulykker. Vegvesenet har ansvar for å informere om spesielle forhold ved vegnettet som vegstengninger, omkjøringer og trafikkavviklingsforhold.

Vegvesenets informasjonspolicy er at alle ansatte kan uttale seg innenfor eget ansvarsområde.

Ved omfattende alvorlige hendelser på veg som tiltrekker stor medieoppmerksomhet er det særdeles viktig at de som uttaler seg på vegne av Vegvesenet er samkjørte og har løpende og god kommunikasjon seg i mellom. I slike tilfelle er det viktig at ledelsen tar kontroll over situasjonen og at bare de som er informert om alle sider ved den informasjonsstrategien man legger opp til får anledning til å uttale seg.

b) Intern informasjon

For spesielt alvorlige hendelser på veg kan det være hensiktsmessig å informere Vegvesenets ansatte i etterhånd. Dette har to hensikter:

For det første skal det tilfredsstillende et naturlig kunnskapsbehov blant de ansatte i Vegvesenet.

Dernest skal det sikre at de ansatte er godt orientert om hendelsen. De ansatte identifiseres med etaten, og det er derfor viktig av hensyn til etatens omdømme utad at de er godt orientert om saken.

c) Organisering

Dersom vegkontorets øverste ledelse velger å overta deler av eller hele informasjonsansvaret ved en bestemt hendelse, må man organisere seg slik at følgende forhold blir tatt i betraktning:

- Behov for informasjon inn om utviklingen i saken fra egen organisasjon og andre kilder (f.eks. politiet)
- Behov for bakgrunnsinformasjon fra saksbehandlere i Vegvesenet
- Behov for tilstedeværelse på åstedet
- Behov for informasjon ut til Vegvesenets ansatte
- Behov for arbeidsro for de ansatte, slik at den daglige virksomheten holdes i gang. Særlig er dette viktig hvis medieoppmerksomheten blir intens og langvarig.

d) Informasjonsgruppe

For å finne ut hvordan informasjonsbehovet best mulig kan ivaretas ved en omfattende hendelse på veg, bør vegsjefen innkalle

-
- aktuell avdelingsleder
 - informasjonskonsulenten

I samråd med disse avgjør vegsjefen hvordan informasjonsarbeidet skal organiseres og hvem som skal ivareta den øvrige virksomheten så lenge beredskapssituasjonen eksisterer.

Vegsjefen kan velge å nedsette en egen informasjonsgruppe. Denne kan bestå av følgende:

- vegsjef
- trafikksjef/seksjonsleder
- en saksbehandler med detaljkunnskaper om saksområdet
- en informasjonsansvarlig som tar seg av pressemeldinger og pressekonferanser, samt informasjon til egne ansatte

Dessuten to personer på åstedet dersom dette er naturlig:

- en åstedsansvarlig
- en informasjonsansvarlig som tar seg av utdeling av pressestoff og formidler spørsmål til den sentrale informasjonsgruppa

B6. Kommunikasjons-/varslingsutstyr

Siden 1987 har Statens vegvesen etablert radiodekning i en god del tunneler, hvor bl.a. en «ny» tofrekvent redningskanal inngår som en del av systemløsningen. Disse systemene dekker normalt bare tunnelene og den umiddelbare nærhet omkring. Imidlertid planlegges det fra redningsetatens side å etablere dekning for denne VHF-kanalen også i det fri, i områder hvor redningsetatene ser dette som nødvendig.

Politiet står som konsesjonær på vegne av de tre redningsetatene for denne kanalen. Politiet er også ansvarlig for utbygging av kanalen.

Aktuell samarbeidspartner vil etter søknad kunne få adgang til å benytte denne radiokanalen, men det må påregnes at adgangen blir begrenset. Brukerne av denne VHF-kanalen må selv bekoste radioutstyr.

Vegvesenets behov for mobilkommunikasjon ved hendelser på veg må generelt søkes løst gjennom bruk av offentlig mobiltelefon og eget lukket nett (VHF/UHF). Ved større hendelser må en imidlertid regne med at de offentlige nettene kan bli overbelastet og derfor ikke gi tilfredsstillende samband hele tiden. Lukket radionett er mindre sårbare i slike sammenhenger, da man selv kan «styre» bruken av radiokanalen. Det er også mulig å få tildelt prioriterte telefonnumre som ikke berøres av overbelastning på nettet.

De kjøretøyer og personell som kan forventes å bli tilkalt ved hendelser på vegen må være utstyrt med nødvendig kommunikasjonsutstyr,

utfra planer som utarbeides lokalt. Også faste installasjoner som skal kunne holde forbindelsen med disse ressursene må utstyres med tilsvarende og nødvendig sambandsmaterieil, f.eks. VTS, vegkontor og distriktene.

B7. Øvelser

Politiet har ansvaret for planlegging og gjennomføring av øvelser med håndtering av trafikkulykker på veg. Vegvesenet bør imidlertid også ta initiativ til at slike øvelser blir gjennomført. Ulike fellesøvelser med andre redningsetater bør gjennomføres regelmessig. Eksempelvis kan større øvelser gjennomføres med ca. 2-3 års mellomrom og mindre øvelser med ett års mellomrom.

Før åpning av nye tunneler skal det alltid avholdes felles redningsøvelse med Vegvesenet og redningsinstansene. Vegvesenet har ansvaret for å ta initiativ til øvelsen. Politiet har ansvaret for å lede øvelsen.

Etter øvelser er det viktig å foreta en grundig evaluering med utarbeidelse av 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.

Rutiner for informasjon bør være en naturlig del av øvelsene.

I mange tilfelle er det påkrevet med "stabsøvelser", d.v.s. øvelser i f.eks. kommunikasjonsrutiner ved vegkontoret.

Aktuelt personell i Vegvesenet bør gis opplæring i håndtering av hendelser med transport av farlig gods.

B8. Kopling til øvrig beredskapsarbeid i Statens vegvesen

Arbeidet med retningslinjer for håndtering av hendelser på veg bør koples med det øvrige beredskapsarbeidet i etaten.

Statens vegvesen har alltid hatt egen beredskapsplan for krise/krig. En rekke momenter innenfor beredskapen kan i stor grad relateres til beredskap i forbindelse med håndtering av hendelser på veg. Dette gjelder spesielt innenfor kommunikasjon og varslings- og informasjonsprosedyrer. Men også de andre punktene viser en naturlig sammenheng mellom de to typer beredskap, for eksempel forhold omkring vegbrudd og redusert fremkommelighet på vegnettet.

Hvert vegkontor har sin beredskapssekretær. Vedkommende bør bli en naturlig del av den gruppe som settes ned for å utarbeide beredskapsplaner for håndtering av hendelser på veg, og bør få ansvaret for å samordne dette med beredskapsplanen for krise/krig.

C. PRAKTISK GJENNOMFØRING

C1. Fastsetting av veger med omkjøringsruter

Det skal utarbeides beredskapsplaner for omkjøringsruter for følgende veger:

- Stamveger
- Andre riks- og fylkesvegstrækninger (f.eks. de som er skiltet med P1's radiofrekvenser) som Vegvesenet mener bør tas med av spesielle grunner

C2. Kartlegging og utbedring av problempunkter/restriksjoner på omkjøringsruter

Hendelser på sterkt trafikerte hovedveger som medfører stenging 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:

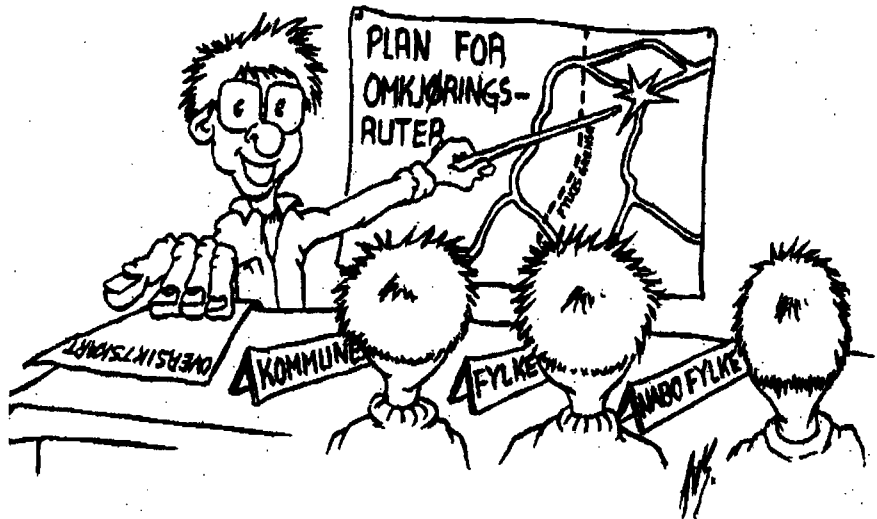
- Vegstrækninger eller bruer med aksellastrestriksjoner eller breddebegrensninger.
- Tunneler eller bruer med høydebegrensninger.
- Strækninger med lokale trafikkmiljøproblemer
- Ulykkespunkter
- Vegkryss med dårlig kapasitet
- Stigninger og punkter som kan bli vanskelig å trafikere på vinterstid

Disse problempunktene/strekningene må utbedres raskt i den grad dette er praktisk mulig og økonomisk forsvarlig.

Alle foreslåtte omkjøringsruter må befares med representanter fra Vegvesenet, politiet, og kommunens tekniske etat. På befaringen må man søke å komme til enighet om vegen har tilfredsstillende standard til å tas i bruk som omkjøringsrute, evt. om nødvendige tiltak må gjennomføres før omkjøringsruten kan etableres.

Omkjøringsrutene skal fortrinnsvis tåle alle typer kjøretøyer, dvs. 10 tonn aksellast (Bk 10). For veger med lavere bruksklasse som ligger spesielt gunstig til som omkjørings-rute, 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 kan være en kortere rute bare for personbiler.

C3. Plan for omkjøringsruter



Det skal utarbeides en samlet plan for omkjøringsruter i hvert fylke. Der omkjøringsruter går over fylkesgrensen må planen samordnes med nabofylket.

Omkjøringsruter som krysser riksgrensen må vies spesiell oppmerksomhet. I slike tilfelle bør det i første omgang tas et lokalt initiativ. Skulle det vise seg nødvendig, kan dette imidlertid tas opp på sentralt hold.

I planen bør det tas med muligheter for oppretting av eventuelle midlertidige ferjekaier der dette kan være aktuelt ved langvarige stenginger.

Planen må ta hensyn til fremkommelighet for utrykningskjøretøyer.

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

- Oversiktskart som viser stengingslenker og omkjøringsruter for hver aktuell veg.
- Separat detaljkart over hver stengingslenke og omkjøringsrute, evt. flere stengingslenker/-omkjøringsruter på en veg, som viser følgende:

-
- stengingslenke(r) med viktige stedsnavn/navn på vegkryss
 - omkjøringsrute for hver stengingslenke med viktige stedsnavn/ navn på vegkryss, vegnummer og eventuelt omkjøringrutenummer
 - Beskrivelse av hver lenke og omkjøringsrute med angivelse av følgende:
 - nummer på stengingslenke og evt. omkjøringsrute
 - hovedparsell og kilometernr. i hver ende av stengingslenken
 - viktige stedsnavn og navn på viktige vegkryss på stengingslenke og omkjøringsrute
 - vegnummer på omkjøringsrute
 - lengde i km på omkjøringsrute
 - tilleggsreisetid i forhold til reisetid på stengingslenken (normal reisetid)
 - maks. kapasitet i timetrafikk
 - kjøretøyrestriksjoner på omkjøringsrute mht.aksellast vinter, vår og sommer, samt høyde-, bredde- og lengdegrensener
 - Skiltplan for viktige vegkryss på omkjøringsruten (se pkt.C5).

Stengingslenkene nummereres etter følgende prinsipp:

- De to første siffre angir fylkesnummer
- De fire neste siffre angir vegnummer
- De to siste siffre angir stengingslenkenummer

Dette illustreres med følgende eksempel:

Vestfold fylke - E18 - stengingslenke 08 = 07-E018-08.

Planene skal foreløpig settes inn i en gul ringperm i A4 format. Ringpermen merkes med «Trafikkberedskap - omkjøringsplaner» på forside og rygg. Det skal være skilleark mellom beskrivelsen av hver enkelt stengingslenke. Senere vil det bli utarbeidet en standard for slike permer.

Til oversiktskart over stengingslenker og omkjøringsruter skal benyttes Vegvesenets vegkart i M = 1:250 000. Kart i A3 format, brettet en gang, vil være mest hensiktsmessig.

Planen for omkjøringsruter bør distribueres til følgende i nødvendig antall eksemplarer:

- Politiets vaktentral
- Politikamre
- Utrykningspolitiet
- Lensmannskontor
- Vegvesenets utedrift
- Vegkontoret
- Vegkontor i nabofylker
- Vegtrafikksentralen (VTS)
- Vegmeldingssentralen
- Brannvesen
- Ambulanse
- Bilbergingselskaper

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

De som skal informere trafikantene må også ha foreliggende planer for stengingsparseller og omkjøringsruter tilgjengelig.

Det må lages gode rutiner for revisjon og utsendelse av planene for omkjøringsveger for å sikre at alle parter har de siste oppdaterte planene.

C4. Formelle og politiske avklaringer

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.

Dersom omkjøringsveger fører forbi skoler, barnehager, sykehus osv., må dette 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 til politisk behandling i 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 stenging av vegen for alle kjøretøyer eller visse kjøretøygrupper, må nødvendige midlertidige vedtak fattes (se kap. B3 og C5).

C5. Utarbeidelse av skiltplaner for omkjøringsruter

Det må lages en skiltplan for hver omkjøringsrute som er en del av omkjøringsplanen. Skiltplanen må vise evt. permanente omkjørings-skilt og variable/vendbare skilt som må aktiveres, samt midlertidige skilt som må settes ut.

Skiltplanen må utformes i henhold til nye retningslinjer for omkjørings-skilting som antagelig vil foreligge i løpet av 1996.

Vegvesenet utarbeider skiltplaner for omkjøringsveger. Politiet og kommunene må inn og uttale seg og fatte vedtak der de har skiltmyndighet (se Skiltforskriftens §§ 26, 27 og 28 og Håndbok - 051, Arbeidsvarsling).

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:

- 1) Enkle standard omkjørings-skilt som settes ut i hvert enkelt tilfelle
- 2) Midlertidige skilt som settes ut med spesiell tekst som er tilpasset den enkelte hendelse og aktuell omkjøringsrute
- 3) Permanent skilting med faste eller variable skilt

Ukjente trafikanter som varsler hendelser på veg har ofte vansker med å oppgi hendelsesstedet når stedsnavnskilt i nærheten mangler. For politiet (Utrykningspolitiet) vil det også være et problem når de er ukjent og omkjøringsruter skal etableres og trafikken omdirigeres. I forbindelse med utarbeidelse av plan for omkjøringsruter bør derfor vegkontorene foreta en gjennomgang av hovedvegnettet og omkjøringsveger med tanke på å sette opp stedsnavnskilt i kryss og andre steder hvor det kan være behov. Dette er imidlertid et punkt som må koordineres på sentralt hold og som samtidig ivaretar andre behov for stedfestelse.

Det bør også foretas en gjennomgang og eventuell oppgradering av vegvisningen og øvrig skilting, samt vegoppmerking på omkjøringsruter for at omdirigering av trafikken skal fungere best mulig.

C6. 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 tilfelle minst en time. Effekten av omkjøringsskiltingen ved kortvarige stenginger vil således være begrenset. I tillegg vil trafikantene ofte oppleve omkjøring som en stor ulempe. Det bør derfor tilstrebnes å holde vegen åpen. Dersom vegen absolutt må stenges bør den åpnes igjen så raskt som mulig. Dette bør tas opp med politiet som en målsetting.

Vegstenging kan inndeles i 3 faser:

- Fase 1: Manuell trafikkdirigering - kortvarig stenging
- Fase 2: Bruk av begrenset/forenklet skilting («førstehjelpspakke») - stenging noen timer
- Fase 3: Full skilting i følge omkjøringsplanen - stenging i mange timer/flere døgn

Første tiltak ved evt. stenging vil være å etablere manuell trafikkdirigering ved stengingspunktet og i sentrale kryss langs omkjørings

ruten. Det må så raskt som mulig foretas en vurdering av hvor lenge vegen må holdes stengt.

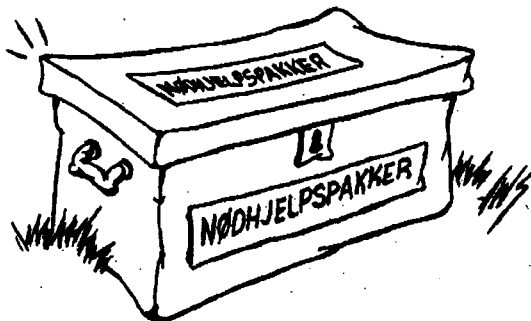
Dersom stenging ser ut til å bli av noe varighet, foretas skilting av omkjøringsruten. Det må da, i samråd med politiet, tas stilling til om det skal gjennomføres en forenklet skilting (fase 2) eller om stengingen blir såvidt langvarig at en komplett skilting etter foreliggende skiltplaner må gjennomføres (fase 3).

Ansatte i Vegvesenet som utfører manuell trafikkdirigering skal være utstyrt på en slik måte at de tydelig gir til kjenne ved klesdrakt sin arbeidsfunksjon (jfr. håndbok 051 - Arbeidsvarsling). Vedkommende skal være iført standard arbeidstøy. Vedkommende skal ha fylt 18 år og ha gjennomgått særskilt opplæring i trafikkdirigering.

C7. Varslingsutstyr i beredskap

Hvert distrikt bør utstyres med en skiltpakke for midlertidig visning av omkjøringsruter i samsvar med pkt. 1) og 2) i kap. C5.

Skiltpakken vil være til god hjelp som en avløsning av mannskaper som omdirigerer trafikken dersom vegstengingen viser seg å bli av lenge varighet.



På strategiske steder bør det settes ut permanente kasser («nødhjelpspakker») med skilt som kan tas i bruk raskt i tilfelle behov for omdirigering av trafikken. Dette kan være på følgende steder:

- Der det erfaringsmessig ofte oppstår hendelser som medfører stenging av vegen, eller hvor stenging av vegen vil medføre meget store trafikkproblemer.
- Ved tunneler.
- På steder som det tar lang tid å komme frem til, eller hvor det kan være spesielt vanskelig å komme frem med skilttilhenger.

I tillegg bør det vurderes om det skal anskaffes en skiltvogn med nødvendig utstyr som kan være i beredskap for skilting/varsling av omkjøringsveger. En slik skiltvogn er beregnet å koste i underkant av ca. kr. 100 000,-.

Foruten skilt- og sperremateriell til regulering av trafikken kan det være behov for å anskaffe annet nødutstyr, som f.eks. personlig verneutstyr til bruk ved hendelser på veg.

Vegvesenets biler bør som en fast ordning være utstyrt med en minipakke med varslingskilt og omkjøringskilt (med enkelt system for oppsetting), samt reserve bensinkanne, brannslukningsapparat, og førstehjelpsutstyr m.m., for å kunne yte rask bistand ved uforutsette hendelser på veg.

Vegvesenet bør vurdere behov for nødstrømsaggregat i strategiske installasjoner hvor strømbrudd kan påvirke trafikkavviklingen. Dette kan også være mobile aggregater. Strategiske installasjoner bør forberedes for tilkøpling av nødstrøm. Eksempelvis styringssystemer for trafikkavvikling, samband, osv. For beredskap i tunneler henvises til Håndbok 021 - Vegtunneler.

VEDLEGG

Vedlegg 1: Relevante håndbøker og rundskriv

a) Håndbøker

- 017 Veg- og gateutforming, normaler, Statens vegvesen, 1992.
- 021 Vegtunneler, normaler, Statens vegvesen, 1992.
Eksempler på beredskapsplaner for tunneller, okt.1990
- 050 Skiltnormaler, Statens vegvesen, 1987.
- 051 Arbeidsvarsling, 3. utgave, Statens vegvesen, 1988.
Forskrifter med utfyllende retningslinjer for gjennomføring av varsling av arbeider på offentlig veg.

b) Rundskriv og brev

- NA-Rundskriv nr. 95/31. Vegdirektoratet, 1995-10-12.
«Retningslinjer for Vegmeldingstjenesten».
- Til politikamrene, lensmannskontor, utrykningspolitiet.
Vegdirektoratet, 1994-07-04.
«Vegvesenets vegmeldingstjeneste - et døgnåpent hjelpeapparat for politiet for formidling av veg- og trafikkmeldinger til media og publikum».
- Til vegkontorene. Vegdirektoratet 1994-06-14.
«Samarbeidsavtale om vegmeldingstjeneste inngått med NRK».

Vedlegg 2: Plan for omkjøringsruter - eksempel

I dette vedlegget har vi vist hva en plan for omkjøringsruter bør inneholde (jfr. kap. C3). Vi har tatt utgangspunkt i E18 gjennom Vestfold fylke.

Planen viser følgende:

- 1) Oversiktskart som viser stengingslenker, samt lokale og regionale omkjøringsruter for hele E18 gjennom Vestfold fylke.
- 2) Detaljkart som viser stengingslenker og omkjøringsrute(r) for hver stengingslenke på del av E18 i Vestfold.
- 3) Beskrivelse av omkjøringsrute(r) for hver stengingslenke med angivelse av:
 - nummer på stengingslenke
 - hovedparsell og kilometernummer i hver ende av stengingslenken
 - viktige stedsnavn og navn på viktige vegkryss på stengingslenke og omkjøringsrute
 - vegnummer på omkjøringsrute
 - lengde i km på omkjøringsrute
 - reisetid i tillegg på omkjøringsruten i forhold til normal reisetid på stengingslenken
 - maks. kapasitet i timetrafikk
 - kjøretøyrestriksjoner på omkjøringsrute mht. aksellast vinter, vår og sommer, samt høyde-, bredde- og lengdegrenser.

Reisetid i tillegg på omkjøringsruten gjelder tilleggstid under normale trafikkforhold i forhold til normal reisetid på stengingslenken.

Maks. kapasitet i timetrafikk på omkjøringsruten gjelder tilleggs-kapasitet ut over normal trafikkbelastning på omkjøringsruten.

Omkjøringsruter som passerer gjennom byer og tettsteder må vies spesiell oppmerksomhet. På slike ruter kan trafikkbelastningen i rushtiden være stor, slik at det er lite reservekapasitet til omdirigert trafikk.

I eksemplene nedenfor vil regional omkjøringsrute (for E18) gjennom Skien i rushtiden være et slikt tilfelle.

**Eksempler på beskrivelse av stengingslenker og omkjøringsruter
(Eksemplene er delvis fiktive)**

STENGINGSLENKE: E18 TASSEBEKK - FOKSERØD

Nr. 07 - E018 - 11 (Hp 12 km 8,0 - 12,4)

Lokal omkjøringsrute (lengde ca. 5 km):

Fv 280 (Gml. E18) Tassebekk - Fokserød.

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 5 min.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 1 500 kjt/t.

Regional omkjøringsrute (lengde ca. 95/104 km.):

Rv 32/40 Sande - Hof - Hvittingfoss - Bommestad vest

(evt. Rv 32/36 Skien - Eidanger).

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1/2 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 2 000 kjt/t.

STENGINGSLENKE: E18 FOKSERØD - KLINESTAD

Nr. 07 - E018 - 12 (Hp 12 km 12,4 - 15,5)

Lokal omkjøringsrute (lengde ca. 4 km.):

Fv 280 (Gml. E18) Fokserød - Klinestad.

Aksellast: 10 tonn. Fri høyde 4,20 m v/Klinestad.

Normal tilleggsreisetid: ca. 5 min.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 1 500 kjt/t.

Regional omkjøringsrute (lengde ca. 95/104) km:

Rv 32/40 Sande - Hof - Hvittingfoss - Bommestad vest

(evt. Rv 32/36 Skien - Eidanger).

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1/2 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 2 000 kjt/t.

STENGINGSLENKE: E18 KLINESTAD - LANGÅKER

Nr. 07 - E018 - 13 (Hp 12 km 15,5 - Hp 13 km 3,6)

Lokal omkjøringsrute (lengde ca. 5 km):

Fv 256 (Gml. E18) Klinestad - Haukerød - Langåker.

Aksellast: 10 t sommer, 8 t vår, 10 t vinter.

Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 5 min.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 1 500 kjt/t.

Regional omkjøringsrute (lengde ca. 95/104 km):

Rv 32/40 Sande - Hof - Hvittingfoss - Bommestad vest

(evt. Rv 32/36 Skien - Eidanger).

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1/2 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 2 000 kjt/t.

STENGINGSLENKE: E18 LANGÅKER - AMUNDRØD

Nr. 07 - E018 - 14 (Hp 13 km 3,6 - 6,5)

Lokal omkjøringsrute (lengde ca. 24 km):

Rv 305 Klinestad - Sandefjord, Rv 303 Sandefjord - Tjølling - Larvik øst, Rv 40 Larvik øst - Bommestad vest.

Aksellast: T8 sommer, 6 t vår, 10 t vinter.

Maks. totalvekt 30 t (Gloppe bru i Larvik).

Fri høyde 4,0 m (Jernbaneundergang Rv 305 i Sandefjord).

Normal tilleggsreisetid: ca. 45 min.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 1 000 kjt/t.

Regional omkjøringsrute (lengde ca. 95/104 km):

**Rv 32/40 Sande - Hof - Hvittingfoss - Bommestad vest
(evt. Rv 32/36 Skien - Eidanger).**

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1/2 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 2 000 kjt/t.

STENGINGSLENKE: E18 AMUNDRØD - BOMMESTAD ØST

Nr. 07 - E018 - 15 (Hp 13 km 6,5 - Hp 14 km 2,9)

Lokal omkjøringsrute (lengde ca. 4 km):

Fv 169 Amundrød - Vervingen - Bommestad øst.

Aksellast: 7 t sommer, 6 t vår, 7 t vinter.

Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 5 min.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 1 200 kjt/t.

Regional omkjøringsrute (lengde ca. 95/104 km):

**Rv 32/40 Sande - Hof - Hvittingfoss - Bommestad vest
(evt. Rv 32/36 Skien - Eidanger).**

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1/2 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 2 000 kjt/t.

STENGINGSLENKE: E18 BOMMESTAD ØST - BOMMESTAD VEST

Nr. 07 - E018 - 16 (Hp 14 km 2,9 - Hp 15 km 0,1)

Lokal omkjøringsrute (lengde ca. 24 km):

Rv 305 Klinestad - Sandefjord, Rv 303 Sandefjord - Tjølling - Larvik øst, Rv 40 Larvik øst - Bommestad vest.

Aksellast: T8 sommer, 6 t vår, 10 t vinter.

Maks. totalvekt 30 t (Gloppe bru i Larvik).

Fri høyde 4,0 m (jernbaneundergang Rv 305 i Sandefjord).

Normal tilleggsreisetid: ca. 45 min.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 1 000 kjt/t.

Regional omkjøringsrute (lengde ca. 95/104 km):

Rv 32/40 Sande - Hof - Hvittingfoss - Bommestad vest.

(evt. Rv 32/36 Skien - Eidanger).

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1/2 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 2 000 kjt/t.

STENGINGSLENKE: E18 BOMMESTAD VEST - FARRISEIDET Nr. 07 - E018 - 17 (Hp 15 km 0,1 - Hp 16 km 0,0)

Lokal omkjøringsrute (lengde ca. 9 km):

Rv 40 Bommestad vest - Larvik øst, Rv 303 Larvik øst - Farriseidet.

Aksellast: 10 t sommer, 8 t vår, 10 t vinter.

Fri høyde 3,8 m (jernbaneundergang Rv 303 i Larvik).

Normal tilleggsreisetid: ca. 15 min.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 800 kjt/t.

Regional omkjøringsrute (lengde ca. 95/104 km):

Rv 32/36 Sande - Hof - Hvittingfoss - Skien - Eidanger.

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1/2 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 1 000 kjt/t.

STENGINGSLENKE: E18 FARRISEIDET - LANGANGEN Nr. 07 - E018 - 18 (Hp 16 km 0,0 - Hp 01 km 1,5)

Lokal omkjøringsrute, alt. 1 (lengde ca. 22 km):

Fv 30/Fv 60 Langangen - Hellesrød,

Rv 303 Hellesrød - Farriseidet.

Kun for østgående trafikk mellom Langangen og Hellesrød.

Aksellast: 7 t sommer, 6 t vår, 7 t vinter.

Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 20 min.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 500 kjt/t.

Lokal omkjøringsrute alt. 2 (lengde ca. 55 km):

Rv 40 Bommestad - Steinsholt, Rv 32 Steinsholt - Skien,

Rv 36 Skien - Eidanger.

Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 500 kjt/t.

Regional omkjøringsrute (lengde ca. 104 km):

Rv 32/36 Sande - Hof - Hvittingfoss - Skien - Eidanger.

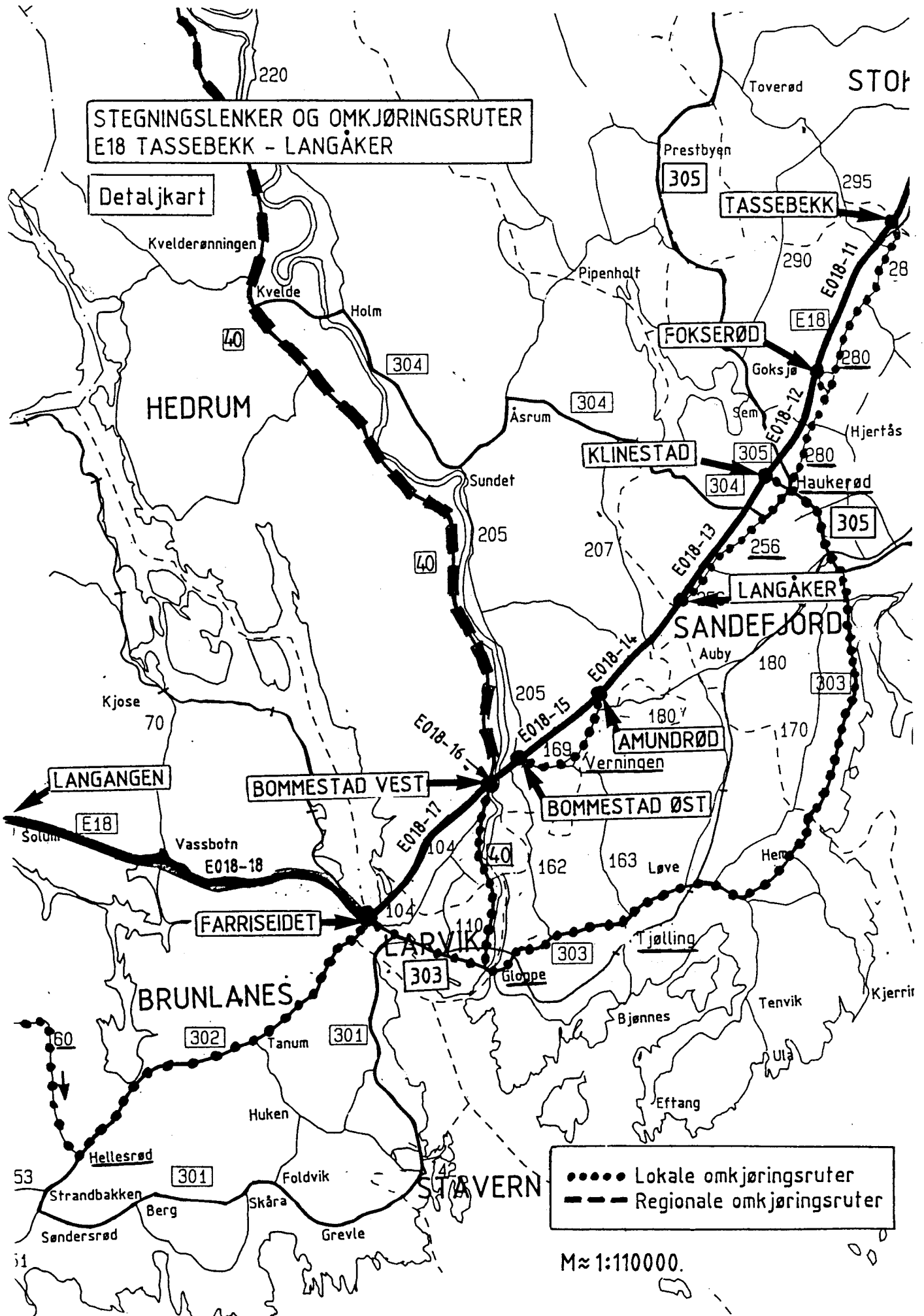
Aksellast: 10 tonn. Ingen høydebegrensninger.

Normal tilleggsreisetid: ca. 1/2 time.

Maks. kapasitet i timetrafikk: ca. 500 kjt/t.

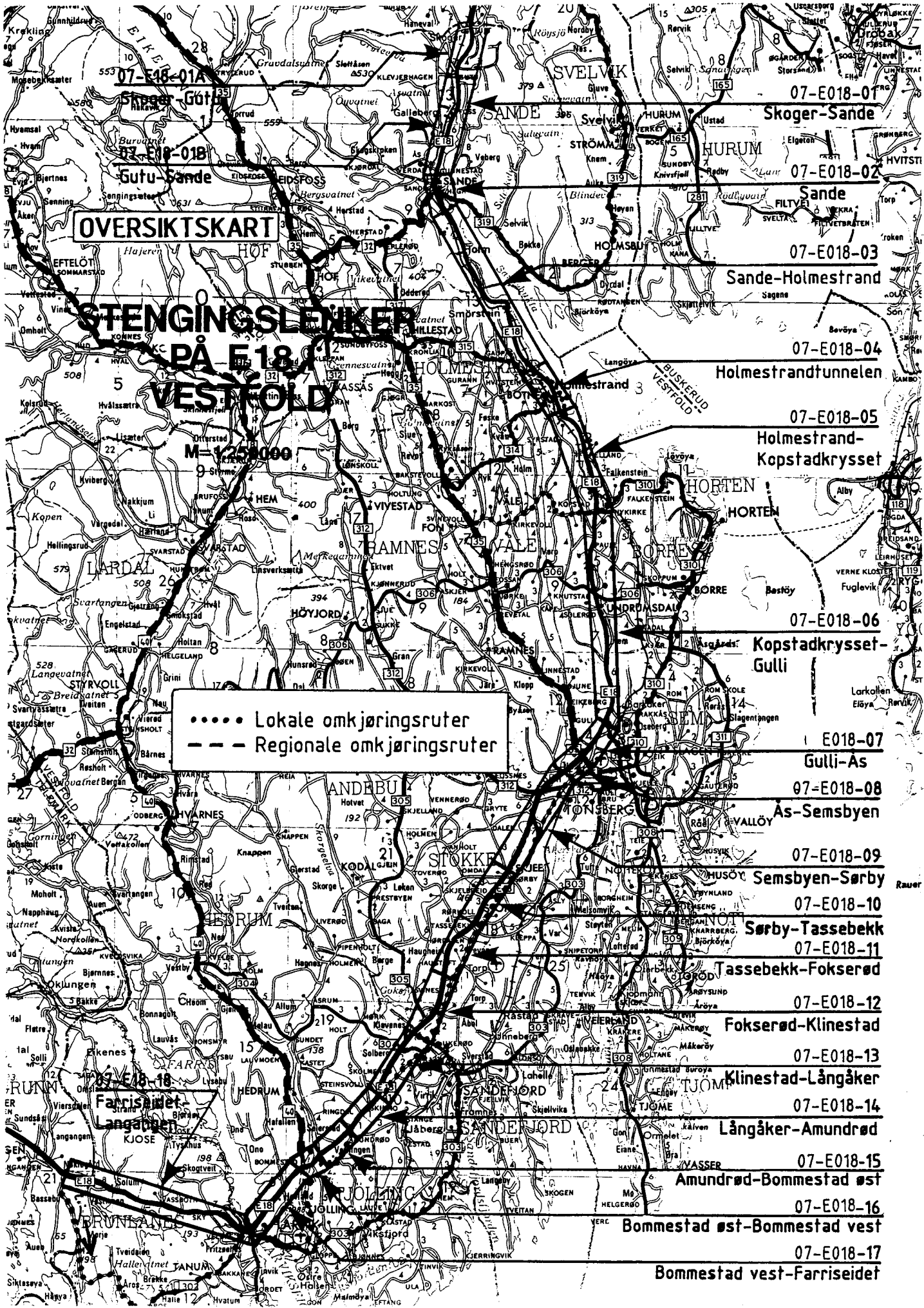
STEGNINGSLENKER OG OMKJØRINGSRUTER
E18 TASSEBEKK - LANGÅKER

Detaljkart



•••• Lokale omkjøringsruter
- - - Regionale omkjøringsruter

M ≈ 1:110000.



OVERSIKTSKART

**STENGINSLØKER
PÅ E18 I
VESTFOLD**

M = 1:250 000

..... Lokale omkjøringsruter
 --- Regionale omkjøringsruter

- 07-E018-01 Skoger-Sande
- 07-E018-02 Sande
- 07-E018-03 Sande-Holmestrand
- 07-E018-04 Holmestrandtunnelen
- 07-E018-05 Holmestrand-Kopstadkrysset
- 07-E018-06 Kopstadkrysset-Gulli
- 07-E018-07 Gulli-As
- 07-E018-08 As-Semsbyen
- 07-E018-09 Semsbyen-Sørby
- 07-E018-10 Sørby-Tassebekk
- 07-E018-11 Tassebekk-Fokserød
- 07-E018-12 Fokserød-Klinestad
- 07-E018-13 Klinestad-Långåker
- 07-E018-14 Långåker-Amundrød
- 07-E018-15 Amundrød-Bommestad øst
- 07-E018-16 Bommestad øst-Bommestad vest
- 07-E018-17 Bommestad vest-Farriseidet