

## **Tilsynsrapport**

sak 2015-01

Trafikkberedskap –  
planlegging av omkøyringsruter

**Saksnummer** 2015-01

**Tilsynslag** Bård Gjerde, tilsynsleiar  
Kenneth Lyngsgård, vegfagleg fagrevisor  
Ida Blomhoff Pedersen, juridisk fagrevisor

**Tilsynspart** Statens vegvesen, Region sør

### Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn i Statens vegvesen, Region sør. Tilsynssaka gjeld trafikkberedskap med særleg fokus på planlegging av omkøyringsruter.

Med bakgrunn i tilsynsfunna har Vegtilsynet gjeve tre tilrådingar.

Tilsynspart skal innan fastsett frist kome med tilbakemelding på korleis tilrådingane vil verte handtert, saman med ein tidsplan for gjennomføring av eventuelle tiltak.

Utarbeidd:

Sign.:



Bård Gjerde  
tilsynsleiar

Godkjent:

Sign.:



Trude Tronerud Andersen  
direktør

## Samandrag

Dersom hendingar på vegnettet fører til at vegar må stenge, kan dette gje store utfordringar når det gjeld framkommelegheit og trafikksikkerheit. Statens vegvesen har ansvar for å etablere rutinar for handtering av hendingar, slik at ulemper for trafikkavviklinga og konsekvensar for trafikksikkerheit blir minst mogleg. Vegtilsynet har gjennomført ei sak som gjeld trafikkberedskap med særleg fokus på planlegging av omkøyringsruter. Tilsynspart i saka er Statens vegvesen, Region sør. Delar av saka er avgrensa til vegavdelingane Buskerud og Telemark.

Målet med tilsynet har vore å undersøke om Statens vegvesen, Region sør sikrar høg trafikksikkerheit, god framkommelegheit og regularitet dersom hovudvegnettet blir stengt. Tilsynssaka har teke føre seg to problemstillingar:

For det fyrste ville Vegtilsynet undersøke korleis arbeidet med omkøyringsruter blir styrt og følgt opp i Statens vegvesen, Region sør. Gjennom denne problemstillinga fekk Vegtilsynet forklart kven som utarbeider planar for omkøyringsruter, kor dei blir lagra og korleis dei blir følgt opp i Region sør. Dokumentasjonen Vegtilsynet har fått tilsendt har ikkje beskrive ansvar og prosess for utarbeiding av regionen sin samla plan for omkøyringsruter. I tillegg er Vegavdelingane sitt ansvar i liten grad beskrive.

For det andre ville Vegtilsynet undersøke om Statens vegvesen, Region sør utarbeider planar for omkøyringsruter i samsvar med krav.

Tilsynet tyder på at det er svakheiter ved regionen sitt system for gjennomføring av risiko- og sårbarheitsanalyse og utarbeiding av plan for omkøyringsruter. Tilsynet viste også at det manglar ein samla regional plan for omkøyringsruter og at enkeltplanar for omkøyringsruter i vegavdelingane Buskerud og Telemark ikkje er i samsvar med krav. I tillegg har dei som er involvert når planane skal settast i verk, ulike versjonar av planane.

Funna tilseier at det er ein risiko for at endringar i vegnettet ikkje blir fanga opp ved utarbeiding/revidering av planar for omkøyringsruter. I tillegg viser funna at brukarane av planverket ikkje har tilgang til lik og tilstrekkeleg informasjon om omkøyringsalternativa ved stenging av veg.

Vegtilsynet vurderer på denne bakgrunn at Statens vegvesen, Region sør ikkje utarbeider planar for omkøyringsruter i samsvar med krav. Dette kan ha som konsekvens at det blir sett i verk planar for omkøyringsruter som ikkje i tilstrekkeleg grad tek i vare omsyn til trafikksikkerheit, framkommelegheit og regularitet.

## Innhald

1. Bakgrunn	5
2. Mål og problemstillingar	7
3. Gjennomføring og metode	8
4. Tilsynskriterium	10
5. Problemstilling 1: Korleis blir arbeidet med planar for omkøyringsruter styrt og følgt opp i Statens vegvesen, Region sør?	12
6. Problemstilling 2: Blir planar for omkøyringsruter utarbeidd i samsvar med krav?	16
7. Tilrådingar	32
Vedlegg 1: Organisasjonskart Statens vegvesen, Region sør	33
Vedlegg 2: Gjennomgang av planar	34

# 1. Bakgrunn

Statens vegvesen har ein instruks fastsett av Samferdselsdepartementet 15. mars 2011 med heimel i veglova. I instruksen har departementet mellom anna sett krav til organisering, arbeidsoppgåver og leiing. Av instruksens punkt 3 «Arbeidsoppgåver» går det fram at regionvegkontora skal «ha oversikt over risiko-, trussel- og sårbarhetsbildet for vegnettet i regionen, samt arbeide tverrsektorielt med beredkapsplanlegging». Vidare skal regionane «ha nødvendig beredskap for å sikre best mulig framkommelighet på det viktigste vegnettet under ulike former for påkjenning». Tilsvarende krav er sett til Vegdirektoratet.

I tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2015 står det at Statens vegvesen «plikter å ha og bruke effektive styringssystemer som ivaretar sikkerheten i arbeidet med planlegging, bygging, drift, vedlikehold, beredskap og annen forvaltning av veginfrastrukturen.»

*Vegvesenboka* er eit internt styringsdokument som beskriv dei krav og forventningar som blir stilt til leiing, styring og organisering i Statens vegvesen. Den slår fast at Statens vegvesen har eit sjølvstendig ansvar for samfunnssikkerheit og beredskap i eigen sektor og organisasjon, jf. kapittel 1.4 «Vårt ansvar». Det går òg fram at «Vi arbeider med forebyggende tiltak for å hindre uønskede hendelser, og vi har beredkapsplaner for å redusere konsekvensene dersom uønskede hendelser skjer. Når situasjonen tilsier det tar vi i bruk vårt system for krisehåndtering».

Hendingar på veg, som til dømes trafikkulukker, ras og flaum, kan få store konsekvensar for trafikkavviklinga. Dersom ei hending medfører at ein veg må stengast, kan dette gi store utfordringar både når det gjeld framkommelegheit og trafikksikkerheit. Vegdirektoratet har utarbeidd ei retningslinje, *Håndbok R611 Trafikkberedskap*, som set krav til regionvegkontora med omsyn til korleis trafikkberedskapen skal takast i vare. Av forordet går det fram at «Statens vegvesen har ansvar for å etablere rutiner for håndtering av hendelser på veg slik at ulemper for trafikkavviklingen blir minst mulig». Trafikkberedskap blir i kapittel 1.1 «Definisjon og målsetting» beskrive som «den planlegging, organisering og virksomhet som må til for at vi skal kunne håndtere hendelser på veg effektivt», og at målsettinga er å «opprettholde høy trafikksikkerhet, god framkommelighet og regularitet». Av kapittel 2.1 «Beredskap», går det fram at kvart regionvegkontor, som ein del av arbeidet med trafikkberedskap, skal utarbeide ein samordna beredkapsplan for hendingar på veg. Denne skal innehalde:

- 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.)

Regionvegkontora har òg ansvar for å organisere ein myndigheitsberedskap som har nødvendige fullmakter til å fatte vedtak om stenging og opning av vegar, iverksetting av omkjøringsruter m.m.

Arbeidet på veg blir utført av entreprenørar gjennom eigne kontraktar. Gjennom desse blir entreprenørane pålagt å ha ein trafikkberedskap for å sikre trafikkavviklinga ved hendingar på veg.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) ga i oktober 2014 ut ein rapport om ei vegtrafikkulykke der to bussar kolliderte på ein riksveg som på tidspunktet for ulukka var omkjøringsveg for ein europaveg. SHT fremma følgande sikkerheitstilråding i rapporten:

#### **Sikkerhetstilråding VEI nr. 2014/02T**

Bussulykken i Fardal 12. august 2013 inntraff på rv. 55 som var etablert omkjøringsvei på grunn av brannen i Gudvangatunnelen på E16 5. august 2013. Krisestaben, som ble satt etter brannen, gjennomførte vurdering av sikkerheten på alle omkjøringsveiene. Dette resulterte i økt overvåkning og tilsyn med trafikken på to strekninger som ble benyttet som omkjøring. SHT ser positivt på dette, men mener at slike vurderinger også bør gjøres i forbindelse med utarbeidelse av planer for omkjøringsveier, og ikke bare etter at omkjøringen er iverksatt.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen setter krav til vurdering av sikkerheten i forbindelse med utarbeiding og revisjon av beredskapsplaner for omkjøringsveier.

Dette er bakgrunnen for at Vegtilsynet, i samsvar med tilsynsprogrammet for 2015, har gjennomført ei sak som gjeld trafikkberedskap med særleg fokus på planlegging av omkjøringsruter. Tilsynspart i saka er Statens vegvesen, Region sør. Tilsynspart blei vald på bakgrunn av at Vegtilsynet har som mål å fordele dei planlagde tilsynssakene for 2015 mellom dei ulike regionane i Statens vegvesen og dei ulike avdelingane i Vegdirektoratet.

## 2. Mål og problemstillingar

Målet med tilsynet har vore å undersøke om Statens vegvesen, Region sør sikrar høg trafikksikkerheit, god framkommelegheit og regularitet dersom hovudvegnettet blir stengt.

For å undersøke dette har Vegtilsynet sett nærare på følgande problemstillingar:

Problemstilling 1

Korleis blir arbeidet med planar for omkøyringsruter styrt og følgt opp i Statens vegvesen, Region sør?

Problemstilling 2

Blir planar for omkøyringsruter utarbeidd i samsvar med krav?

Problemstillingane blir gjort nærare greie for i kapittel fem og seks.

### 3. Gjennomføring og metodisk tilnærming

Tilsynssaka er gjennomført som ein revisjon.<sup>1</sup>

Vegtilsynet sendte varsel om tilsyn til Statens vegvesen, Region sør 6. februar 2015. Det blei gjennomført formøte med tilsynspart 23. februar 2015 for å informere om tilsynssaka, gjera naudsynte avklaringar og for å sikre ein god dialog ved gjennomføringa av tilsynet.

I varselet og seinare korrespondanse bad Vegtilsynet om diverse dokumentasjon knytt til regionen sitt arbeid med planar for omkøyringsruter.

Tilsendt dokumentasjonen var grunnlag for ein dokumentgjennomgang. Under dokumentgjennomgangen blei delar av saka avgrensa til to vegavdelingar, sjå kapittel 6.2.

Etter dokumentgjennomgangen blei det gjennomført intervju med leiar for byggherreseksjonen, avdelingsdirektørane for vegavdelingane Buskerud og Telemark, og prosjekt- og byggeleiarane for utvalde driftskontraktar. Intervjuobjekta blei valt utifrå avklaringane som blei gjort under formøte og problemstilling 1. Intervjua blei gjennomført i perioden 26. februar til 23. mars 2015.

Det er gitt ei nærare beskriving av gjennomføring og metode for dei enkelte problemstillingane i kapittel fem og seks.

Innhenta data frå dokumentgjennomgang og intervju er vurdert opp mot tilsynskriteria, og dannar grunnlaget for tilsynsfunna.

Vegtilsynet har fått tilgang til Statens vegvesen sitt kvalitetssystem, Statens vegvesen sitt saksbehandlingssystem (SVEIS), internt fellesområde for lagring av filer, ELRAPP<sup>2</sup> og annan dokumentasjon, og har nytta dette under førebuinga

<sup>1</sup> Ein revisjon er ein systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å skaffe tilsynsbevis og bedømme dei objektivt for å bestemme i kva grad tilsynskriteria er oppfylt.

<sup>2</sup> Frå Brukerveiledning ELRAPP, versjon 2014.2.0, 17.september 2014, kapittel 3  
Hva er ELRAPP: «ELRAPP er et system for elektronisk rapportering og oppfølging av oppgaver relatert til drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar (driftskontrakter) for Statens Vegvesen. ELRAPP brukes til rapportering mellom entreprenør og byggherre. Systemet er også et verktøy for planlegging, innrapportering og oppfølging av byggherrekontroll.»



og gjennomføringa av tilsynet. Tilsynspart gav tilsynslaget naudsynt tilgang til dokument og personell, og har lagt alle forhold til rette for ei effektiv gjennomføring av tilsynet.

Utkast til rapport blei lagt fram for tilsynspart 17. april 2015 med frist for å gi tilbakemelding på faktafeil. Tilsynspart gav slik tilbakemelding innan fristen og dette er tatt omsyn til ved utarbeiding av endeleg tilsynsrapport.

## 4. Tilsynskriterium

Tilsynskriteria i saka baserar seg på, og er utleda frå følgjande prosessar og kravdokument:

### **Aktivitet «Trafikkberedskap»**

Statens vegvesen har eit prosessorientert kvalitetssystem som beskriv dei viktigaste arbeidsprosessane som skal til for å nå deira mål. Systemet inneheld prosessar og aktivitetar. I systemet ligg òg tilhøyrande krav- og hjelpedokument. Medarbeidarar i Statens vegvesen har ansvar for å gjera jobben i samsvar med praksisen som er beskrive i kvalitetssystemet, jf. *Vegvesenboka*.

Aktiviteten «Trafikkberedskap» ligg under hovudprosess «Veg» og overordna aktivitet «Forvalte».

### ***Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger, 2012***

Dette er ei retningslinje i Statens vegvesen sitt handboksystem, og eit internt krav regionane er pålagt å følge. Handboka gjev retningslinjer for drift og vedlikehald av riksvegar og angir krav til funksjon og tilstand for objekt og krav til utføring av drift og vedlikehald.

### ***Håndbok R611 Trafikkberedskap, 2006***<sup>3</sup>

Dette er ei retningslinje i Statens vegvesen sitt handboksystem, og eit internt krav regionane er pålagt å følge.

Handboka set krav til regionvegkontora med omsyn til korleis trafikkberedskapen skal takast i vare. Handboka inneheld både kravstoff og rettleiande stoff. Krava til planar for omkøyringsruter går i all hovudsak fram av denne handboka.

### ***Håndbok R763 Retningslinjer for utarbeidelse av konkurransegrunnlag, 2013***

Dette er ei retningslinje i Statens vegvesen sitt handboksystem, og eit internt krav regionane er pålagt å følge. Handboka består av malar for dei dokumenta som skal inngå i ein driftskontrakt. Desse blir revidert jamleg.

<sup>3</sup> Under førebuinga av saka blei det opplyst frå Vegdirektoratet at handboka er under revisjon.

Av kapittel C3 «Spesielle kontraktsbestemmelser» punkt 8.3.2, «Beredskapsplan», går det fram at byggherrens varslingsplan og beredskapsplan skal inkluderes i, og vera ein del av entreprenør sin beredskapsplan.

Varslingsplanen finn ein i kontrakten kapittel D2-H, og beredskapsplanen i kapittel D2-S17. Planar for omkøyringsruter skal inngå i beredskapsplanen.

Tilsynskriteria blir gjort nærare greie for i kapittel seks.

## 5. Problemstilling 1: Korleis blir arbeidet med planar for omkøyringsruter styrt og følgt opp i Statens vegvesen, Region sør?

Krava til korleis Statens vegvesen skal utarbeida planar for omkøyringsruter gjev regionane stort handlingsrom. For å kunne gjennomføre tilsynssaka var det difor naudsynt for Vegtilsynet å undersøke korleis Statens vegvesen, Region sør er organisert og kva styringslinjer som er etablert når det gjeld planlegging av omkøyringsruter. Organisasjonskart for Statens vegvesen, Region sør går fram av vedlegg 1.

### 5.1 Gjennomføring og metode

Vegtilsynet bad om å få tilsendt eventuelle regionale prosessar, retningslinjer og rutinar som var relevante for saka. I tillegg blei tilsynspart beden om å opplyse om organisering og system for oppfølging av trafikkberedskap med særleg fokus på omkøyringsruter. Det blei òg gjennomført eit møte med regionen for å gjere naudsynte avklaringar på førehand.

Under førebuinga av tilsynet blei det opplyst at det er Byggherreseksjonen på Veg- og transportavdelinga som har ansvaret for «beredskapsopplegget» i regionen. Det blei vidare opplyst at ansvaret for utarbeiding av planar for omkøyringsruter er delegert i styringslinja frå regionvegssjef til avdelingsdirektør for kvar vegavdeling, og at arbeidet hovudsakleg blir følgt opp av driftseiningane. For å få meir informasjon om organisering og styringslinjer blei det gjennomført intervju med seksjonssjef for Byggherreseksjonen og avdelingsdirektørane for dei utvalde vegavdelingane Buskerud og Telemark, jf. kapittel 6.2.

I tillegg blei Vegtilsynet vist til relevante mapper på det interne fellesområdet for lagring av filer. Desse er:

- O:\2\VT\28020 Vegtrafikksentralen\Byggherreberedskap\Beredskap – felles, heretter kalla beredskapsmappa på fellesområdet

- O:\2\VT\28020 Vegtrafikksentralen\Byggherreberedskap\Buskerud og Vestfold, heretter kalla Buskerud og Vestfold/beredskapsområde si mappe på fellesområdet
- O:\2\VT\28020 Vegtrafikksentralen\Byggherreberedskap\Telemark, heretter kalla Telemark/beredskapsområda si mappe på fellesområdet

## 5.2 Innhenta data

Vegtilsynet fekk i e-post opplyst at for «trafikkberedskap og omkjøringsruter så er noe organisert på regionalt nivå og med dokument som dekker hele regionen, og noe er vegavdelingenes ansvar». Vegtilsynet fekk tilsendt dei regionale dokumenta. Desse beskriv i hovudsak regionen sitt system for myndigheitsberedskap, som til dømes «Instruks byggherreberedskap» og «Regionens varslingsmatrise». I «Instruks byggherreberedskap» blir dokumenta lista opp, og det står at «[a]lle felles dokumenter oppdateres på O:\2\VT\28020 Vegtrafikksentralen\Byggherreberedskap\Beredskap – felles. Det er etablert underkataloger for hver av de tre beredskapsområdene, hvor relevante dokumenter skal være lagret». Dei tre beredskapsområda er:

- Vestfold og Buskerud
- Telemark
- Aust- og Vest Agder

Vegtilsynet fekk i same e-post oversikt over kva dokument vegavdelingane har ansvar for å utarbeide, med dømer. Dokumenta vegavdelingane har ansvar for å utarbeide, er:

- omkjøringskart eller beskrivelser
- varslingsplaner for kvar enkelt vegavdeling
- beredskapsplaner for tunnel
- risikovurderingar for tunnelar
- vurdering av trafikkberedskap og omkjøringsruter

Det blei opplyst at denne dokumentasjonen skal lagrast på beredskapsområda sine mapper på fellesområdet.

I intervju med Byggherreseksjonen blei det stadfesta at seksjonen er ansvarleg for beredskapen i regionen. I dette ligg særleg ansvaret for myndigheitsbered-

skapen. Gjeldande system for myndigheitsberedskap skal avviklast, og nytt system skal etter planen vera klart til oktober 2015. Dette arbeidet vil ta omsyn til den nye versjonen av handbok R611.

Vidare blei det forklart at seksjonen ikkje er i styringsposisjon ovanfor vegavdelingane som utarbeider planane for omkøyringsruter. Styringslinja går frå regionvegsejefen til avdelingsdirektør. Byggherreseksjonen har likevel ansvaret for kvalitetssikring av konkurransegrunnlag ved inngåing av nye driftskontraktar. I dette arbeidet undersøker Byggherreseksjonen om beredskapsplanane er med i kontrakten, men at dei ikkje vurderer kvalitet og innhald i planane.

Det kom fram i intervju at Byggherreseksjonen meiner det er manglar i systemet med å følgja opp at planane blir utarbeidd i samsvar med krav, og at det er naturleg å sjå nærare på dette i samband med revidering av regionen sitt system for trafikkberedskap. Det blei vist til at planane som er lagra på beredskapsområda sine mapper på fellesområdet i dag er av varierende kvalitet og at det er variasjonar frå vegavdeling til vegavdeling. Det må gjerast ein jobb for å få dokumentasjonen samordna og med einsarta standard.

I intervju med avdelingsdirektørane for vegavdelingane i Buskerud og Telemark blei det opplyst at dei ikkje har mottatt regionale føringar for utarbeiding og oppfølging av planar for omkøyringsruter, og at dei kjenner ikkje til at det føreligg dokumentasjon som viser kven som har dette ansvaret. Det kom fram av intervjuet at begge avdelingsdirektørane likevel meiner at ansvaret ligg i vegavdelingane, og at praksis er at planane blir laga og følgd opp på kontraktnivå. Dette blei forklart med at beredskapsplanar er ein del av konkurransegrunnlaget for driftskontraktane, og då er praksis at planane for omkøyringsruter blir utarbeida/revidert av byggeleiarane når den enkelte driftskontrakt blir fornya. Det blei opplyst at skjer ei kvalitetssikring av planane ved at Byggherreseksjonen går gjennom driftskontraktane før kontrakt blir inngått. Vidare har seksjon for plan- og forvaltning i dei enkelte vegavdelingane ein rådgjevande funksjon i høve til om den enkelte veg er eigna som omkøyringsrute.

### 5.3 Vegtilsynets vurdering

Gjennom denne problemstillinga har Vegtilsynet fått forklart kven som utarbeider planar for omkøyringsruter, kor dei blir lagra og korleis dei blir følgt opp i Region sør. Dokumentasjonen Vegtilsynet har fått tilsendt har ikkje beskrive ansvaret for utarbeiding av regionen sin samla plan for omkøyringsruter, dokumentasjonen er i hovudsak knytt til regionen sitt system for myndigheitsberedskap. Vegavdelingane sitt ansvar er i liten grad beskrive og det blei stadfesta under intervju at organiseringa og styringslinjene ikkje er beskrive skriftleg.

Desse avklaringane ligg til grunn for gjennomføring av problemstilling 2 og vurderingane som blir gjort seinare i rapporten.

## 6. Problemstilling 2: Blir planar for omkjøringsruter utarbeidd i samsvar med krav?

Under denne problemstillinga har Vegtilsynet fyrst undersøkt om Statens vegvesen, Region sør gjennomfører risiko- og sårbarheitsanalysar for å lokalisere sårbare punkt på vegnettet som grunnlag for etablering av omkjøringsruter.<sup>4</sup> Deretter har Vegtilsynet undersøkt om det blir utarbeidd ein samla plan for omkjøringsruter og om omkjøringsruter blir planlagt i samsvar med krav. I tillegg har Vegtilsynet undersøkt om planane er gjort kjent for entreprenør i driftskontraktane.

### 6.1 Tilsynskriterium

For denne problemstillinga går tilsynskriteria fram av *Håndbok R611 Trafikkberedskap (handbok R611)*.

Av kapittel 1.3 «Plan for håndtering av uforutsette hendelser», går det fram at: «Det skal gjennomføres jevnlege risiko- og sårbarheitsanalyser, hvor sårbarhetspunkter på vegnettet lokaliseres. Dette danner grunnlag for etablering av beredskap og omkjøringsruter.»

I kapittel 3 «Praktisk gjennomføring», er det stilt krav til utarbeiding av og innhald i planar for omkjøringsruter. Av kapittel 3.1 «Etablering av omkjøringsruter» går det fram at regionvegkontoret «skal utarbeide planer for omkjøringsruter og nødvendige tiltak for å etablere dem» for «stamveger og viktige riksveger» og «andre riks- og fylkesvegstrekinger som Statens vegvesen mener bør tas med av spesielle grunner». Av kapittel 3.3 «Plan for omkjøringsruter», går det fram at regionvegkontoret «har ansvaret for at det blir utarbeidet en samlet plan for omkjøringsruter i hele regionen».

<sup>4</sup> Vegtilsynet har ikkje undersøkt om omfanget av planar for omkjøringsruter i regionen er tilstrekkeleg. Behovet for planar for omkjøringsruter skal kartleggast i samband med gjennomføring av risiko- og sårbarheitsanalyse, og Vegtilsynet har ikkje hatt grunnlag for å undersøke gjennomføringa av risiko- og sårbarheitsanalyse utover det som er beskrive.



Når det gjeld innhold i planar for omkjøringsruter, går det av kapittel 3.3 fram følgande:

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 timetraffikk
  - kjøretøyrestriksjoner på omkjøringsrute mht aksellast vinter, vår og sommer, samt høyde-, bredde- og lengdegrenser
- Skiltplan for viktige vegkryss på omkjøringsruten (se kap.3.5).

Av kapitel 3.5 «Skiltplaner for omkjøringsruter» går det fram at regionvegkontora «skal lage en skiltplan for hver omkjøringsrute som er en del av omkjøringsplanen. Skiltplanen må vise evt. permanente omkjøringskilt og variable eller vendbare skilt som må aktiveres, samt midlertidige skilt som må settes ut.» Av kapittel 3.7 «Varslings- og reserveutstyr» går det fram at regionvegkontoret «bør vurdere om det skal anskaffes spesialskilt for faste omkjøringer som disponeres av entreprenøren» og at regionvegkontoret «bør [...] 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», på strategiske stader.

Av kapittel 3.3 går det fram at det «må lages gode rutiner for revisjon og utsendelse av planene for omkjøringsveger for å sikre at alle parter har de siste oppdaterte planene».

Vidare er det ei liste over kven planen skal distribuerast til; Regionvegkontoret, VTS, distriktskontoret, entreprenørene (må inngå i kontraktane), politiet, brannvesen, ambulanse, kommunen, bilbergingselskapene.

Plan for omkjøringsruter skal vera del av kontraktar Statens vegvesen inngår med entreprenørar, jf. kapittel 3.3 «Plan for omkjøringsruter». Vidare står det i kapittel 3.7 «Varslings- og reserveutstyr», at 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)».

Av kapittel 3.2 «Kartlegging av problempunkter på omkjøringsruter» går det fram at:

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:

- vegstrekninger eller bruer med aksellastrestriksjoner eller breddebegrensninger
- tunneler eller bruer med høydebegrensninger
- strekninger 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.

I kapittel 3.4 «Avklaringer med eksterne parter», står det at det «må foretas en konsekvensvurdering av fordeler og ulemper ved mulige omkjøringsveger» og at det «må legges avgjørende vekt på konsekvensene for beboerne langs vegen, slik at disse ikke utsettes for uakseptable sikkerhetsforhold». Det står vidare at omkøyringsruter «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».

## 6.2 Gjennomføring og metode

For å få informasjon om gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse av vegnettet i regionen, blei det gjennomført intervju. Vegtilsynet fekk i tillegg tilgang til ei oppsummering av SAMROS<sup>5</sup>, og denne blei gjennomgått.

For å undersøke om det er utarbeidd ein regional samla plan for omkøyringsruter, blei regionen beden om å leggje fram denne fram. Det blei vidare gjennomført intervju for å få utfyllande informasjon.

Den samla planen for omkøyringsruter skulle i utgangspunktet ligge til grunn for ein dokumentgjennomgang og for val av planar for omkøyringsruter for nærare gjennomgang. Etersom det blei opplyst at regionen ikkje har ein regional samla plan for omkøyringsruter og at kvar vegavdeling utarbeider planar for omkøyringsruter, sjå kapittel 6.3, var dette ikkje mogleg.

Vegtilsynet bad difor om å få tilsendt gjeldande planar for omkøyringsruter for riksveg, med tilhøyrande risiko- og sårbarhetsanalyse, for to vegavdelingar. Vegavdeling Buskerud blei valt fordi denne har mest tal kilometer riksveg i regionen, og vegavdeling Telemark blei valt av praktiske årsaker og for å få eit større utval av planar.

Vegtilsynet fekk tilgang til det aktuelle beredskapsområdet si mappe på fellesområdet, der vegavdelingane sin dokumentasjon på planar for omkøyringsruter ligg lagra. Dokumentasjonen var sortert etter tilhøyrande driftskontrakt. Nokre av driftsområda inneheldt ikkje riksveg og for nokre driftskontraktar var det ikkje tilgjengeleg dokumentasjon.

<sup>5</sup> SAMROS er risiko- og sårbarhetsanalyse i samferdselssektoren.

Basert på tilgjengelige data for dei 11 driftskontraktane som høyrer til vegavdelingane Buskerud og Telemark tok Vegtilsynet utgangspunkt i seks vegstrekningar, sjå matrise under, og undersøkte om tilhøyrande planar for omkøyringsruter var utarbeidd i samsvar med krav.

Driftskontrakt	Riksveg	Dokumentasjon	Utvald vegstrekning
0601 Numedal	Nei	Ja	-
0602 Ringerike	Ja	Ja	Rv7, Ev16
0603 Kongsberg	Ja	Ja	Rv35
0604 Hallingdal	Ja	Ja	Rv7
0605 Drammen	Ja	Ja	Ev134
0801 Vest Telemark	Ja	Nei	-
0802 Lifjell	Ja	Ja	Ev134
0803 Grenland	Ja	Nei	-
0804 Nedre Telemark sør	Ja	Ja (for tunell)	-
0805 Rjukan	Nei	Nei	-
0806 Haukelid	Ja	Nei	-

Vegtilsynet valde i tillegg ut tre tilfeldige stengingslenker med tilhøyrande omkøyringsruter for nærare gjennomgang:

1. Stengingslenke: Gardhamar – Bårnås på Rv7, 0602 Ringerike  
Opplista omkøyringsalternativ: Rv35, Rv280, E16, Rv40
2. Stengingslenke: Bromma – Nesbyen på Rv7, 0604 Hallingdal  
Opplista omkøyringsalternativ: «Rv280, Fv191, Rv287, Fv211, E16, Rv51, Rv40, Fv120, Fv214 Kommunal veg øst og vest for Nesbyen»
3. Stengingslenke: Nutheim - Seljord – Ofte på Ev134, 0802 Lifjell  
Opplista omkøyringsalternativ: E134 Seljord- Nutheim, E134 Nutheim- Fv503 Straume, Fv503 / Fv801 mot Ofte, Fv801 / E134 Ofte

Omkøyringsrutene blei gjennomgått ved bruk av vegbilete, veglister og data frå NVDB for å undersøke om eventuelle problempunkt/svake punkt langs ruta er tatt omsyn til i planen. Vegtilsynet ville òg undersøke om stengingslenkene og omkøyringsrutene var gjort kjent for entreprenør gjennom driftskontraktane. Det blei difor gjennomført ein dokumentgjennomgang av tilsendte beredskapsplanar frå driftskontraktane kapittel D2-S17 og deretter gjort ei samanlikning

med resultatata frå dokumentgjennomgangen av planane som ligg lagra på bered-  
skapsområdet sine mapper på fellesområdet.

### 6.3 Innhenta data

Risiko og sårbarheitsanalyse

Vegtilsynet fekk tilgang til ei oppsummering av SAMROS gjennomført hausten 2013 og revidert våren 2014. Vegtilsynet fekk stadfesta i e-post at ein ved gjennomføringa av SAMROS hadde brukt dei planane for omkøyringsruter som veg-  
avdelingane allereie hadde utarbeidd. Dette blei stadfesta i intervju.

I tillegg fekk Vegtilsynet opplyst at det var gjennomført ein risikoanalyse av vegnettet i Buskerud i 2001 som hadde blitt lagt til grunn for utarbeiding av planar for omkøyringsruter. Det er ikkje gjennomført noko tilsvarande analyse mellom 2001 og 2013. Det kom òg fram under intervju at det var usikkerheit blant prosjekt- og byggeleiarane om kor ofte ein skulle gjennomføra risiko- og sårbarheitsanalyse av vegnettet.

Når det gjeld grunnlaget for utarbeiding av planar for omkøyringsruter blei det forklart under intervju at planane i stor grad har blitt vidareført frå kontrakt til kontrakt eller har blir utarbeidd på bakgrunn av erfaring. Det blei ifølge intervjuobjekta gjort mindre gjennomgangar av planane for omkøyringsruter ved utarbeiding av nye driftskontraktar, men at det ikkje var noko systematisk eller formell prosess rundt utarbeiding og revisjon av planar.

Regional samla plan for omkøyringsruter

Tilsynspart opplyste via e-post at det ikkje føreligg ein regional samla plan for omkøyringsruter som femner om heile regionen. Dette blei stadfesta i alle intervju.

I intervju kom det fram at fleire av intervjuobjekta ser nytta av å ha ein slik samla plan. Spesielt byggeleiarane, som er ein del av myndigheitsberedskapen, meiner ein burde få digitalisert gode planar for omkøyringsruter for heile regionen, slik at ein lett kan finna fram til aktuelle planar når desse må settast i verk.

Planar for omkøyringsruter

Tilgjengeleg dokumentasjon for vegavdeling Buskerud er utarbeidd i perioden 2007 til 2009. Det er ikkje nytta lik mal, men innhaldet i dokumentasjonen er likevel relativt likt. Dokumenta viser i all hovudsak stengingslenker på ein veg, og moglege omkøyringsalternativ for kvar stengingslenke.

Ved gjennomgangen av dokumentasjonen for dei utvalde vegane i Buskerud fann Vegtilsynet:

- at det ikkje føreligg oversiktskart som viser stengingslenker og omkøyringsruter
- eitt detaljkart
- at stengingslenkene og omkøyringsrutene i liten grad er beskrive
- ingen skiltplanar
- at det ikkje går fram av dokumenta om dei er revidert eller distribuert
- at det ikkje går fram av dokumenta om omkøyringsruta er gjennomgått for å kartlegge problempunkt/svake punkt
- at det ikkje går fram av dokumenta om det er gjennomført avklaringar med eksterne partar eller anna form for samarbeid med t.d. politi, kommune osv.

Tilgjengeleg dokumentasjon ved dokumentgjennomgangen for vegavdeling Telemark, driftskontrakt 0802 Lifjell, var ein beredskapsplan datert 10. september 2008. Planen beskriv tre stengingslenker på E134 med tilhøyrande omkøyringsalternativ. Under punkt II «Fremstilling og behandling» går det fram at «[d] istriktsvegkontoret ved Plan og forvaltning har ansvar for utarbeidelse av beredskapsplaner for hendelser på vegnettet».

Ved gjennomgangen av dokumentasjonen for den utvalde vegen i Telemark fann Vegtilsynet:

- At det ikkje føreligg oversiktskart som viser stengingslenker og omkøyringsruter.
- Tre detaljkart.
- At stengingslenkene og omkøyringsrutene i varierende grad er beskrive.
- Tre skiltplanar.
- At det ikkje går fram av dokumentet om det er revidert eller distribuert.
- At det ikkje går fram av dokumentet om omkøyringsruta er gjennomgått for å kartlegge problempunkt/svake punkt.
- At det ikkje går fram av dokumenta om det er gjennomført avklaringar med eksterne partar eller anna form for samarbeid med t.d. politi, kommune osv.

For meir informasjon, sjå oversikt i vedlegg 2.

Under intervju med prosjektleiar og byggeleiar for driftskontrakt 0802 Lifjell

blei det opplyst at beredskapsplanen frå 2008 som Vegtilsynet nytta under dokumentgjennomgangen gjaldt førre kontrakt og at det er utarbeidd ein oppdatert versjon i samband med inngåing av ny kontrakt.

Under gjennomgangen av omkøyringsrutene til dei tre utvalde stengingslenkene, ved bruk av vegbilete, veglister og data frå NVDB, fann Vegtilsynet døme på svake punkt som avgrensar omkøyringsmuligheitene, utan at det går fram at desse er tatt omsyn til eller er nemnd i planen for omkøyring.

Stengingslenke Gardhamar – Bårnås på Rv7, 0602 Ringerike

- Fv40: 7 % stigning fleire plassar, sjå bilde 1.
- Fv40: Rustad tunell har høgdebegrensing 4,3 meter.
- Fv40: Skule og leirskule på strekningen.
- Fv280: Skule på strekningen.



*Bilde 1: Viser starten på ein bratt stigning på Fv40. Dette kan vera eit svakt punkt som kan bli vanskeleg å trafikkere på vinterstid.*

0604 Hallingdal - Rv7 Bromma – Nesbyen

- Fv280: Skule på strekningen.
- Fv191: Fleire parti med smal vegbane, t.d. bru over Krøderen.
- Fv191: Bebyggelse tett på vegen, sjå bilde 2.
- Fv191: Stigningar, smal vegbane og skarpe kurvar.
- Fv211: Stigningar, smal vegbane og skarpe kurvar.
- Fv211: Vegbom på strekningen, tyder på at denne vegen til tider kan vera stengd.
- Fv51: Fleire parti med mykje stigning og smal vegbane.
- Fv51: Skule på strekningen.



*Bilde 2: Bildet viser bebyggelse som ligg tett inntil Fv191, som er omkøyringsrute for Rv7. Dette kan vera eit lokalt trafikkmiljøproblem og eit svakt punkt på strekninga.*



0802 Lifjell Øvre Telemark.- Stengingslenke 7. Ev134 Nutheim - Seljord - Ofte.

- Fv503: Skilta med at vegen ikkje er eigna for vogntog, sjå bilde 3.
- Fv503: Fleire smale og bratte parti.
- Fv503: Skule på strekningen.
- Fv801: Skule og skiløyper på strekningen.
- Fv801: Smal og bratt veg med mykje kurvar.



*Bilde 3: Bilde viser starten på Fv503, som er omkøyringsveg for Ev134. Skiltet sier at «Vegen egner seg ikke for vogntog». Ifølge veglista kan vogntog på 19,5 meter køyre på vegen.*

Under intervju med prosjekt- og byggeleiarar for dei aktuelle driftskontraktane, blei det opplyst at prosjektorganisasjonen for eit driftsprosjekt utarbeider eller reviderer planar for omkøyringsruter i samband med inngåing av ny kontrakt. Det blei forklart at driftsorganisasjonen gjer dette arbeidet fordi det er krav til at driftskontraktane skal innehalde beredskapsplanar inkludert planar for omkøyringsruter. Det blei stadfesta under intervju at planane som er utarbeidd ikkje er i samsvar med krava som er sett i handbok R611.

Intervjuobjekta kjente ikkje til formelle rutinar for utarbeiding av omkøyringsplanar som plasserer ansvaret hjå driftsorganisasjonane. Prosjekt- og byggeleiarane hadde ikkje fått instruks eller føringar om å utarbeide planar for

omkøyringsruter, og ansvarsfordelinga mellom Byggherreseksjonen, driftsorganisasjonane og plan- og forvaltningsseksjonane blei opplevd som uklar.

Det blei vidare stadfesta under intervju med prosjekt- og byggeleiarar at planane for omkøyringsruter ikkje er distribuert i samsvar med krav i handboka, og at dei ikkje er kjent med eit system som skal sikre riktig distribusjon.

Det kom òg fram under intervju at planar for omkøyringsruter blir lagra andre stader enn på beredskapsområdet sine mapper på fellesområdet, til dømes i EL-RAPP, på plan og forvaltning si mappe på fellesområdet og på lokale harddiskar.

Gjennomgang av driftskontraktar

Gjennomgangen av tilsendte beredskapsplanar i driftskontraktane, kapittel D2-S17, med utgangspunkt i dei tre utvalde stengingslenkene, viste følgande:

Stengingslenke Gardhamar – Bårnås på Rv7, 0602 Ringerike

Stengingslenka med omkøyringsruter inngår i beredskapsplanen i driftskontrakten kapittel D2-S17, men det er ikkje samsvar med omkøyringsalternativa som er oppgitt i dokumentet lagra på beredskapsområdet si mappe på fellesområdet. Omkøyringsruta Rv40 er omklassifisert til Fv40 i driftskontrakten. Vidare er beredskapsplanen i D2-S17 er utarbeidd i 2012, medan dokument som ligg lagra på fellesområdet er frå 2007.

Stengingslenke Bromma – Nesbyen på Rv7, 0604 Hallingdal

Stengingslenka med omkøyringsruter inngår i beredskapsplanen i driftskontrakten kapittel D2-S17, men det er ikkje samsvar med omkøyringsrutene oppgitt i dokumentet lagra på beredskapsområdet si mappe på fellesområdet. I omkøyringsrutene oppgitt i beredskapsplanen er ei rekke riksvegar omklassifisert til fylkesveg. I tillegg inneheld beredskapsplanen eit oversiktskart for stengingslenka som ikkje finst i dokumentet som ligg lagra på beredskapsområdet si mappe på fellesområdet.

Vidare er beredskapsplanen i D2-S17 er utarbeidd i 2012, medan dokument som ligg lagra på fellesområdet er frå 2007.

Stengingslenke Nutheim - Seljord – Ofte på EV134, 0802 Lifjell

Stengingslenka er ikkje inkludert i beredskapsplanen i driftskontrakten kapittel D2-S17.

Vidare er beredskapsplanen i D2-S17 er utarbeidd i 2013, medan dokument

som ligg lagra på fellesområdet er frå 2008. Tilsynspart opplyste at dokumentet på fellesområdet ved ein feil ikkje har blitt oppdatert.

#### 6.4 Funn

Funn 1 – observasjon

Innhenta data tyder på at Statens vegvesen, Region Sør ikkje har eit system som sikrar at risiko- og sårbarheitsanalysar blir gjennomført jamleg.

Grunngjeving

Av *Handbok R611*, Kapittel 1.3 «Plan for håndtering av uforutsette hendelser» framgår det at «[d]et skal gjennomføres jevnlege risiko- og sårbarheitsanalyser, hvor sårbarhetspunkter på vegnettet lokaliseres.»

Det er gjennomført ein risikoanalyse av vegnettet i Buskerud i 2001, og det er gjennomført ein SAMROS for heile regionen i 2013/2014 som byggjer på dei allereie eksisterande planane for omkøyringsruter. Når det gjeld grunnlaget for utarbeiding av planar for omkøyringsruter blei det forklart under intervju at planane i stor grad har blitt vidareført frå kontrakt til kontrakt eller blir utarbeidd på bakgrunn av erfaring. Det blei ifølge intervjuobjekta gjort mindre gjennomgangar av planane for omkøyringsruter ved utarbeiding av nye driftskontraktar, men at det ikkje var nokon systematisk eller formell prosess rundt utarbeiding og revisjon av planar. Det kom òg fram under intervju at det var usikkerheit blant prosjekt- og byggeleiarane om kor ofte ein skulle gjennomføra risiko- og sårbarheitsanalyse av vegnettet.

Etter Vegtilsynet sitt syn tyder dette på at regionen ikkje har tilstrekkeleg system for gjennomføring av risiko- og sårbarheitsanalysar som grunnlag for utarbeiding av planar for omkøyringsruter. Dette kan innebera at endringar på vegnettet ikkje blir fanga opp og tatt inn i planane.

Funn 2 – avvik

Statens vegvesen, Region sør har ikkje utarbeidd samla plan for omkøyringsruter og enkeltplanar for omkøyringsruter i samsvar med krav.

Tilsynskriterium

*Handbok R611*, kapittel 3.3 «Plan for omkjøringsruter»

Regionvegkontoret har ansvaret for at det blir utarbeidet en samlet plan for omkjøringsruter i hele regionen.

[...]

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 timetraffikk
  - kjøretøyrestriksjoner på omkjøringsrute mht aksellast vinter, vår og sommer, samt høyde-, bredde- og lengdegrensener
- Skiltplan for viktige vegkryss på omkjøringsruten (se kap.3.5)

Tilsynsbevis

Innhenta data har vist at:

- regionvegkontoret ikkje har utarbeidd ein samla regional plan for omkøyringsruter
- den dokumentasjonen som er gjennomgått viser at krav til innhald i planar i handbok R611 ikkje er oppfylt

### Funn 3 – observasjon

Innhenta data tyder på at Statens vegvesen, Region Sør har ikkje eit system som sikrar at planar for omkøyringsruter blir utarbeidd.

### Grunngjeving

Under tilsynet blei det forklart kven som utarbeider planar for omkøyringsruter, kor dei blir lagra og korleis dei blir følgd opp i Region sør. Tilsynssaka har vist at dette systemet i liten grad er beskrive skriftleg og at ansvarsforholda blir opplevd som uklare. Vidare er det stadfesta at regionen manglar ein samla plan for omkøyringsruter og at enkeltplanar for omkøyringsruter ikkje er i samsvar med krav, jf. funn 2. Vegtilsynet meiner dette tyder på at Statens vegvesen, Region Sør ikkje i tilstrekkeleg grad styrer og følger opp utarbeiding av planar for omkøyringsruter.

#### Funn 4 – observasjon

Det er ikkje samsvar mellom stengingslenkene med tilhøyrande omkøyringsruter som er gjort kjent for entreprenørane gjennom beredskapsplanen i driftskontrakten kapittel D2-S17, og det som er lagra på beredskapsområda sine mapper på fellesområdet.

#### Grunngjeving

Undersøkinga av eit utval stengingslenkene med tilhøyrande omkøyringsruter, viste at dokumentasjonen som er lagra på beredskapsområda sine mapper på fellesområdet er eldre enn tilsvarende dokumentasjon som er gjort tilgjengeleg for entreprenørane via kontrakten. Vidare er det gjort endringar i innhald, som t.d. omklassifisering av vegar og endring i kart.

Dette inneber at dei ansvarlege for myndigheitsberedskaper, som skal finne relevant informasjon på fellesområdet, jf. kapittel 5.1, ikkje har tilgang til dei same planane som entreprenørane. Når den som vedtek at ein plan for omkøyring skal settast i verk har ulik plan frå den som skal utføre planen, kan det oppstå feil i etablering av omkøyringsruter med konsekvens for trafikksikkerheit og framkommelegheit.

## 6.5 Vegtilsynets vurdering

Tilsynet tyder på at det er svakheiter ved regionen sitt system for gjennomføring av risiko- og sårbarheitsanalyse og utarbeiding av plan for omkøyringsruter, sjå funn 1 og 3. Tilsynet har vidare vist at det manglar ein samla regional plan for omkøyringsruter og at enkeltplanar for omkøyringsruter ikkje er i samsvar med krav, sjå funn 2. I tillegg har dei som er involvert når planane skal settast i verk, ulike versjonar av planane, sjå funn 4.

Funna tilseier at det er ein risiko for at endringar i vegnettet ikkje blir fanga opp ved utarbeiding/revidering av planar for omkøyringsruter, og at brukarane av planverket ikkje har tilgang til lik og tilstrekkeleg informasjon om omkøyringsalternativa ved stenging av veg.

Vegtilsynet vurderer på denne bakgrunn at Statens vegvesen, Region sør ikkje utarbeider planar for omkøyringsruter i samsvar med krav. Dette kan ha som konsekvens at det blir sett i verk planar for omkøyringsruter som ikkje i tilstrekkeleg grad tek i vare omsyn til trafikksikkerheit, framkommelighet og regularitet.

## 7. Tilrådingar

Vegtilsynet viser til funn og vurderingar under kapittel 5 og 6, og kjem med følgende tilrådingar:

### **Tilråding 2015-01 nr. 1**

Statens vegvesen skal jamleg gjennomføre risiko- og sårbarheitsanalysar, der sårbare punkt på vegnettet blir lokalisert. Dette skal danne grunnlaget for å etablere omkøyringsruter. Ved utarbeiding og revisjon av planar for omkøyringsruter er det viktig å sikre seg at endringar i vegnettet blir fanga opp og tatt inn i planane. Innhenta data tyder på at Statens vegvesen, Region Sør ikkje har eit system som sikrar at risiko- og sårbarheitsanalysar blir gjennomført jamleg, sjå funn 1.

**Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, Region sør sikrar at risiko- og sårbarheitsanalysar blir gjennomført i samsvar med krav.**

### **Tilråding 2015-01 nr. 2**

Tilsynet har vist at det ikkje er utarbeidd ein samla regional plan for omkøyringsruter, og at undersøkte enkeltplanar for omkøyringsruter i vegavdelingane Buskerud og Telemark ikkje er i samsvar med krav, sjå funn 2 og 3.

**Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, Region sør sikrar at regionen har eit planverk som er i samsvar med krav.**

### **Tilråding 2015-01 nr. 3**

Ved stenging av veg og iverksetting av planar for omkøyringsruter, er det fleire aktørar som må ta i bruk planane. Tilsynet har vist at det ikkje er samsvar mellom stengingslenkene med tilhøyrande omkøyringsruter som er gjort kjent for entreprenørane gjennom driftskontraktane, og det som er lagra på beredskapsområda sine mapper på fellesområdet, sjå funn 4.

**Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, Region sør sikrar at planverket som er tilgjengeleg på beredskapsområda sine mapper på fellesområdet samsvarar med det som er tilgjengeleg for entreprenør.**



# Vedlegg 1: Organisasjonskart Statens vegvesen, Region Sør



## Vår organisasjon



## Vedlegg 2: Gjennomgang av planer

Driftskontrakt	0602	0603	0604	0605	0802	0602
Vegnummer	Rv 7	Rv35	Rv 7	E134	E134	E16
<b>Er det oversiktskart som viser stengningslenker og omkøyringsruter?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
<b>Er det separate detaljkart over kvar stengningslenke og omkøyringsrute på ein veg?</b>	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei
Framgår stengningslenke med viktige stadnamn/namn på vegkryss	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei
Framgår det av omkøyringsrute for kvar stengningslenke vegnummer evt omkøyringsrutenr	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei
<b>Er det beskrivelse av kvar stengningslenke og omkøyringsrute?</b>	Nei	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei
Framgår nummer på stengningslenke og evt omkøyringsrute og er desse i samsvar med krav	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
Framgår hovedparrell og kilometer i kvar ende av stengningslenke	Nei	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei
Framgår viktige stadnamn og namn på viktige vegkryss på stengningslenke og omkøyringsrute	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Framgår vegnummer på omkøyringsrute	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Framgår lengd på omkøyringsrute	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei
Framgår tilleggsreisetid i forhold til reisetid på stengningslenke (normal reisetid)	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei
Framgår maks kapasitet i timetraffikk frem for omkøyringsrute?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
Framgår køretøyrestriksjoner på omkøyringsrute mht aksellast vinter, vår og sommer, samt høgdje, breidde og lengdegrenser.	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei
<b>Er det skiltplan for viktige vegkryss på omkøyringsrute?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei
<b>Er planen revidert?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
<b>Er planen distribuert i samsvar med krav?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
<b>Framgår det informasjon om samarbeid/avklaringar med eksterne partar?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
<b>Framgår kriterie for å iverksette plan fram av planen?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei
<b>Framgår det av planen om det er behov for varslings- og re serverutstyr?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei