

Tilsynsrapport

sak 2016-08

Beredskapsplanar for
vêrutsette strekningar

Saksnummer 2016-08
Publiseringsdato 21.12.2016
Tilsynslag Ingebjørg Midthun, tilsynsleiar
Kenneth Lyngsgård, fagrevisor veg
Øystein Opheim, fagrevisor juridisk
Tilsynspart Statens vegvesen, Region nord

Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn i Statens vegvesen, Region nord. Tilsynssaka omhandlar beredskapsplanar for vêrutsette strekningar.

Rapporten inneheld ei oppsummering av tilsynet og ein presentasjon av tilsynsfunn. Med bakgrunn i tilsynsfunna har Vegtilsynet gitt 2 tilrådingar.

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

21.12.2016

Sign.:



Ingebjørg Midthun
tilsynsleder

Sign.:



Trude Tronerud Andersen
direktør

Samandrag

Målet med tilsynet var å undersøke om Statens vegvesen, Region nord, sikrar at beredskapsplanar for vêrutsette strekningar er i samsvar med krav.

Funn i saka var at regionen manglar ein regional trafikkberedskapsplan. Krav om å utarbeide ein slik plan er frå mai 2015.

Fire av dei vêrutsette strekningane Vegtilsynet undersøkte mangla beredskapsplanar eller hadde ufullstendige beredskapsplanar.

To av strekningane mangla ROS-analysar, slik det er krav om.

Når det gjeld lokale instruksar som skal beskrive korleis handtering av mellom-bels stenging og kolonnekjøring skal utførast, er desse utarbeidd i samsvar med krav for tre av dei fire vêrutsette strekningane.

Vegtilsynet meiner at Region nord ikkje har sikra oversikt gjennom regional trafikkberedskapsplan og ikkje har sikra god nok beredskap for å handtere hendingar på vêrutsette strekningar.

Konsekvensen kan vere at det ikkje vert sett i verk tiltak ved kritiske situasjonar og at det i ytste konsekvens oppstår fare for liv og helse.

Rapporten inneheld fire funn og Vegtilsynet har med bakgrunn i desse gitt to tilrådingar.

Innhold

1. Bakgrunn	5
2. Mål og problemstillinger	6
3. Gjennomføring og metode	8
4. Tilsynskriterium	12
5. Innhenta av data	16
6. Funn	23
7. Vurderingar	28
8. Tilrådingar	29
Vedlegg 1: Relevante utdrag frå kravdokument	31
Vedlegg 2: Kolonnekøyning – dei viktigaste strekningane	36
Vedlegg 3: Lokal instruks for midlertidig stenging og kolonnekjøring. E6 Kvæangsfjellet.	37 38
Vedlegg 4: Lokal instruks for midlertidig stenging og kolonnekjøring. E10 Bjørnfjell.	40
Vedlegg 5: Instruks for håndtering av fastkjørt kolonne	42

1. Bakgrunn

God beredskap er viktig for å minske følgene av uønskete hendingar. Når det gjeld vegnettet skal beredskapen sikre pålitelegheit, sikkerheit og framkome både i normalsituasjon og under påkjenning. Beredskapsplanar skal sikre tilstrekkeleg overvaking på strekningane, slik at ein til dømes innfører kolonnekjøring eller stenging til rett tidspunkt.

I situasjonar som til dømes fastkjøring av bilar, vert det stilt endå større krav til beredskapsplanane. I ein kritisk situasjon er ein avhengig av eit grundig forarbeid i samarbeid med politiet og andre ansvarlege etatar.

Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren har tre overordna mål, der beredskap kan knytast spesielt til målsetting 2 og 3:

- minske følgene av [store uønskede hendelser] hvis de skulle oppstå.
- Sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett, både i normalsituasjon og under påkjenninger.

I følge instruksjonen skal Statens vegvesen:

- ha oversikt over risiko-, trussel- og sårbarhetsbildet for vegnettet, samt arbeide tverrsektorielt med beredskapsplanlegging
- sørge for nødvendig beredskap for å sikre best mulig framkommelighet på det viktigste vegnettet under ulike påkjenninger.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2013–2017 vert det slått fast at «fokus på risiko og sårbarhetsanalyser, øvelser, beredskapsplaner og kriseplanverk i Statens vegvesen opprettholdes og kontinuerlig evalueres, øves og revideres.»

Gjennom tidlegare tilsyn er det funne svakheiter når det gjeld beredskap knytt til omkøyringsruter.

Vegtilsynet har valt Region nord som tilsynspart. Regionen kan ha et tøft vinterklima, og har fleire vêrutsette vegstrekningar med store utfordringar vinterstid, både for dei som skal halde vegen open og for trafikantane.

2. Mål og problemstillingar

Målet med tilsynet er å undersøke om Statens vegvesen, Region nord, sikrar at beredskapsplanar for vêrutsette strekningar er i samsvar med krav.

For å undersøke dette har Vegtilsynet sett på følgjande problemstillingar:

Problemstilling 1

Har Region nord utarbeidd ein regional trafikkberedskapsplan i samsvar med krav?

Problemstilling 2

Har Region nord utarbeidd beredskapsplanar for vêrutsette strekningar i samsvar med krav?

Omgrepsbruk og avgrensing

ROS- analyse

«ROS-analyse er ein risiko- og sårbarhetsanalyse.

Risikoanalyse: Analyse av risiko, herunder identifisering av uønskede hendelser, med analyse av årsaker og konsekvenser/utfall. Sannsynligheter angis og risikoresultater presenteres. Risikoanalysen systematiserer kunnskap og usikkerheter. Analysens kvalitet beskrives.¹

Sårbarhetsanalyse: defineres på samme måte som en risikoanalyse. Siden sårbarhet er et aspekt av risiko, er sårbarhetsanalysen en del av risikoanalysen.»

¹ Henta frå Retningslinje SAMROS Veg NS-ISO 31000:2009 Risikostyring – SAMROS Veg prosess – VegCIM ROS verktøy.

TEN-T

Det transeuropeiske transportnettet.

VegROS

«VegROS er en grovanalyse av risiko og sårbarhet for framkommelighetsbrudd på vegen. En analysegruppe med bred kompetanse om veginfrastruktur og terrenget rundt vegen, analyserer årlig risiko og sårbarhet knyttet til framkommelighetsbrudd på vegnettet i alle driftskontrakter. [...] Analyseresultatene presenteres årlig for ALM/RLM og ELM.»²

² Henta frå kvalitetsystemet til Statens vegvesen «Gjennomføre VegROS»

3. Gjennomføring og metode

Tilsynssaka er gjennomført som ein revisjon.³ Tilsynspart er Statens vegvesen, Region nord.

Val av tilsynspart

Region nord har fleire vêrutsette vegstrekningar med store utfordringar vinters- tid både for Statens vegvesen og for trafikantane.

Det er 14 fjellovergangar i regionen, og basert på statistikk mottatt frå vegtrafikk- sentralen i Region nord for perioden 2009–2016, har Vegtilsynet har valt ut fire strekningar som jamleg er stengde og kolonnekøyrd om vinteren, og ei strekning som berre unntaksvis er stengd og kolonnekøyrd:

E6 Saltfjellet (TENT-T) Nordland
E6 Kvænangsfjellet (TENT-T) Troms
E6 Sennalandet (TENT-T) Finnmark
E 10 Bjørnfjell (TENT-T) Nordland
Rv 77 Graddis (Viktig rute mellom regionene) Nordland

Vegtilsynet sende varsel om tilsyn 28. september 2016. Det vart gjennomført opningsmøte med tilsynspart 4. oktober 2015 for å informera ytterlegare om tilsynssaka, gjere nødvendige avklaringar om gjennomføringa av tilsynet, og å opprette ein god dialog med tilsynspart.

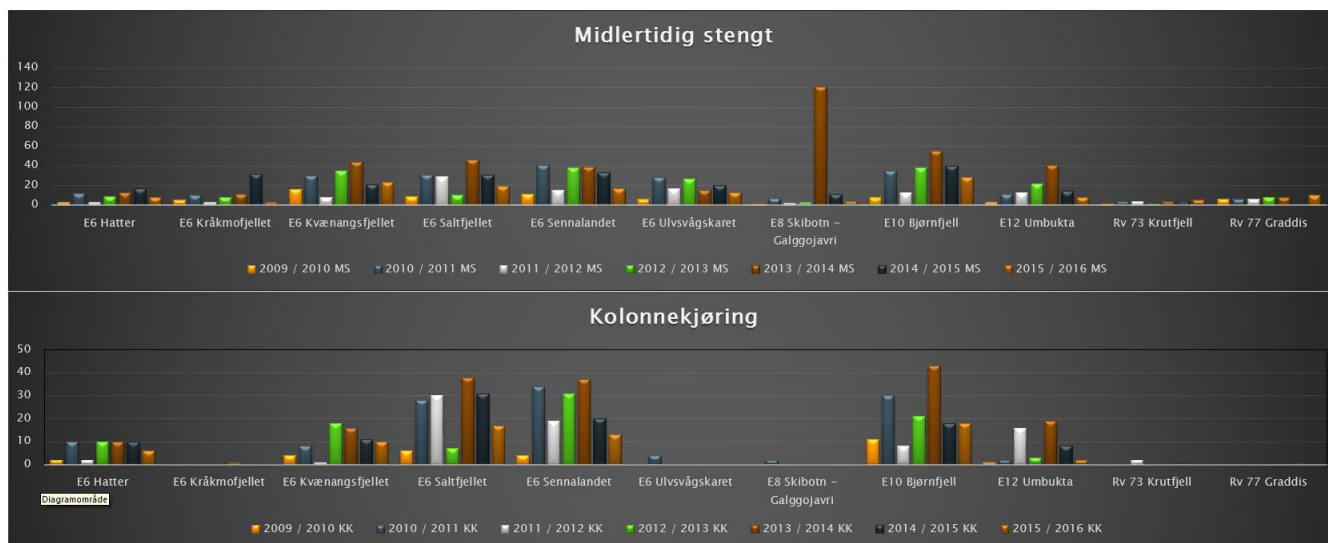
Det vart gjennomført intervju med beredskapsrådgivar for Region nord 30. november 2016.

² 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.

Tilsynspart har lagt fram følgjande dokument:

- Regional trafikkberedskapsplan, komplett.
- Oversikt over vêrutsette strekningar i regionen
- ROS- analyse med alle vedlegg for aktuelle strekningar
- Alle beredskapsplanar for vêrutsette strekningar
- Beredskapsplanar for vêrutsette strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrd for:
 - E6 Saltfjellet (TENT-T) Nordland
 - E6 Kvænangsfjellet (TENT-T) Troms
 - E6 Sennalandet (TENT-T) Finnmark
 - E 10 Bjørnfjell (TENT-T) Nordland
 - Rv 77 Graddis (Viktig rute mellom regionene) Nordland
- Eventuelle regionspesifikke prosessar, retningslinjer, rutinar eller liknande.

I tillegg har det vore gjennomført eit intervju med beredskapsrådgivaren i Region nord.



Figur 3.1 viser kva trafikkberedskapsplanar som skal utarbeidast i regionane. I dette tilsynet skulle Vegtilsynet undersøke om den regionale trafikkberedskapsplanen viste til planar for vêrutsette strekningar. For dei valde vêrutsette strekningane har Vegtilsynet gjort ei grundigare undersøking. Dei lokale trafikkberedskapsplanane som går fram av figur 3.1, har ikkje vore ein del av undersøkinga.

Figur 3.1: Samanheng mellom planar for beredskap i Statens vegvesen. Figuren er henta frå Håndbok R611.



Problemstilling 1: Har Region nord utarbeidd ein regional trafikkberedskapsplan i samsvar med krav?

Problemstillinga er klarlagd ved dokumentgjennomgang som skulle vise om Region nord har utarbeidd ein regional trafikkberedskapsplan som samsvarar med mal i Håndbok R611, om innhaldet i planen er oppdatert, og om linkar til resten av regionen sine planar er oppdatert og korrekt. Det er òg gjennomført intervju med beredskapsrådgivar i veg- og transportavdelinga i Region nord.

Problemstilling 2: Har Region nord utarbeidd beredskapsplanar for vêrutsette strekningar i samsvar med krav?

Det er vurdert om beredskapsplanane for dei fem utvalde strekningane samsvarar med krav i NA-rundskriv 2013/10 eller 2007/09. Kva rundskriv som gjeld er avhengig av når driftskontrakten vart inngått.

Følgjande vart undersøkt:

- Har regionen gjort en vurdering av vegsystemets sårbarheit?
- Er siste oppdaterte beredskapsplanar for strekningar som kan bli mellombels stengt/kolonnekjørt tilgjengeleg?
- Er beredskapsplan for strekningar som kan bli mellombels stengt/kolonnekjørt utarbeidd i samsvar med krav i NA-rundskriv 2013/10, og der det er aktuelt, NA-rundskriv 2007/09?

Undersøkinga er gjort med dokumentanalyse av beredskapsplanane og intervju med beredskapsrådgivar i veg- og transportavdelinga i Region nord.

Utkast til rapport vart lagt fram for tilsynspart 07.12.2016, med frist for å gje 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:

- Håndbok R611 *Trafikkberedskap: Håndtering av uforutsette hendelser på veg*
- Håndbok R763 *Retningslinjer for utarbeidelse av konkurransegrunnlag*
- Kvalitetssystemet: prosess «Trafikkberedskap»
- NA-rundskriv 2013/10: «Retningslinjer for midlertidig stengning og innføring av kolonnekjøring på fjelloverganger og andre værutsatte vegstreknin-ger» (med vedlegg)⁴
- NA-rundskriv 2007/09: «Retningslinjer for midlertidig stengning og innføring av kolonnekjøring på fjelloverganger og andre værutsatte vegstreknin-ger» (med vedlegg)

Relevante utdrag frå kravdokumenta går fram av vedlegg 1. Tilsynskriteria for kvar problemstilling er presentert under.

Problemstilling 1: Har Region nord utarbeidd ein regional trafikkbered- skapsplan i samsvar med krav?⁵

Kvar region skal utarbeide ein overordna regional trafikkberedskapsplan for hendingar på veg.

Planen skal følge malen «Regional trafikkberedskapsplan» i vedlegg 2 i Handbok R611 når det gjeld kapittelinnending og innhald.

⁴ Det er utarbeidd malar for «Beredskapsplan for fastkjørt kolonne» og «Lokal in-
struks for midlertidig stengning og kolonnekjøring» i Handbok R763: *Retningslinjer
for utarbeidelse av konkurransegrunnlag, Driftskontrakt veg*, kap. D2-ID9500a.

Ifølgje Vegdirektoratet er desse innhaldsmessig i samsvar med vedlegg 1 og 2 i
rundskrivet. Juridisk fagrevisor har gjort ei vurdering av dette og konkludert med
det same, trass i at dei er bygd opp litt forskjellig.

⁵ Handbok R611 *Trafikkberedskap: Håndtering av uforutsette hendelser på veg* punkt
3.1, 3.2, 5.1, 6 og vedlegg 2 «Regional trafikkberedskapsplan» og Kvalitetssystemet:
prosess «Trafikkberedskap».

Den regionale trafikkberedskapsplanen skal innehalde ei beskriving av Statens vegvesen si rolle, ansvar og organisering for trafikkberedskap, med beskriving av korleis beredskapen i regionen er organisert. Planen skal som minimum beskrive rolla til:

- regionvegkontor
- vegavdeling
- VTS
- byggherre
- trafikant og køyretøy
- eventuelt eksterne samarbeidsparter

Regionvegkontoret skal utarbeide varslingsplanar som sikrar at redningsetatar, entreprenørar, leiinga, byggherre og anna aktuelt personell i Statens vegvesen vert varsla om hendingar på vegane. Denne varslingsplanen skal inngå i den regionale trafikkberedskapsplanen, og detaljerast i lokale trafikkberedskapsplanar. Varslingsplanane skal haldast oppdatert.

Planen skal også innehalde rutinar for å handtere brot i kommunikasjon til tekniske system og rutinar for å handtere utfall av telenett (brot på samband).

Den regionale trafikkberedskapsplanen skal innehalde ei oversikt over trafikkberedskapsplanar for vêrutsette strekningar i regionen, med beskriving av kor oppdaterte planar er tilgjengeleg.

Problemstilling 2: Har Region nord utarbeidd beredskapsplanar for vêrutsette strekningar i samsvar med krav?⁶

Som grunnlag for trafikkberedskapsplanar skal det gjennomførast jamlege risiko- og sårbarheitsanalysar, der sårbarheitspunkt på vegnettet vert lokalisert. Desse analysane skal blant anna danne grunnlag for trafikkberedskapsplanane for vêrutsette strekningar.

Den regionale trafikkberedskapsplanen skal innehalde ei oversikt over trafikkberedskapsplanar for desse vêrutsette strekningane. Det skal beskrivast kor oppdaterte planar er tilgjengeleg.

Planane skal reviderast når endra forhold tilseier det, ved endringar i vegnettet eller ved oppstart av ny driftskontraktperiode.

Det skal utarbeidast varslingsplanar som sikrar at redningsetatar, entreprenørar, leiinga, byggherre og anna aktuelt personell i Statens vegvesen vert varsla om hendingar på veg. Varslingsplanen skal inngå i regional trafikkberedskapsplan, og detaljerast i lokale trafikkberedskapsplanar.

Det skal utarbeidast ein lokal instruks⁷ og ein beredskapsplan for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekjørde for kvar enkelt vêrutsette

⁶ Handbok R611 *Trafikkberedskap: Håndtering av uforutsette hendelser på veg* punkt 1.3, 3.1, 3.2, 6, 7.1, NA-rundskriv 2013/10: «Retningslinjer for midlertidig stengning og innføring av kolonnekjøring på fjelloverganger og andre værutsatte vegstrekninger» med vedlegg, NA-rundskriv 2007/09: «Retningslinjer for midlertidig stengning og innføring av kolonnekjøring på fjelloverganger og andre værutsatte vegstrekninger med vedlegg», Håndbok R763 *Retningslinjer for utarbeidelse av konkurransegrunnlag, Driftskontrakt veg*, kap. D2-ID9500a.

⁷ Instruksen kan anten utarbeidast i samsvar med NA-rundskriv 2013/10 vedlegg 1 «Lokal instruks for midlertidig stengning og kolonnekjøring», eller etter Handbok R763 *Retningslinjer for utarbeidelse av konkurransegrunnlag, Driftskontrakt veg*, kap. D2-ID9500a, mal for «Midlertidig stengning og kolonnekjøring av værutsatt strekning». For driftskontrakter som vart inngått før NA-rundskriv 2013/10 tok til å gjelde 06.12.2013, kan regionen forholde seg til NA-rundskriv 2007/09 vedlegg 1 «Mal for lokal instruks for midlertidig stengning og kolonnekjøring», jf. følgeskrivet «Notat til Instruks» i NA-rundskriv 2013/10.

strekning.⁸ Dei beredskapsplanane for fastkøyrd kolonne og instruksane som inngjekk i driftskontraktane som er inngått før NA-rundskriv 2013/10 tok til å gjelde 06.12.2013, vert målt opp mot NA-rundskriv 2007/09.⁹

Følgjande krav gjeld dei kontraktane som vart inngått etter at NA-rundskriv 2013/10: «Retningslinjer for midlertidig stengning og innføring av kolonnekjøring på fjelloverganger og andre værutsatte vegstrekninger» (med vedlegg) tok til å gjelde 06.12.2013:

- Beredskapsplanen skal utarbeidast i samarbeid med lokal redningsteneste og driftsentrepreneur, og politiets aksjonsplan skal vere ein del av planen.
- Beredskapsplanen skal bygge på ein dokumentert risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) som skal gjennomførast for kvar enkelt kolonnekøyrd strekning.

⁸ Planen kan anten utarbeidast i samsvar med NA-rundskriv 2013/10 vedlegg 2 «Beredskapsplan for evakuering av fastkjørt kolonne på [navn på strekning]», eller etter Handbok R763 *Retningslinjer for utarbeidelse av konkurransegrunnlag, Driftskontrakt veg*, kap. D2-ID9500a, mal for «Beredskapsplan for evakuering av fastkjørt kolonne». For driftskontrakter som vart inngått før NA-rundskriv 2013/10 trådte i kraft 06.12.2013, kan regionen forhalde seg til NA-rundskriv 2007/09 der det er oppgitt at det «må [...] utarbeides en beredskapsplan for hvordan en situasjon hvor kolonnen setter seg fast på fjellet skal håndteres.» Rundskrivet inneholder ingen mal for korleis denne planen skal se ut.

⁹ Ifølgje notat «Retningslinjer for midlertidig stengning og innføring av kolonnekjøring på fjelloverganger og andre værutsatte vegstrekninger - nytt rundskriv» til rundskriv 2013/10, gjeld rundskrivet fra 06.12.2013, «men i den grad det kreves endringer i driftskontraktene kan endringene innføres i forbindelse med ny kontrakt.» Dette inneber at alle endringar som må gjerast i driftskontrakten som følge av rundskrivet, kan vente til den påfølgjande driftskontraktperioden etter t rundskrivet tok til å gjelda. Dette er også bekrefta av Vegdirektoratet.

5. Innhenta data

Problemstilling 1: Har Region nord utarbeidd ein regional trafikkberedskapsplan i samsvar med krav?

Eit arbeidsdokument «Regional trafikkberedskapsplan for Statens vegvesen Region nord» vart levert til Vegtilsynet som dokumentasjon. Trafikkberedskapsplanen er merka «Arbeidsdokument», og er såleis ikkje ferdig utarbeida. Arbeidet med den regionale trafikkberedskapsplanen vart i følgje tilsynspart sett i gang hausten 2015, men vart utsett medan ein venta på sentrale avklaringar på innhaldet i kapitla trafikkberedskapsklassar og omkøyringsvegnett. Det er i følgje tilsynspart satt frist i RLM (regionleiarmøte) for å ferdigstillast den regionale trafikkberedskapsplanen innan februar 2017.

Regionen fortel vidare at dei har prioritert å få på plass dei lokale og meir operative planverka, fordi det er desse som ligg nærast handteringa og ressursane ute på vegen. Den regionale trafikkberedskapsplanen har difor ikkje blitt ferdigstilt. Det er veg- og transportavdelinga som har ansvaret for å utarbeide planen og regionen sin beredskapsrådgivar som fører den i pennen.

Regionen meiner at den regionale trafikkberedskapsplanen vil være eit førande dokument for dei lokale planane, og at den skal bidra til å sikre ein heilskap i den regionale beredskapen, samt ivareta dei grenseflatene mot eksterne tilhøve som ikkje vert beskrive på lokalt nivå.

Oppsummering problemstilling 1

Dokumentgjennomgangen har vist at det ikkje er utarbeidd ein ferdig regional trafikkberedskapsplan.

Problemstilling 2: Har Region nord utarbeidd beredskapsplanar for v rutsette strekningar i samsvar med krav?

Har regionen gjort ei vurdering av vegsystemets sårbarhet?

Tilsynspart har gitt Vegtilsynet tilgang til dokumentet «VegROS tiltak 26-9 V rutsette strekningar». I intervju vart det forklart at kartlegginga av kritiske punkt i Region nord var ferdig i 2015. Dei strekningane Vegtilsynet har valt å sjå på i denne saka er merka grøne og kjem fram i tabell 5.2:

Tabell 5.2: V rutsette punkt/strekningar ifølgje VegROS Region nord.

Veg	Sted	Lengde (meter)	Beskrivelse
E6	Sandvik Folkeh�gskole – Blanesmyra	20	Vind/sn�fokk – kolonnekj�ring flere ganger hver vinter. Bom montert
E6	Saltfjellet	21280	H�y fjell med stengt veg ved uv�er
E6	M�lselv bru	190	Flom og isgang
E6	K�fjordbergan	4500	Vogntog som hindrer all ferdsel/ stans i trafikk. Hender ca. 6–7 ganger pr. �r
E6	Djupvikbakken	700	Vogntog som hindrer all ferdsel – stenging av veg. Hyppighet 6–7 ganger pr. �r
E6	Hele strekningen.	8000	Vogntogproblematikk. Stengt 2-3 ganger pr. �r
E6	Kv�nangsfjellet	17144	Kolonnekj�ring. Stengt pga. uv�er. Mulig fastkj�ring av kolonne (verste tilfelle). Skredfare hp 26 km 3000
E6	S�rstraumen bru	300	Vindforhold/uv�er. 1. gang hvert femte �r.
E6	Baddereidet	4000	uv�er/vind.
E6	Stokkedalen – Laudun	6500	Stokkedalen–Laudun. Uv�er
E6	Hatter – nedstigning Olderfjord	14578	Hatter–nedstigning Olderfjord. Uv�er
E6	Rovvej�vre	17433	Rovvej�vre. Sn�ansamling p� grunn av rekkverk
E8	Troms�vingen – Nova (innfartsveg til Troms�)	6290	Springflo ved ekstremv�er
E10	Tjeldsund bru	1000	Brua som binder fast land med Hinn�y – manuell dirigering
E10	Bj�rnfjellet	23200	Vinterv�er – stengt veg lenger enn 24t, kolonnekj�ring. – Omkj�ring via Sverige, Finland, E008. – Beredskapsplan foreligger som en del av driftskontrakt
E10	Veggfjellet (Herjangsfjellet)	16924	Vinterv�er, kolonnekj�ring. Stengt veg

E10	Vonheim – Sletteng	5000	Vegen stengt lenger enn 24t. – Omkjøring – Fv815 (BkT8) Beredskapsplan er oppdatert
E10	Vareid – Kilan	5700	Veg stengt lenger enn 24t. Beredskapsplan er oppdatert - Omkjøring – midlertidig fergesamband Svolve- Moskenes
E69	Nord for Hømsa	26373	Nord for Hømsa. Ekstreme værforhold
E69	Sarnestunnelen – Ole Arnts vika	20	Drivsnø inn mot tunnelportal i Nordkapptunnelen
E69	Sarnespollen	120	Sarnespollen. Mangler info. Hendelsestype antatt
E69	Nordmannset	20	Nordmannset. Snøvær sikt/fremkommelighet
E75	Domen	510	Ved kolonnekjøring må entreprenør sjekke at kjøretøyer som skal over fjellet er rett utrustet
Rv73	Trofors – riksgrense Krutfjellet	14574	Vind/snøfokk – stenges ved behov om vinteren. Bom montert i begge ender (ved km 3820 og 18410-riksgrensen). En del av veien fungerer som omkjøringsvei i forbindelse med stengning av Ev 6 Kappfjelli –Trofors og Trofors – Korgen. En del områder har dårlig mobildekning
Rv94	NV for Kvalsundbrua	20	NV for Kvalsundbrua. Uvær skaper vanskelige kjøreforhold
Rv94	Skjåholmen	8737	Skjåholmen. Uvær

E6 Sennalandet og Rv77 Graddis manglar i VegROS.

Etter at Vegtilsynet gjorde Region nord merksam på at det mangla to strekningar i dokumentasjonen for VegROS, ettersendte regionen dokumentasjon på at E6 Sennalandet var med i VegROS som ein vêrutsett strekning.

Undersøkinga Vegtilsynet har gjort viser at fire av dei fem vêrutsette strekningane som var utvalt i undersøkinga kjem fram i den utførte VegROS. Strekninga Rv77 Graddis er ikkje vist til i VegROS, sjølv om strekninga er lista opp av Statens Vegvesen som nokon av dei viktigaste kolonnekøyrde strekningane på www.vegvesen.no (sjå vedlegg 1).

I intervjuet kom det fram at det hadde vore usikkerheit om Rv77 Graddis skulle vera med som vêrutsett strekning, då den kolonnekøyrde strekninga er på svensk side, og det i hovudsak er fastkøyrde vogntog i Junkerdalen som er problemet på norsk side.

Er siste oppdaterte beredskapsplan for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde, tilgjengeleg?

Regionen informerer i e-post om at beredskapsplanane for dei vêrutsette strekningane vert lagra hjå driftskontraktane. Nokre av planane vert lagra på fellesområdet, O.

Regionen ser fleire forbetningsbehov for systemet som skal gi oversikt over beredskapsplanane, og kan informere om at i samband med innføring av beredskapssystemet har Region nord fått i oppdrag å utarbeide framlegg til eit planvisningsverktøy(struktur) som skal samle alle planar som gjeld beredskap. Regionen bekreftar i intervju at det ikkje er på plass eit system som gjer det lett å finne fram til lokale rutinar og beredskapsplanar. Det kom ikkje fram når eit slikt system kan forventast å vere på plass.

Er beredskapsplan for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde utarbeidd i samsvar med krav i NA-rundskriv 2013/10 eller NA-rundskriv 2007/09?

For fjellovergangane E6 Saltfjellet, Rv77 Graddis og E6 Sennalandet er det NA-rundskriv 2013/10 som gjeld og for fjellovergangane E6 Kvænangsfjellet og E10 Bjørnfjell, er det NA-rundskriv 2007/09 som gjeld.

Under er det lista opp kva strekningar som er inkludert i undersøkinga, kva kontrakt som driftar strekninga, og kva tidsrom kontrakten gjeld.

Strekning:	Kontrakt:	
1. E6 Saltfjellet/Rv 77 Graddis	1806 Bodø	2015–2020
2. E6 Kvænangsfjellet	1907 Nord Troms	2012–2017
3. E6 Sennalandet	2007 Hammerfest	2014–2019
4. E10 Bjørnfjell	1808 Narvik	2012–2018

Graddis vert ikkje undersøkt vidare av Vegtilsynet då denne i samband med mellombels stengd/kolonnekøyrde strekning er ivaretatt av Sverige.

Tabell 5.3: Utvalde strekningar, og oppfyllding av NA-rundskriv 2013/10

	E6 Saltfjellet	E6 Sennalandet
Er det gjennomført ROS-analyse for strekninga?		
Er det utarbeidd beredskapsplan i samsvar med gjeldande NA-rundskriv?		
Er risiko som er funne i ROS analysen nytta i beredskapsplanen?		
Samsvarar lokal instruks med gjeldande NA-rundskriv?		
Har politi, lokal redningsteneste og driftsentreprenøren vore med på utarbeiding av planverket?		
Er politiets aksjonsplan en del av beredskapsplanen for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde?		

Tabell 5.4: Utvalde strekningar, og oppfyllding av NA-rundskriv 2007/09

	E6 Kvæ- nangsfjellet	E 10 Bjørnfjell
Er det utarbeidd beredskapsplan i samsvar med gjeldande i NA-rundskriv 2007/09?		
Samsvarar lokal instruks med mal i NA-rundskriv 2007/09?		

Utført	
Delvis utført	
Ikkje utført/manglar	

Gjennomgang av krav til dei utvalde strekningane som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde

Dokumentgjennomgangen viser at for ingen av dei to vêrutsette strekningane, der det er krav om ein ROS-analyse for den kolonnekøyrde delen av strekninga, er dette gjennomført.

Fjellovergangane E6 Kvænangsfjellet og E10 Bjørnfjell er drifta av driftskontrakt 1907 Nord Troms og 1808 Narvik som starta i 2012, før NA-rundskriv 2013/10 kom ut. Det er ikkje eit krav til at desse kontraktane skal ha gjennomført ein ROS-analyse i arbeidet med å utarbeide beredskapsplan.

Det er ikkje utarbeidd beredskapsplan i samsvar med krav i NA-rundskriv for E6 Saltfjellet og E6 Sennalandet. Region nord meiner den lokale instruksen for stenging og kolonnekøyring saman med den Regionale instruksen for fastkøyrd kolonne, er dekkande for krav om ein Beredskapsplan for fastkøyrd kolonne. Dette gjeld for fjellovergangane E10 Bjørnfjell, og E6 Kvænangsfjellet, som er omfatta av NA-rundskriv 2007/09. (sjå vedlegg 3, 4 og 5) Det er for E6 Kvænangsfjellet sett i gang ein prosess med utarbeiding av beredskapsplan og instruks for ny kontrakt som startar opp september 2017.

Den lokale instruksen for stenging og kolonnekøyring, er for E6 Kvænangsfjellet spesielt utarbeida for denne strekkingen, medan den for E10 Bjørnfjell er generell utan at det går fram at den har spesiell tilknytning til strekkingen. Begge instruksane beskriv kva tiltak som skal gjennomførast ved mellombels stenging og kolonnekøyring av strekkinga. Det er mellom anna oppgitt kor mange bilar og personar som kan vera med i kolonnane. For Kvænangsfjellet er det satt en grense på 75 personer som kan være med i kolonnen, medan det for Bjørnfjell er satt en grense på 60 personer.

Den regionale instruksen for fastkøyrd kolonne er generell, og såleis lik for dei to fjellovergangane. Denne instruksen har som formål å sikre Statens vegvesen sine aktiviteter ved fastkøyrd kolonne, og få frakta trafikantane ut av kolonne-strekninga. Instruksen er utforma som ei matrise, er kortfatta, og står fram som ei hugseliste for kva som skal gjerast ved fastkøyring av kolonne. Dokumentet har overskrift «instruks» og er ikkje nemnt med «beredskapsplan», instruksen inneheld punkt som vanlegvis skal inn i ein beredskapsplan. Det er eit lite detal-

jert dokument, som ikkje har innhald som f eks: Beskriving av strekninga, kor tid ein skal varsla, telefonlister, lister over disponibelt utstyr/skiltmateriell, oversikt over bommer eller innkvarteringssteder.

E6 Kvæangsfjellet har ein instruks for fastkøyrde kolonne frå 2009. Denne svarar med mal i NA-rundskriv 2007/09. Ny instruks etter mal i NA-rundskriv 2013/10 er under utarbeiding og innførast når ny kontrakt starter opp hausten 2017. E6 Sennalandet har ein instruks, men etter NA-rundskriv 2007/09. Denne kontrakten skulle hatt ein instruks som følgde krav i NA-rundskriv 2013/10.

Regionen har ikkje samarbeidd med politi eller anna lokal redningsteneste for å utarbeide beredskapsplanar for dei kolonnekøyrde strekningane. Det ble opplyst i intervju at ein har eit overordna samarbeid med politiet på regionalt nivå. Ingen av dei fire undersøkte strekningane kunne vise til at dei hadde fått tilgang til politiets aksjonsplan. Sjå tabell 5.3 og 5.4.

Det er ifølgje tilsynspart ikkje utarbeidd særskilte rutinar/planer for stenging/kolonnekøyring for Rv 77 Graddis. Utfordringane på denne vegen ligg i hovudsak på svensk side, ved fjellovergangen 2–3 km frå grensa.

6. Funn

Tilsynsfunna vert delt inn i kategoriane avvik og observasjon:

- Avvik: Mangel på etterleving av krav
- Observasjon: Tilsynsbevis sett opp mot tilsynskriteria, der det er mogelegheit for forbetring. Utan forbetring kan det utviklast til eit avvik.

Funn 1 – avvik

Det er ikkje utarbeidd ein regional trafikkberedskapsplan i samsvar med krav.

Tilsynskriterium

Kvar region skal utarbeide ein overordna regional trafikkberedskapsplan for hendingar på veg.

Planen skal følge malen Regional trafikkberedskapsplan i vedlegg 2 i Handbok R611 når det gjeld kapittelinnending og innhald.

Den regionale trafikkberedskapsplanen skal innehalde ei beskriving av Statens vegvesen si rolle, ansvar og organisering for trafikkberedskap, med beskriving av korleis beredskapen i regionen er organisert. Planen skal som minimum beskrive rolla til:

- regionvegkontor
- vegavdeling
- VTS
- byggherre
- trafikant og køyretøy
- eventuelt eksterne samarbeidsparter

Regionvegkontoret skal utarbeide varslingsplanar som sikrar at redningsetatar, entreprenørar, leiinga, byggherre og anna aktuelt personell i Statens vegvesen vert varsla om hendingar på veg. Denne varslingsplanen skal inngå i den regionale trafikkberedskapsplanen, og detaljerast i lokale trafikkberedskapsplanar. Varslingsplanane skal haldast oppdatert.

Planen skal også innehalde rutinar for å handtere brot i kommunikasjon til tekniske system og rutinar for å handtere utfall av telenett (brot på samband).

Den regionale trafikkberedskapsplanen skal innehalde ei oversikt over trafikkberedskapsplanar for vêrutsette strekningar i regionen, med beskriving av kor oppdaterte planar er tilgjengeleg.

Tilsynsbevis

Dokumentet «Regional trafikkberedskapsplan for Statens vegvesen Region nord», med påskrifta «Arbeidsdokument», er ikkje å sjå på som ein regional trafikkberedskapsplan.

Funn 2 – avvik

Det er ikkje utarbeidd beredskapsplan for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde i samsvar med krav.

Tilsynskriterium

Det skal utarbeidast ein beredskapsplan for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde for kvar enkelt vêrutsette strekning. Dei beredskapsplanane som inngjekk i driftskontraktane som vart inngått før NA-rundskriv 2013/10 tok til å gjelde 06.12.2013, vert målt opp mot NA-rundskriv 2007/09. Dette gjeld for strekningane E6 Kvænangsfjellet og E10 Bjørnfjell.

For E6 Saltfjellet og E6 Sennalandet der driftskontraktane vart inngått etter at NA-rundskriv 2013/10 trådde i kraft, gjeld følgjande krav:

- Beredskapsplanen skal utarbeidast i samarbeid med lokal redningsteneste og driftsøkonom, og politiets aksjonsplan skal vera ein del av planen.
- Beredskapsplanen skal bygge på ein dokumentert risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) som skal gjennomførast for kvar enkelt kolonnekøyrde strekning.

Tilsynsbevis

Det er ikkje utarbeidd beredskapsplan for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde i samsvar med NA-rundskriv 2007/09 for strekningane E6 Kvænangsfjellet og E10 Bjørnfjell.

Det er ikkje utarbeidd beredskapsplan for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde i samsvar med NA-rundskriv 2013/10 for strekningane E6 Saltfjellet og E6 Sennalandet.

Vidare er det ikkje utført ROS-analyse for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde i samsvar med NA-rundskriv 2013/10 for E6 Saltfjellet og E6 Sennalandet.

Funn 3 – avvik

Det er for strekningen E6 Sennalandet ikkje utarbeidd ein lokal instruks i samsvar med krav.

Tilsynskriterium

Det skal utarbeidast ein lokal instruks for strekningar som kan bli mellombels stengde/kolonnekøyrde. Denne instruksen gir byggherre og entreprenør føringer for korleis stenging og kolonnekøyring skal utførast for den einskilde strekningen. Dei instruksane som inngjekk i driftskontraktane som vart inngått før NA-rundskriv 2013/10 tok til å gjelde 06.12.2013, vil bli målt opp mot NA-rundskriv 2007/09 med vedlegg. Dette gjeld for strekningane E6 Kvænangsfjellet og E10 Bjørnfjell.

Tilsynsbevis

Instruksen for E6 Sennalandet er utarbeidd etter NA-rundskriv 2007/09. Instruksen skulle ha vore utarbeidd i samsvar med NA-rundskriv 2013/10.

Funn 4 – observasjon

Region nord sin regionale instruks for fastkøyrde kolonne er for lite detaljert for dei enkelte kolonnekøyrde strekningane den gjeld, medrekna E6 Kvænangsfjellet og E10 Bjørnfjell, til at den kan sjåast som ein beredskapsplan.

Grunngjeving

I NA-rundskriv 2007/09 punkt 18 står det at det skal «utarbeides en beredskapsplan for hvordan en situasjon hvor kolonnen setter seg fast på fjellet skal håndteres.»

Region nord har på bakgrunn av dette utarbeidd ein regional instruks for fastkøyrde kolonne. Regionen meiner at den regionale instruksan saman med den lokale instruksan,¹⁰ oppfyller plankravet i punkt 18.

Så lenge den regionale instruksan for fastkjøyrde kolonne ikkje vert revidert, vil instruksan for strekkingen E6 Kvænangsfjellet, kontrakt 1907 Nord Troms, vere gjeldande fram til ny driftskontrakt blir inngått i 2017. For strekking E10 Bjørnfjell, kontrakt 1808 Narvik, vil instruksan vere gjeldande fram til ny kontrakt blir inngått i 2018.

Det oppgitte formålet med Region nord sin regionale instruks for fastkøyrde kolonne er å «sikre Statens vegvesen sine aktiviteter ved fastkjørt kolonne og få fraktet fastkjørte trafikanter raskt, trygt og effektivt ut av kolonnestrekningen».

Den regionale instruksan for fastkøyrde kolonne framstår for lite detaljert for å oppnå sitt formål som beredskapsplan, med tanke på at instruksan ikkje inneheld blant anna:

- ei nærare beskriving av den kolonnekøyrde strekkinga med eit evt. kart
- ein komplett varslingsplan med kontaktinfo til alle involverte partar
- rutinar ved sambandsbrot
- ei oversikt over tilgjengeleg utstyr og kor dette normalt finst tilgjengeleg
- eventuelle mottaksstadar og korleis desse skal klargjerast
- ei distribusjonsliste

¹⁰ Dei lokale instruksane for E6 Kvænangsfjellet og E10 Bjørnfjell er i samsvar med krav, jf. kapittel 5 problemstilling 2, og vil ikkje verte vurdert vidare.

7. Vurderingar

Manglande beredskapsplanar

Det er positivt at Region nord, gjennom VegROS, har gjennomført ei vurdering av sårbarheit knytt til stenging eller kolonnekøyring for strekningane som vart valt ut i tilsynssaka.

Det har derimot ikkje vore gjennomført eit arbeid for å få regional trafikkberedskapsplan på plass for Region nord, til tross for at kravet til å ha denne på plass er frå mai 2015.

To av dei fire vêrutsette strekningane som er undersøkt, Saltfjellet og Sennalandet, manglar beredskapsplanar etter NA-rundskriv frå 2013. Det er ikkje gjennomført ROS-analysar for desse to strekningane, slik det er krav til at det skal vere.

Dei to andre vêrutsette strekningane som er undersøkt, manglar fullstendige beredskapsplanar. Kvænangsfjellet og Bjørnfjell har likevel ein regional generell instruks som inneheld noko av det som bør inngå i ein beredskapsplan.

Lokale instruksar samsvarar ikkje med krav

Når det gjeld lokale instruksar som skal beskrive korleis handtering av mellombels stenging og kolonnekøyring skal utførast, er desse utarbeidd i samsvar med krav for tre av dei fire vêrutsette strekningane.

Ikkje beredskap i samsvar med krav

Vegtilsynet meiner at Region nord ikkje har sikra oversikt gjennom regional trafikkberedskapsplan og ikkje har sikra god nok beredskap for å handtere hendingar på vêrutsette strekningar.

Konsekvensen kan vere at det ikkje vert sett i verk tiltak ved kritiske situasjonar og at det i ytste konsekvens oppstår fare for liv og helse.

8. Tilrådingar

Det blir vist til funn og vurderingar i kapittel 6 og 7. Vegtilsynet kjem med følgjande tilrådingar:

Tilråding 2016-08 nr. 1

Tilsynet har vist at Region nord ikkje har eit system som sikrar at regional trafikkberedskapsplan er på plass, sjå avvik beskrive i funn 1.

Vegtilsynet tilrår at Region nord:

- utarbeidar regional trafikkberedskapsplan etter krav
- gjennom regional trafikkberedskapsplan viser i oversikt at alle dei spesielle vêrutsette strekningane i regionen er med i planen med beskriving av kor dei oppdaterte planane er tilgjengelege.

Tilråding 2016-08 nr. 2

Tilsynet har vist at Region nord ikkje har eit system som sikrar at beredskapsplanar og instruksar for mellombels stengde/kolonnekøyrde strekningar er utarbeidd, sjå avvik beskrive i funn 2, 3 og 4.

Vegtilsynet tilrår at Region nord:

- utarbeidar beredskapsplanar for vêrutsette strekningar i samsvar med krav, og gjennomfører ROS-analyse som vert lagt til grunn og brukt i beredskapsplanar der det er eit krav.
- utarbeidar instruksar for vêrutsette strekningar som kan bli kolonnekøyrde og mellombels stengde etter krav
- undersøker om det er fleire vêrutsette strekningar i regionen som ikkje har beredskapsplanar og instruksar som utarbeidd etter krav og at det for desse eventuelt også vert utarbeidd beredskapsplanar og instruksar etter krav

Oppfølging av tilrådingane

Statens vegvesen, Region nord skal innan ein fastsett frist kome med tilbakemelding på korleis tilrådingane vil verta handtert, saman med ein tidsplan for gjennomføring av eventuelle tiltak. På bakgrunn av denne tilbakemeldinga vil Vegtilsynet vurdere vidare oppfølging og lukking av tilrådingane.

Vedlegg 1:

relevante utdrag frå kravdokument

Håndbok R611

Trafikkberedskap: Håndtering av uforutsette hendelser på veg

3.1 Generelt

[...]

Alle trafikkberedskapsplaner skal revideres når endrede forhold tilsier det, ved endringer i vegnettet eller ved oppstart av ny driftskontraksperiode. [...]

3.2 Regional trafikkberedskapsplan

Hver region skal utarbeide en overordnet regional trafikkberedskapsplan for hendelser på veg. Trafikkberedskapsplanen skal beskrive Statens vegvesens roller og ansvar i tilknytning til trafikkberedskap, samt grenseflatene mot eksterne aktører.

Den regionale trafikkberedskapsplanen skal inneholde:

- Oversikt over vegnettet kategorisert i trafikkberedskapsklasser (se kapittel 2)
- Beskrivelse av Statens vegvesens roller og ansvar for trafikkberedskap (se kapittel 5), med beskrivelse av hvordan beredskapen i regionen er organisert (inkl. organisering av trafikkberedskap, byggherreberedskap og kriseberedskap)
- Beskrivelse av generelle informasjonsrutiner (se kapittel 5)
- Regionens varslingsplan (se kapittel 6)
- Krav til øvelser (se kapittel 8)
- Andre forhold tilknyttet trafikkberedskap i regionen (spesielle utfordringer, ansvarsforhold mot tilstøtende region etc.)
- Oversikt over lokale trafikkberedskapsplaner i regionen, med beskrivelse av hvor oppdaterte planer er tilgjengelig
- Oversikt over spesielle beredskapsplaner i regionen (naturfare, værutsatte strekninger, tunneler m.fl.), med beskrivelse av hvor oppdaterte planer er tilgjengelig
- Distribusjonsliste

Kapittelinnndeling for regional trafikkberedskapsplan er vist i vedlegg 2.

5.1 Statens vegvesens oppgaver

Statens vegvesens rolle, ansvar og organisering skal beskrives i regional trafikkberedskapsplan, og om nødvendig detaljeres i lokale trafikkberedskapsplaner.

6 Varsling

Regionvegkontoret skal sørge for at det finnes oppdaterte varslingsplaner for å håndtere hendelser på og langs veg hele døgnet.

[...]

Det skal utarbeides varslingsplaner som sikrer at redningsetater, entreprenører, ledelsen, byggherre og annet aktuelt personell i Statens vegvesen varsles om hendelser på veg. Varslingsplanen skal inngå i regional trafikkberedskapsplan, og detaljeres i lokale trafikkberedskapsplaner. [...]

7.1 Vurdering av vegsystemets sårbarhet

Som grunnlag for trafikkberedskapsplaner og omkjøringsruter skal det gjennomføres jevnlig risiko- og sårbarhetsanalyser, hvor sårbarhetspunkter på vegnettet lokaliseres. Resultater fra sårbarhetsanalysen i SAMROS Veg er et viktig grunnlag for arbeidet med trafikkberedskap.

Vedlegg 2 i handboka: Regional trafikkberedskapsplan

Kapittelinndeling for regional trafikkberedskapsplan:

Kapittel	Innhold (minimum)
1 Innledning	
2 Planverk for beredskap i regionen	<ul style="list-style-type: none">• Beskrive grenseflater mellom trafikkberedskap og system for samfunnssikkerhet og beredskap• Oversikt over regionens temavise beredskapsplaner, for eksempel tunneler, naturfare, fjelloverganger, og hvor disse finnes tilgjengelig• Oversikt over lokale trafikkberedskapsplaner i regionen og hvor disse finnes tilgjengelig
3 Mandat og myndighet	<ul style="list-style-type: none">• Fullmakter• Delegert myndighet
4 Roller og ansvar	Aktørers oppgaver og ansvar, inkludert: <ul style="list-style-type: none">• Regionvegkontor• Vegavdeling• VTS• Byggherre• Trafikant og kjøretøy• Eventuelt eksterne samarbeidsparter
5 Vegnett	Fremstilling av regionens vegnett kategorisert i trafikkberedskapsklasser
6 Varslingsplaner	Generell varslingsplan for trafikkberedskap i regionen
7 Informasjonsrutiner	Beskrive informasjonsrutiner
8 Beskrivelse av samband og kommunikasjon	<ul style="list-style-type: none">• Rutiner for å håndtere brudd i kommunikasjon til tekniske systemer• Rutiner for å håndtere utfall av telenett (brudd på samband)
9 Distribusjonsliste	Oppdatert distribusjonsliste

Kvalitetssystemet: prosessen «Trafikkberedskap»

Hensikt

Effektiv håndtering av hendelser på veg.

Beskrivelse

Planlegging, organisering og virksomhet som må til for effektiv håndtering av hendelser på veg. Deles inn i følgende faser: oppdagelse, verifikasjon, informasjon og varsling samt tiltak for å redusere omfanget og skadevirkningene av hendelsene og gjenopprette normalsituasjonen.

Regionene skal ha rutiner for å håndtere og følge opp uforutsette hendelser hele døgnet. Det skal organiseres en trafikkberedskap i regionen som har nødvendige fullmakter hele døgnet til å fatte vedtak tilknyttet stengning og åpning av veger og til å iverksette omkjøring. Regionvegsjefen skal utarbeide nødvendige fullmakter og delegere myndighet.

Regionene er pålagt å utarbeide regionale trafikkberedskapsplaner hvor Statens vegvesens rolle, ansvar og organisering skal beskrives. Det skal også utarbeides mer detaljerte lokale trafikkberedskapsplaner med beskrivelse av stengningslenker og omkjøringsruter. Det kreves tett samarbeid med politi og redningsetater. Vegtrafikksentralene (VTS) er kontaktpunkt mellom Statens vegvesen, politi, redningsetater og publikum.

NA-rundskriv 2013/10: «Retningslinjer for midlertidig stengning og innføring av kolonnekjøring på fjelloverganger og andre værutsatte vegstrekninger» (med vedlegg)

[...]

19. Statens vegvesen v/fylkesavdelingen skal utarbeide en beredskapsplan for hver enkelt strekning som kan bli midlertidig stengt/kolonnekjørt. (Mal for beredskapsplan, se vedlegg 2). Denne beredskapsplanen skal bygge på en dokumentert risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som skal gjennomføres for hver enkelt kolonnekjørt strekning.

Alle involverte skal være kjent med den lokale beredskapsplanen og de rutinene som skal følges. Beredskapsplanen må utarbeides i samarbeid med lokal redningstjeneste og driftsentreprenør, og politiets aksjonsplan skal være en del av planen.

NA-rundskriv 2007/09: «Retningslinjer for midlertidig stengning og innføring av kolonnekjøring på fjelloverganger og andre værutsatte vegstrekninger» (med vedlegg)

På bakgrunn av hendelser med kolonnekjøring vinteren 2006/2007 har Vegdirektoratet gått gjennom gjeldende retningslinjene og revidert disse. Vedlagt følger også mal for lokal instruks.

Vegdirektoratet har bestemt at etterfølgende retningslinjer skal gjøres gjeldende med øyeblikkelig virkning. Den viktigste endringen er at det skal fastsettes en øvre begrensning på hvor mange personer som til enhver tid kan være med i en kolonne.

[...]

18. Det må i tillegg utarbeides en beredskapsplan for hvordan en situasjon hvor kolonnen setter seg fast på fjellet skal håndteres. Alle involverte skal være kjent med planen og de rutinene som skal følges.

Vedlegg 2: Kolonnekjøring. Dei viktigaste strekningane

<http://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/Reiseinformasjon/Trafikkmeldinger/kolonnetider>

Kolonnekjøring – viktigste strekninger

Søk etter trafikkmeldinger

- Webkamera
- SMS-varsel
- Vinterstenginger
- Nattstenginger
- Kolonnetider**
- Slik kjører du i kolonne
- Kolonnetider Vest-Finnmark
- Kolonnetider Midt-Finnmark
- Kolonnetider Øst-Finnmark
- Kolonnetider Nordkyn, Finnmark
- Trafikkmeldinger i Europa
- Om trafikkmeldinger

LYTT TIL TEKSTEN SKRIV UT

LAST NED

- Kolonnekjøring (folder, bokmål).pdf
- Kolonnekjøring (folder, nynorsk).pdf

Ved vanskelige vær- og føreforhold kan vegen bli heilt stengt eller det kan bli innført kolonnekjøring. Ved kolonnekjøring må man vente til det har samlet seg tilstrekkelig mange kjøretøy, og kjøre den kritiske strekningen etter en brøytebil.

De viktigste strekningene der det kan innføres kolonnekjøring er:

Veg	Strekning	Fylke
E6	Dovre fjell	Oppland
E6	Saltfjellet	Nordland
E6	Kvænangsfjellet	Troms
E6	Gratangsfjellet	Troms
E6	Sennalandet	Finnmark
E6	Hatter	Finnmark
E10	Bjørnfjell	Nordland
E16	Filefjell	Oppland / Sogn og Fjordane
E134	Haukelifjell	Telemark / Hordaland
E69	Hønsa–Honningsvåg–Skarsvåg	Finnmark
Rv. 7	Hardangervidda	Buskerud / Hordaland
Rv. 9	Hovden–Haukeli	Telemark / Aust-Agder
Rv. 13	Vikafjellet	Hordaland / Sogn og Fjordane
Rv. 15	Strynefjellet	Oppland / Sogn og Fjordane
Rv. 52	Hemsedalsfjellet	Buskerud / Sogn og Fjordane
Rv. 77	Graddis	Nordland

Vedlegg 3:

Lokal instruks for midlertidig stenging og kolonnekjøring. E6 Kvænangsfjellet

For andre strekninger enn de som er nevnt i instruksene, og der det bare unntaksvis iverksettes midlertidig stenging eller kolonnekjøring, gjelder de generelle bestemmelsene i NA-rundskriv nr. 07/09, unntatt pkt. 11. Dette innebærer at det der ikke er noen krav om bruk av følgebil.

Instruksene gjelder for følgende vegstrekninger der det er iverksatt faste ordninger med organisert kolonnekjøring.

E6, Kvænangsfjellet

Ved innføring av midlertidig stenging og kolonnekjøring skal følgende tiltak gjennomføres:

1. Melding fra entreprenøren om innført/avsluttet kolonnekjøring eller midlertidig stenging skal omgående meldes til Vegtrafikkentralen i Mosjøen (VTS) på telefon [...].
2. Entreprenøren skal føre egen dagbok med dato og klokkeslett for midlertidig stengning og åpning, innføring og oppheving av kolonnekjøring. I boka skal det også føres dato/klokkeslett for når varsel om risiko for stengning og kolonnekjøring er gitt. Videre skal tidspunkt for start og ankomst for hver kolonne, antall biler i kolonnen og om noen skal av underveis føres i dagboken. Dagboken skal overdras byggherren ved kontraktsslutt. Det skal i tillegg føres protokoll som forefinnes i brøytebilen eller på brøytestasjonen.
3. Kolonnekjøring skal innføres når vær- og føreforholdene er så vanskelige at det er fare for at biler kan sette seg fast og det er risiko for trafikkuhell p.g.a. dårlig sikt eller smal veg. I forbindelse med høytidshelger og vinter- og påskeferie må det utvises ekstra aktsomhet. En må da sette strengere krav og

eventuelt innføre kolonnekjøring/stenge vegen ved bedre siktforhold enn ellers p.g.a. stor trafikk med mange uvante førere.

4. Når kolonnekjøring innføres, skal vegen stenges med låst bom påmontert rødt blinkende lys (synlig fra begge sider) og opplysningsskilt om at kolonnekjøring pågår. Det må sørges for at biler som er på strekningen når bommene stenges, blir sluppet igjennom. Bommene skal holdes låst så lenge det er kolonnekjøring eller stengt veg.
5. Antall biler som skal være med i kolonnen settes til maksimalt 20 stk på Kvænanngsfjellet. Dersom det er buss(er) med passasjerer i kolonnen skal det foretas vurdering av antall personer i kolonnen, og dette antall skal ikke overstige 75 personer.
6. Dersom kolonnekjøring iverksettes på grunn av smal veg, der sikt / uvær ikke er noe problem, gjelder ikke begrensningen i maksimalt antall biler eller personer som kan tas med. Det skal for hver kolonne holdes rede på hvor mange kjøretøy / personer som er med.

Ansvarlig brøytemannskap har myndighet til å bestemme hvilke biler som kan være med i kolonnen. De kan om nødvendig holde tilbake trafikkanter som p.g.a. manglende utstyr, biler med åpenbare tekniske feil eller andre forhold som gjør at de ikke synes å være skikket til å være med i kolonnen under de rådende forhold. Deltagerne i kolonnen skal informeres om relevante forhold knyttet til kolonnekjøringen før kolonnen starter.

7. Brøytemanskapet har rett til å bestemme sammensetningen av tunge og lette kjøretøy i kolonnen, eventuelt om bare tunge kjøretøy skal være med.
8. Det skal være samband med siste bil, som er entreprenørens følgebil. Det er krav om bruk av slik følgebil ved kolonnekjøring på Ev6 Kvænanngsfjellet.
9. Under kolonnekjøring som innføres pga vanskelige værforhold skal alle biler som har montert ekstra tåkebaklys, ha dette og varselblinklys tent.
10. Kolonnen skal holdes samlet slik at det ikke oppstår luke mellom bilene.

Hastigheten skal holdes mest mulig jevn og avpasses etter sikten. Maksimal hastighet for kolonnen er 40 km/t.

Instruksen er et tillegg til NA-RUNDSKRIV nr. 2007/09 som omhandler retningslinjer for midlertidig stengning og kolonnekjøring.

Vedlegg 4: Lokal instruks for midlertidig stenging og kolonnekjøring. E10 Bjørnfjell

Instruksen gjelder for strekninger med kolonnekjøring.

1. Melding fra entreprenør sendes omgående til Vegtrafikksentralen (VTS) i Mosjøen som har vedtaksmyndighet. Når vedtak er fattet føres det i eget skjema som vedtak på at kolonnekjøring eller midlertidig stenging er innført. På samme skjema føres når kolonnekjøring eller midlertidig stenging er opphørt.
2. Entreprenøren skal føre egen dagbok med dato og klokkeslett for midlertidig stengning og åpning, innføring og oppheving av kolonnekjøring. I boka skal det også føres dato/klokkeslett for når varsel om risiko for stengning og kolonnekjøring er gitt. Videre skal tidspunkt for start og ankomst for hver kolonne, antall biler og personer i kolonnen og om noen skal av underveis føres i dagboken. Dagboken skal oppbevares på brøytestasjon/vaktlokale i kontraktperioden og leveres byggherren ved kontraktsslutt. Det skal i tillegg føres protokoll som forefinnes i brøytebil eller vaktbu ved bom.
3. Kolonnekjøring skal innføres når vær- og føreforholdene er så vanskelige at det er fare for at biler kan sette seg fast og det er risiko for trafikkuhell p.g.a. dårlig sikt eller smal veg. I forbindelse med høytidshelger og vinter- og påskeferie må det utvises ekstra aktsomhet. En må da sette strengere krav og eventuelt innføre kolonnekjøring/stenge vegen ved bedre siktforhold enn ellers p.g.a. stor trafikk med mange uvante førere.
4. Når kolonnekjøring innføres, skal vegen stenges med låst bom påmontert rødt blinkende lys (synlig fra begge sider) og opplysningsskilt om at kolonnekjøring pågår. Det må sørges for at biler som er på strekningen når bommene stenges, blir sluppet igjennom. Bommene skal holdes låst så lenge det er kolonnekjøring eller stengt veg. På vegstrekninger hvor kolonnekjøring helt unntaksvis innføres, kan en i stedet for låst bom, på annen forsvarlig måte stenge vegen, varsle, ha bomvakter eller gjennomføre andre overvåkningsopplegg som gir tilsvarende sikkerhet for at trafikk ikke kjører ukontrollert inn på veger hvor kolonnekjøring er iverksatt.

5. Antall biler som skal være med i kolonnen settes til maksimalt 20 stk og antall personer som er med i kolonnen skal ikke overstige 60 personer. Dersom kolonnekjøring iverksettes på grunn av smal veg, der sikt ikke er noe problem, gjelder ikke begrensningen i maksimalt antall biler eller personer som kan tas med. Det skal for hver kolonne holdes rede på hvor mange kjøretøy og personer som er med.

Ansvarlig brøytemannskap har myndighet til å bestemme hvilke biler som kan være med i kolonnen. De kan om nødvendig holde tilbake trafikanter som p.g.a. manglende utstyr, biler med åpenbare tekniske feil eller andre forhold som gjør at de ikke synes å være skikket til å være med i kolonnen under de rådende forhold. Deltagerne i kolonnen skal informeres om forhold knyttet til kolonnekjøringen før kolonnen starter.

6. Brøytemannskaper har rett til å bestemme sammensetningen av tunge og lette kjøretøy i kolonnen, eventuelt om bare tunge kjøretøy skal være med.
7. Det må opprettes samband med siste bil, som er entreprenørens følgebil.
8. Under kolonnekjøring som innføres pga vanskelige værforhold skal alle biler som har montert ekstra tåkebaklys, ha dette og varselblinklys tent.
9. Kolonnen skal holdes samlet slik at det ikke oppstår luke mellom bilene. Hastigheten skal holdes mest mulig jevn og avpasses etter sikten. Maksimal hastighet for kolonnen er 40 km/t.

Instruksen er et tillegg til NA-RUNDSKRIV nr. 07/9 som omhandler retningslinjer for midlertidig stengning og kolonnekjøring.

Vedlegg 5: Instruks for håndtering av fastkjørt kolonne



Instruks

Fastkjørt kolonne	ID/Nr.:	
	Versjon:	1
	Dok. ansvarlig:	Armod Bjørnstad
	Godkjenner:	Torbjørn Naimak
	Godkjent dato:	3/1-09 <i>Torbjørn Naimak</i>

Denne instruksjonen gjelder for strekninger der det kjøres kolonne, og når en kolonne står fast.

Formålet med instruksjonen er å sikre Statens vegvesen sine aktiviteter ved fastkjørt kolonne og få fraktet fastkjørte trafikanter raskt, trygt og effektivt ut av kolonnestrekningen.

Melding om fastkjørt kolonne blir meldt fra entreprenøren eller trafikanter i kolonnen. Videre varsling med utføring av tilhørende aktiviteter skal skje iht. matrisen nedenfor:

Ansvarlig:	Aktiviteter:
VTS, Mosjøen	<ul style="list-style-type: none"> Varsle iht. gjeldene varslingsinstruks Fjernstyre informasjonstavler og bommer der disse finnes, etter nærmere avtale med entreprenøren Informere iht. hb 210 Retningslinjer for Vegmeldingstjenesten
Entreprenør	<ul style="list-style-type: none"> Varsle VTS Gi informasjon til trafikantene i kolonnen såfremt det er praktisk mulig, eks.: <ul style="list-style-type: none"> Ta på varme klær Sikre at det ikke kommer eksos inn i bilen Ikke forlat kjøretøyet Info om viktige telefonnumre (eks.: entreprenør på stedet, VTS, politi) Hvilke tiltak som er satt i verk Utsiktene og planene framover Følge direktiv fra politi og byggherre Utarbeide en plan for rask om-disponering av tilgjengelige ressurser (biler, maskiner, utstyr og mannskap) for bistand i en redningsaksjon Skilte og styre bommer Holde VTS og byggherren løpende orientert om situasjonen Gjøre brøytestasjonen, der disse finnes, disponibel til bruk for hjelpemansker og trafikanter i kolonnen Bistå hjelpemansker med å frakte trafikanter ut av kolonnestrekningen til nærmeste tilgjengelige innkvarteringssted Bistå og utføre oppryddingsarbeid i samarbeid med hjelpemansker Rapportere årsaken om hendelsen til byggherren
Byggherre	<ul style="list-style-type: none"> Varsle og informere iht gjeldene varslingsinstruks og instruks for beredskapsvakt Gi løpende tilbakemeldinger til VTS og distriktssjef Vurdere og gjennomføre redningsaksjoner i samråd med politiet Bistå politiet med at trafikanter i kolonnen får mat, overnatting og evt. legekontroll Følge opp de som er brakt ut av kolonnen med informasjon om hendelsen