

Tilsynsrapport

sak 2015-03

Trafikkberedskap – planlegging og
etablering av omkjøringsruter

Saksnummer	2015-03
Publiseringsdato	31.08.2015
Tilsynslag	Bård Gjerde, tilsynsleder Kenneth Lyngsgård, vegfaglig fagrevisor Ingebjørg Midthun, observatør Heming Lunestad, observatør
Tilsynspart	Statens vegvesen, Region midt

Om rapporten

Denne rapporten er basert på tilsyn i Statens vegvesen, Region midt. Tilsyns-saken gjelder trafikkberedskap, og er avgrenset til planlegging og etablering av omkjøringsruter.

Med bakgrunn i tilsynsfunnene har Vegtilsynet gitt fire tilrådinger.

Tilsynspart skal innen fastsatt frist komme med tilbakemelding på hvordan tilrådingene vil bli håndtert, sammen med en handlingsplan for gjennomføring av eventuelle tiltak.

31.08.2015

Sign.:



Bård Gjerde
tilsynsleiar

Sign.:



Trude Tronerud Andersen
direktør

Sammendrag

Dersom hendelser på vegnettet fører til at veger må stenge, kan dette gi store utfordringer når det gjelder framkommelighet og trafikksikkerhet. Statens vegvesen har ansvar for å etablere rutiner for å håndtere slike hendelser, slik at ulemper for trafikkavviklingen og konsekvenser for trafikksikkerhet blir minst mulig. Vegtilsynet har gjennomført en sak som gjelder planlegging av omkjøringsruter. Tilsynspart i saken er Statens vegvesen, Region midt. Deler av saken er avgrenset til E6 som går gjennom Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag.

Målet med tilsynet har vært å undersøke om Statens vegvesen, Region midt sikrer høy trafikksikkerhet, god framkommelighet og regularitet dersom hovedvegnettet blir stengt.

Tilsynssaken har tatt for seg to problemstillinger:

For det første ville Vegtilsynet undersøke om arbeidet med planer for omkjøringsruter blir styrt og fulgt opp i samsvar med krav.

Dokumentasjonen Vegtilsynet har fått tilsendt har ikke beskrevet ansvar og prosess for utarbeidelse av regionen sin samlede plan for omkjøringsruter. I tillegg er vegavdelingene sitt ansvar i liten grad beskrevet.

For det andre ville Vegtilsynet undersøke om Statens vegvesen, Region midt utarbeider planer for omkjøringsruter i samsvar med krav.

Tilsynet viser at det er svakheter ved regionen sitt system for gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse og utarbeidelse av planer for omkjøringsruter. Tilsynet har også vist at det manglar en samlet regional plan for omkjøringsruter og at enkeltplaner for omkjøringsruter i vegavdelingene Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag ikke er i samsvar med krav. I tillegg har de som er involvert når planene skal iverksettes, ulike versjoner av planene.

Funnene tilsier at det er en risiko for at endringer i vegnettet ikkje blir fanget opp ved utarbeidelse/revidering av planer for omkjøringsruter. I tillegg viser funnene at brukerne av planverket ikke har tilgang til lik og tilstrekkelig informasjon om

omkjøringsalternativene ved stenging av veg, og at det i liten grad blir gjennomført øvelser.

Vegtilsynet vurderer på denne bakgrunn at Statens vegvesen, Region midt ikke styrer og følger opp arbeidet med planer for omkjøringsruter i samsvar med krav. Planer for omkjøringsruter er heller ikke i samsvar med krav, og det kan ha som konsekvens at det blir iverksatt planer som ikke i tilstrekkelig grad ivaretar hensyn til trafiksikkerhet, framkommelighet og regularitet.

Innhold

1. Bakgrunn	6
2. Mål og problemstillinger	9
3. Gjennomføring og metode	11
4. Tilsynskriterier	14
5. Innhentede data	19
6. Funn	34
7. Vurderinger	41
8. Tilrådinger	42
Vedlegg 1: gjennomgang av planer i Sør-Trøndelag	44
Vedlegg 2: gjennomgang av planer i Nord-Trøndelag	45

1. Bakgrunn

I instruksen til Statens vegvesen har Samferdselsdepartementet blant annet satt krav til organisering, arbeidsoppgaver og ledelse. Av punkt 3, «Arbeidsoppgåver» framgår det at regionvegkontorene skal ha: «oversikt over risiko-, trussel- og sårbarhetsbildet for vegnettet i regionen, samt arbeide tverrsektorielt med beredskapsplanlegging». Vidare skal regionene ha: «nødvendig beredskap for å sikre best mulig framkommelighet på det viktigste vegnettet under ulike former for påkjenning». Tilsvarende krav er satt 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 et internt styringsdokument som beskriver de krav og forventninger som blir stilt til ledelse, styring og organisering i Statens vegvesen. Den slår fast at Statens vegvesen har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap i egen sektor og organisasjon, jfr. kapittel 1.4 «Vårt ansvar». Det framgår også at: «Vi arbeider med forebyggende tiltak for å hindre uønskede hendelser, og vi har beredskapsplaner for å redusere konsekvensene dersom uønskede hendelser skjer. Når situasjonen tilsier det tar vi i bruk vårt system for krisehåndtering».

Hendelser på veg, som for eksempel trafikkulykker, ras og flom, kan få store konsekvenser for trafikkavviklingen. Dersom en hendelse fører til at en veg må stenges, kan dette gi store utfordringer både når det gjeld framkommelighet og trafiksikkerhet. Vegdirektoratet har utarbeidd en retningslinje, Håndbok R611 *Trafikkberedskap*¹, som setter krav til regionvegkontorene med tanke på hvordan trafikkberedskapsplanen skal ivaretas. Av forordet framgår 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 «Defini-

¹ Revidert Håndbok R611 ble sendt fra Vegdirektoratet til regionene i Statens vegvesen den 11. mai 2015 sammen med et notat fra Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet. I denne saken er lagt til grunn versjonen fra 2006 fordi ny håndbok ikke er implementert i regionene ved gjennomføring av denne tilsynssaken.

sjon og målsetting», beskrevet som «den planlegging, organisering og virksomhet som må til for at vi skal kunne håndtere hendelser på veg effektivt», og at målsettingen er å «oppretholde høy trafikksikkerhet, god framkommelighet og regularitet». Av kapittel 2.1 «Beredskap», framgår at hvert regionvegkontor, som en del av arbeidet med trafikkberedskap, skal utarbeide en samordnet beredskapsplan for hendelser på vei. Denne skal inneholde:

- 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)

Regionvegkontorene har også ansvar for å organisere en myndighetsberedskap som har nødvendige fullmakter til å fatte vedtak om stenging og åpning av veger, iverksettelse av omkjøringsruter m.m.

Arbeidet på veg blir utført av entreprenører gjennom egne kontrakter. Gjennom disse blir entreprenørene pålagt å ha en trafikkberedskap for å sikre trafikkavviklingen ved hendelser på veg.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) ga i oktober 2014 ut en rapport om en vegtrafikkulykke der to busser kolliderte på en riksveg som på tidspunktet for ulykken var omkjøringsveg for en europaveg. SHT ga følgende sikkerhetstilråding 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 to saker som gjelder trafikkberedskap med særlig fokus på planlegging av omkjøringsruter. Tilsynspart i denne saken er Statens vegvesen, Region midt.

2. Mål og problemstillinger

Målet med tilsynet har vært å undersøke om Statens vegvesen, Region midt sikrer høy trafikksikkerhet, god framkommelighet og regularitet dersom hovedvegnettet blir stengt.

For å undersøke dette har Vegtilsynet sett på følgende problemstillinger:

Problemstilling 1

Blir arbeidet med planer for omkjøringsruter styrt og fulgt opp i samsvar med krav?

Problemstilling 2

Blir planer for omkjøringsruter utarbeidet i samsvar med krav?

For å svare på problemstillingen har Vegtilsynet sett nærmere på følgende:

- 2.1 Lokaliserer Statens vegvesen, Region midt «sårbarhetspunkter på vegnettet» som grunnlag for å etablere omkjøringsruter?
- 2.2 Blir det utarbeidet en regional samlet plan for omkjøringsruter?
- 2.3 Blir det utarbeidet enkeltplaner for omkjøringsruter i samsvar med krav?
- 2.4 Blir planer for omkjøringsruter gjort kjent for entreprenørene?
- 2.5 Er det gjennomført øvelser i samsvar med krav?

3. Gjennomføring og metode

Tilsynssaken er gjennomført som en revisjon.²

Vegtilsynet sendte varsel om tilsyn til Statens vegvesen, Region midt den 13. mai 2015. Det ble gjennomført formøte med tilsynspart den 22. mai 2015 for å informere ytterligere om tilsynssaken og for å gjøre nødvendige avklaringer vedrørende gjennomføringen av tilsynet.

Tilsynssaken omfattet stengingslenker på E6 gjennom Region midt. Disse ble valgt fordi strekningen er en viktig del av hovedvegnettet mellom Sør- og Nord-Norge, og stenging av denne vegstrekningen vil kunne få store konsekvenser for trafikantene. E6 i Region midt går gjennom de to vegavdelingene Sør- og Nord-Trøndelag. Vegavdelingene er inndelt i flere driftskontrakter, og seks driftskontrakter i de to aktuelle vegavdelingene har strekninger av E6 som sitt vegnett.

I varselet ba Vegtilsynet om få tilgang til følgende dokumenter:

- regionens system for skriftlige instruksjoner/prosedyre for utarbeidelse og revidering av samlet regional plan og enkeltplaner for omkjøringsruter
- regionens samlede plan for omkjøringsruter, og i tillegg de enkeltplaner for omkjøringsruter som gjelder for stengingslenker på E6 i Region midt
- de risiko- og sårbarhetsanalysene som ligger til grunn for planene
- en oversikt over øvelser som er gjennomført på E6 gjennom Region midt de siste fem år der planer for omkjøringsruter er blitt iverksatt
- tilgang til kapittel D2-S17 «Beredskapsplaner» for driftskontraktene som omfatter E6 gjennom regionen. Disse er: 1604 Gauldal- Oppdal, 1606 Trondheim-Malvik, 1706 Stjørdal, 1707 Steinkjer, 1701 Indre Namdal

Problemstillingene er i hovedsak belyst gjennom dokumentgjennomgang og intervju. I tillegg er det gjennomført stikkprøver av planlagte omkjøringsruter for

² En revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å skaffe tilsynsbevis og bedømme disse objektivt for å bestemme i hvilken grad tilsynskriteriene er oppfylt.

et utvalg stengingslenker på E6 gjennom regionen for å undersøke om det i planene for omkjøringsruter er kartlagt svake punkter som vil kunne begrense omkjøringsmulighetene eller kreve spesielle tiltak. Stikkprøvene er utført ved hjelp av dataprogrammet Vegbilder.³ Vegtilsynet har sett på følgende forhold:

Problemstilling 1

Blir arbeidet med planer for omkjøringsruter styrt og fulgt opp i samsvar med krav?

Det er gjennom dokumentgjennomgang og intervju undersøkt hvilke styrings- og rapporteringslinjer Statens vegvesen, Region midt har etablert når det gjeld planlegging av omkjøringsruter, og om arbeidet med planer for omkjøringsruter blir fulgt opp av ledelsen. På bakgrunn av dokumentgjennomgangen ble det gjennomført intervju med regionvegsjef, avdelingsdirektørene for vegavdelingene Sør- og Nord-Trøndelag, leder for plan og trafikkseksjonen i Nord-Trøndelag, prosjektledere for drift og vedlikehold i Sør- og Nord-Trøndelag, og byggeledere for aktuelle driftskontrakter i Sør- og Nord Trøndelag.

Problemstilling 2

Blir planer for omkjøringsruter utarbeidet i samsvar med krav?

Under denne problemstillingen har Vegtilsynet undersøkt følgende:

2.1 Lokaliseres «sårbarhetspunkter på vegnettet» som grunnlag for å etablere omkjøringsruter?

Under dokumentgjennomgang og intervju er det undersøkt om det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyser, og om disse ligger til grunn for stengingslenkene på E6 gjennom Trøndelag.

2.2 Er det utarbeidet en regional samlet plan for omkjøringsruter?

Det er gjennom dokumentgjennomgang og intervju undersøkt om Region midt har en samlet plan for omkjøringsruter.

³ Dataprogram der tilsatte i Statens vegvesen har tilgang til cirka 30 millioner digitale vegbilder tatt hver 20. meter i begge kjøreretninger på alle riks- og fylkesvegene.

2.3 Er det utarbeidet planer for omkjøringsruter i samsvar med krav?

Gjennom dokumentgjennomgang og intervju er det undersøkt innholdet i et utvalg av planer for omkjøringsruter ved stenging av E6 i Region midt mot tilhørende krav i Håndbok R611.

For vegavdeling Sør-Trøndelag ble det tilfeldig valgt ut planer for omkjøringsruter for 10 av 32 stengingslenker.

For vegavdeling Nord-Trøndelag ble det tilfeldig valgt ut planer for omkjøringsruter for 8 av 15 stengingslenker.

I tillegg har Vegtilsynet gjennomført stikkprøvekontroller av et tilfeldig utvalg omkjøringsruter for E6 i regionen. Dette vart gjort for å se om regionen hadde kartlagt typiske sårbare punkt på omkjøringsveiene. Stikkprøvekontrollene er gjennomført ved hjelp av dataverktøyet Vegbilder.

2.4 Er planer for omkjøringsruter kjent for entreprenørene?

Gjennom dokumentgjennomgang og intervju er det undersøkt om planer for omkjøringsruter inngår som del av kapittel D2-S17 «Beredskapsplaner» for de fem aktuelle driftskontraktene som dekker E6 gjennom regionen.

2.5 Er det gjennomført øvelser i samsvar med krav?

Gjennom dokumentgjennomgang og intervju er det undersøkt om det er gjennomført øvelser på E6 gjennom Region midt der planer for omkjøringsruter er blitt iverksatt, og om disse er evaluert.

På bakgrunn av dokumentgjennomgang ble det gjennomført intervju med prosjektlederne for drift og vedlikehold i Sør- og Nord-Trøndelag, leder for plan og trafikkseksjonen i Nord-Trøndelag, byggeledere for de aktuelle driftskontraktene som dekker E6 gjennom Region midt, samt seksjonsleder for vegtrafikksentralen Region midt.

Intervjuene ble gjennomført i Trondheim, Steinkjer og per video/Lync i perioden 16.-25. juni 2015.

Innhentede data fra dokumentgjennomgang og intervju er vurdert opp mot tilsynskriteriene, og danner grunnlaget for tilsynsfunnene.

Vegtilsynet har fått tilgang til Statens vegvesen sitt kvalitetssystem, Statens vegvesen sitt saksbehandlingssystem (SVEIS), internt fellesområde for lagring av filer og annen dokumentasjon, og har brukt dette under forberedelse og gjennomføring av tilsynet.

Tilsynspart har gitt tilsynslaget tilgang til nødvendige dokument og personell, og har tilrettelagt for en effektiv gjennomføring av tilsynet.

Utkast til rapport ble lagt fram for tilsynspart 11. august 2015, med frist for å gi tilbakemelding på faktafeil. Tilsynspart gav slik tilbakemelding innen fristen og dette er tatt hensyn til ved utarbeidelse av endelig tilsynsrapport.

4. Tilsynskriterier

Aktuelle tilsynskriterier i denne saken er basert på og utledet fra følgende prosesser og kravdokument:

Vegvesenboka, 2013

Vegvesenboka beskriver forventninger og krav som stilles til ledelse, styring og organisering i Statens vegvesen.

Aktivitet «Trafikkberedskap»

Statens vegvesen har et prosessorientert kvalitetssystem som beskriver de viktigste arbeidsprosessene som skal til for å nå definerte mål. Systemet inneholder prosesser og aktiviteter. I systemet ligger også tilhørende krav- og hjelpedokument. Medarbeidere i Statens vegvesen har ansvar for å gjøre jobben i samsvar med praksisen som er beskrevet i kvalitetssystemet, jfr. Vegvesenboka.

Aktiviteten «Trafikkberedskap» ligger under hovedprosess «Veg» og overordnet aktivitet «Forvalte».

Håndbok R611 *Trafikkberedskap*, 2006

Dette er en retningslinje i Statens vegvesen sitt håndboksystem, og et internt krav regionene er pålagt å følge.

Håndboken setter krav til regionvegkontorene med hensyn til hvordan trafikkberedskapen skal ivaretas. Håndboken inneholder både kravstoff og rettlevende stoff. Kravene til planer for omkjøringsruter går i all hovedsak fram av denne håndboken.

Håndbok R763 *Retningslinjer for utarbeidelse av konkurransegrunnlag*, 2013

Dette er en retningslinje i Statens vegvesen sitt håndboksystem, og ett internt krav regionane er pålagt å følge. Håndboken består av maler for de dokumentene som skal inngå i en driftskontrakt. Disse blir revidert jevnlig.

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

Varslingsplanen finnes i kontrakten kapittel D2-H, og beredskapsplanen i kapittel D2-S17. Planer for omkjøringsruter skal inngå i beredskapsplanen.

Problemstilling 1

For denne problemstillingen går tilsynskriteriene fram av Vegvesenboka.

I kapittel 2.2 « God ledelse i Statens vegvesen» framgår at:

Ledere skal sikre at vi når målene våre, og får de ønskede resultatene og kvaliteten på våre leveranser.

Styringssystemet gir oversikt over hva og hvordan vi skal levere. Ledelse handler om å omsette dette til mål for egen enhet og skape forståelse for ambisjoner og retning.

Lederne har ansvaret for at medarbeiderne vet hva som skal gjøres og hvorfor, og de må skape god forståelse for hvordan leveranser i egen enhet støtter oppunder våre overordnede mål.

Problemstilling 2

For denne problemstillingen går tilsynskriteriene fram av Håndbok R611 *Trafikkberedskap* (Håndbok R611).

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

I kapittel 3 «Praktisk gjennomføring», er det stilt krav til utarbeidelse av og innhold i planer 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 fylkesvegstrekkninger 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».

Når det gjelder innhold i planer for omkjøringsruter, går det av kapittel 3.3 fram at planen bør inneholde følgende (se eksempel i vedlegg 2):

- oversiktskart som viser stengningslenker og omkjøringsruter for hver aktuell veg
- separat detaljkart over hver stengningslenke og omkjøringsruter på en veg, eventuelt flere stengningslenker/- omkjøringsruter på en veg som viser følgende:

- stengningslenke(r) med viktige stedsnavn/navn på vegkryss
- omkjøringsrute for hver stengningslenke med viktige stedsnavn/navn på vegkryss, vegnummer og eventuelt omkjøringsrutenummer
- beskrivelse av hver lenke og omkjøringsrute med angivelse av følgende:
 - nummer på stengningslenke og evt. omkjøringsrute
 - hovedparsell og kilometer i hver ende av stengningslenken
 - viktige stedsnavn og navn på viktige vegkryss på stengningslenke og omkjøringsrute
 - vegnummer på omkjøringsrute
 - lengde i km på omkjøringsrute
 - tilleggsreisetid i forhold til reisetid på stengningslenken (normal reisetid)
 - maks. kapasitet i timetrafikk
 - kjøretøyrestriksjoner på omkjøringsrute mht aksellast vinter, vår og sommer, samt høyde-, bredde- og lengdegrenser
- skiltplan for viktige vegkryss på omkjøringsruten (se kap.3.5)

Av kapittel 3.5 «Skiltplaner for omkjøringsruter» går det også fram at regionvegkontorene «skal lage en skiltplan for hver omkjøringsrute som er en del av omkjøringsplanen. Skiltplanen må vise evt. permanente omkjøringsskilt og variable eller vendbare skilt som må aktiveres, samt midlertidige skilt som må settes ut.» 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».

Videre er det en liste over hvem planen skal distribueres til; Regionvegkontoret, VTS, distriktskontoret, entreprenørene (må inngå i kontraktene), politiet, brannvesen, ambulanse, kommunen, bilbergingselskapene.

Plan for omkjøringsruter skal være en del av driftskontraktene Statens vegve-

sen inngår med entreprenører, 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 aksellastretriksjoner 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 omkjøringsruter «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».

5. Innhentede data

Problemstilling 1

Blir arbeidet med planer for omkjøringsruter styrt og fulgt opp i samsvar med krav?

Dokumentgjennomgang

Vegtilsynet fikk per brev opplyst at Statens vegvesen, Region midt ikke har dokumentasjon som viser hvordan samlet plan og enkeltplaner for omkjøringsruter blir utarbeidet og revidert, og hvem som har ansvar for styring og oppfølging av dette. Vegtilsynet ba derfor om at Statens vegvesen, Region midt skriftlig gjorde rede for hvordan dette arbeidet skal fungere både på regionalt nivå og i vegavdelingene. I svar fra regionen ble det opplyst at byggherreseksjonen på regionalt nivå har en rolle som blant annet omfatter rådgivning innen samfunnssikkerhet og beredskap, å være superbruker for VegCIM⁴ og koordinator for øvelser, beredskapsplanverk og ROS-analyser.

Det framgår også av svaret fra regionen at i pågående arbeid med utvikling av kvalitetssystem er det foreslått at prosessen «Trafikkberedskap» blir plassert i Byggherreseksjonen, og at dette henger sammen med implementering av revidert Håndbok R611 *Trafikkberedskap* som stiller tydeligere krav til regionens ansvar for trafikkberedskap enn gammel håndbok.

Vegavdeling Sør-Trøndelag ikke har utarbeidet egen instruks/prosedyre for utarbeiding og revidering av samlet plan for omkjøringsruter, men legger til grunn Håndbok R611 *Trafikkberedskap* ved utarbeidelse av enkeltplaner. Det er utarbeidet enkeltplaner for omkjøringsruter på riksvegnettet og en egen trafikkberedskapsplan for Trondheim.

Vegavdeling Nord-Trøndelag har ikke skriftlige instruks eller prosedyrer knyttet til utarbeidelse og revidering av planer for omkjøringsruter. Planene har blitt til på initiativ fra driftsmiljøet, og utarbeidet i samarbeid mellom plan og trafikkseksjonen og de ulike driftskontraktene.

⁴ VegCIM er Statens vegvesens webbaserte verktøy for beredskaps- og krisehåndtering.

Vegavdeling Møre og Romsdal har ikke egne instruksjoner/prosedyrer for utarbeiding av og revidering av samlet plan eller enkeltplaner for omkjøringsruter. Det er oppnevnt en beredskapsplangruppe som har fått arbeidsoppgaver blant annet knyttet til utarbeidelse av beredskapsplaner for Romsdalsfjorden, opplæring av personell som har myndighetsberedskap og samordning og revidering av beredskapsplaner for tunneler, naturfarer og omkjøringsruter.

Intervju

Regionvegsjef

I intervju med regionvegsjef ble det opplyst at ansvaret for styring og oppfølging av trafikkberedskapen gjennom resultatavtaler var delegert til avdelingsdirektørene for de ulike vegavdelingene.

Vegavdeling Sør-Trøndelag

Avdelingsdirektør bekreftet i intervju at ansvaret for trafikkberedskapen inklusive arbeidet med planer for omkjøringsruter hørte til under vegavdelingen. Avdelingsdirektøren fortalte at ansvar for planer for omkjøringsruter i og rundt Trondheim (Trondheimsplanen) var delegert til plan og trafikkseksjonen i vegavdeling Sør-Trøndelag, og at planene ble utarbeidet med bistand fra ansvarlige for driftskontraktene. Ansvaret for de øvrige enkeltplaner for omkjøringsruter var delegert til ansvarlig for driftskontraktene, og at utarbeidelse av planene skjedde med bistand fra plan- og trafikkseksjonen. Det ble også opplyst at gjeldende enkeltplaner for omkjøringsruter i Sør-Trøndelag ble utarbeidet for noen år siden, men at det ikke hadde vært ressurser til å vedlikeholde planene de siste årene. Avdelingsdirektøren fortalte at dette var en situasjon hun ikke var komfortabel med, og regnet med å få på plass tilstrekkelige ressurser for å ivareta denne oppgaven i nær framtid.

Både prosjektleder for drift og vedlikehold, og de to aktuelle byggelederene i vegavdeling Sør-Trøndelag, hadde ikke forstått det slik at de hadde ansvar for utarbeidelse og vedlikehold av planer for omkjøringsruter. De kjenner heller ikke til hvem som har ansvar for utarbeiding og revisjon av planer for omkjøringsruter. Det ble opplyst at ansvarlige for driftskontraktene i Sør-Trøndelag ikke har kapasitet med dagens ressurser til å utføre denne oppgaven.

Vegavdeling Nord-Trøndelag

Avdelingsdirektør bekreftet i intervju at ansvaret for trafikkberedskapen inklusive arbeidet med planer for omkjøringsruter hørte til under vegavdelingen.

Han opplyste at enkeltplaner for omkjøringsruter for vegavdeling Nord-Trøndelag ble utarbeidet og vedlikeholdt av plan- og trafikkseksjonen i samarbeid med ansvarlige for driftskontraktene, men at oppfølging av trafikkberedskapen ikke hadde blitt prioritert.

I intervju med leder for plan og trafikkseksjonen for vegavdeling Nord-Trøndelag kom det fram at enkeltplaner for omkjøringsruter ble utarbeidet i 2012, uten at det var gitt noen føringer fra overordnet nivå. Han mente at initiativet til å få utarbeidet slike planer kom fra byggelederne i de ulike driftskontraktene basert på behov etter hendelser. Planene ble utarbeidet av byggelederne for de aktuelle driftskontraktene og tilgjengelige ressurser på plan- og trafikkseksjonen. Det kom også fram at det ikke var noen rapporteringsplikt oppover i organisasjonen for planer for omkjøringsruter, og at planene heller ikke er fulgt opp eller etterspurt fra ledelsen.

Både prosjektleder for drift og vedlikehold og byggelederne for de tre aktuelle driftskontraktene i Nord-Trøndelag hadde forstått at plan- og trafikkseksjonen hadde ansvaret for utarbeidelse og vedlikehold av planene for omkjøringsruter. Videre at planene hadde blitt til på initiativ fra driftsmiljøet, og utarbeidet i samarbeid mellom plan og trafikkseksjonen og de ulike driftskontraktene.

I intervjuene med leder for plan- og trafikkseksjonen, prosjektleder og byggelederne i Nord-Trøndelag ble det fra alle disse opplyst at de hadde liten eller ingen kunnskap om Håndbok R611, *Trafikkberedskap* før denne tilsynssaken ble varslet.

Problemstilling 2

Blir planer for omkjøringsruter utarbeidet i samsvar med krav?

Dokumentgjennomgang

2.1 Er det gjennomført risiko og sårbarhetsanalyse i samsvar med krav?

Vegtilsynet fekk tilgang til deler av en risiko- og sårbarhetsanalyse i som var utarbeidet i forbindelse med SAMROS⁵ for Region midt, samt Rapport: *Trafikkberedskapsplan for Trondheim*.⁶ Av rapporten fra Rambøll, punkt 3.5.1, framgår det at «Det har ikke vært gjennomført ROS-analyser for hovedvegnettet i Trondheim, men vi har i arbeidet med trafikkberedskapsplanen analysert vegtrafikksentralen i Region midt sin logg over hendelser med stengte veger i Trondheim de to siste årene (2008 og 2009)...».

Det ble opplyst fra en av byggeleiderne i vegavdeling Sør-Trøndelag i intervju at analysene i SAMROS gjennomført i 2013, ikke ligger til grunn for etablering av eksisterende planer for omkjøringsruter. Ingen av byggeleiderne eller prosjektleder i vegavdeling Sør-Trøndelag kjente til at det har vært gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse før SAMROS i 2013.

For vegavdeling Nord-Trøndelag kom det fram at ingen av intervjuobjektene kjente til at det var gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse av vegnettet før SAMROS i 2013, men at det årlig ble gjort mindre gjennomgang av planene for omkjøringsruter i forbindelse med at skiltvedtak ble fornyet.

2.2 Er det utarbeidet en regional samlet plan for omkjøringsruter?

I tilsendt dokumentasjon fra Statens vegvesen, Region midt kommer det fram at det ikke finnes en samlet regional plan for omkjøringsruter. Dette ble bekreftet i alle intervju.

2.3 Er det utarbeidet enkeltplaner for omkjøringsruter i samsvar med krav?

Vegtilsynet har fått opplyst at det ikke finnes en samlet regional plan, og at ansvaret for utarbeiding av enkeltplaner for omkjøring er delegert til vegavdelingene.

⁵ SAMROS - Overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse i samferdselssektoren

⁶ Rapporten er utarbeidet av konsultentselskapet Rambøll 21.06.2012

Vegtilsynet har derfor undersøkt om disse enkeltplanene er utarbeidet for strekningen av E6 som går igjennom vegavdeling Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag.

Tilgjengeleg dokumentasjon for vegavdeling Sør-Trøndelag er utarbeidet i perioden 2008 til 2011. Det er benyttet lik mal internt i vegavdelingen. Dokumentene viser i all hovedsak detaljkart med stengingslenke, og mulige omkjøringsalternativ for hver stengingslenke. I tillegg er det vedlagt en skiltplan og en kort beskrivelse av omkjøringsruten. Malen som er benyttet er vedlagt dokumentasjonen fra Sør-Trøndelag.

Følgende stengingslenker med omkjøringsruter er gjennomgått i Sør-Trøndelag:

4-E006-001 Hjerkin-Ulsberg
4-E006-002 Driva-Oppdal
4-E006-003 Oppdal-Bekåk
4-E006-004 Århuset-Ulsberg
4-E006-005 Kløftbrua-Berkåk
4-E006-020 Presthus-Leistad
4-E006-021 Leistad-Reitan
4-E006-022 Reitan-Hommelvik
4-E006-023 Leistad-Hommelvik
4-E006-024 Hommelvik-Værnes

Gjennomgangen av omkjøringsrutene for de utvalgte stengingslenkene i Sør-Trøndelag viser følgende:

- Det foreligger ikke oversiktskart som viser alle stengingslenker og omkjøringsruter per veg.
- Det er laget detaljkart for alle stengingslenkene som er gjennomgått, men viktige stedsnavn/navn på vegkryss ikke er godt nok beskrevet.
- Det finnes en beskrivelse av stengingslenkene og omkjøringsrutene, men det mangler i stor grad hovedparsell og kilometrering i hver ende av stengingslenken, og at maks kapasitet for omkjøringsruten ikke framgår.
- Det er laget skiltplaner for alle omkjøringsrutene som er gjennomgått.
- Det går ikke fram av dokumentene om de er revidert eller distribuert.

- Det går i liten grad fram av dokumentene om omkjøringsruten er gjennomgått for å kartlegge problempunkt/svake punkt.
- Det ikke går fram av dokumentene om det er gjennomført avklaringer med eksterne parter eller annen form for samarbeid med politi, kommune, osv.

For mer informasjon, se oversikt i vedlegg 1.

I intervju med de ansvarlige for driftskontraktene kom det fram at det er usikkert om politiet eller andre aktuelle aktører har deltatt i utarbeidelsen av planene, og om de har tilgang til planverket. Under intervjuene ble det også påpekt at det var svært knapt med ressurser i vegavdeling Sør-Trøndelag til å vedlikeholde planene, og at det ikke hadde vært noen systematisk oppfølging av planverket de siste årene. Det ble opplyst fra flere av intervjuobjektene at manglende oppfølging og revidering av planene medfører at det er usikkerhet om kvaliteten på planene er god nok.

Tilgjengelig dokumentasjon fra vegavdeling Nord-Trøndelag er utarbeidet 2012 og 2013. Planene er forskjellige i utforming og omfang internt i vegavdelingen, og de er ikke utformet etter en mal slik som i Sør-Trøndelag. Det er vedlagt skiltplaner for omkjøringsrutene, og vedtaket for disse er godkjent årlig. Vedtak for 2015 er vedlagt dokumentasjonen.

Følgende stengningslenker med omkjøringsruter er gjennomgått i Nord-Trøndelag:

- E6 Tildra - Sveamyra (begge retninger)
- E6 Kolsum - Gullberget (sørgående felt stengt)
- E6 Eknekrysset - Holsand (begge retninger)
- E6 Hotran - Holsand
- E6 Gråmyra - Holsand (begge retninger)
- E6 Asp - Vegset
- E6 Vegset - Mediå (Grong)
- E6 Mediå (Grong) - Gartland

Gjennomgangen av omkjøringsrutene for de utvalgte stengningslenkene i Nord-Trøndelag viser følgende:

- Det foreligger to oversiktskart som viser stengingslenkene på E6 i vegavdeling Nord-Trøndelag.
- Det er laget detaljkart for de stengingslenkene som er gjennomgått.
- Stengingslenkene ikke er nummerert i samsvar med krav, og detaljkartene som finnes ikke viser viktige stedsnavn/navn på vegkryss.
- Stengingslenkene og omkjøringsrutene er i svært liten grad er beskrevet.
- Det finnes skiltplaner for omkjøringsrutene.
- Det går ikke fram av dokumentene om de er revidert eller distribuert, men det er dokumentert at skiltplanene blir godkjent årlig.
- Det går ikke fram av dokumentene om omkjøringsrutene er gjennomgått for å kartlegge problempunkter/svake punkter.
- Det ikke går fram av dokumentene om det er gjennomført avklaringer med eksterne parter eller annen form for samarbeid med f.eks. politi, kommune osv.

For mer informasjon, se oversikt i vedlegg 2.

I intervju med de ansvarlige for driftskontraktene kom det fram at det bare delvis er gjort en kartlegging av problempunkter på omkjøringrutene, men at det er erfarne byggeledere i Statens Vegvesen og personell hos entreprenør som kjenner utfordringene på de forskjellige vegene uten at det trenger å stå i planen.

Videre kom det fram i intervjuene at planene ikke var utarbeidet med bakgrunn i Håndbok R611 *Trafikkberedskap*, da de fleste av intervjuobjektene ikke var kjent med denne før Vegtilsynet varslet tilsyn mot Region midt. Det ble opplyst at planene ble utarbeidet etter behov i de ulike driftskontraktene, og at planene ble oppbevart og distribuert i permer.

Ved gjennomgang av omkjøringsrutene for de utvalgte stengingslenkene, ble det benyttet dataverktøyet Vegbilder, veglister og data fra NVDB. Vegtilsynet fant eksempler på svake punkter som avgrensner omkjøringsmulighetene, uten at det går fram at disse er tatt hensyn til, eller er nevnt i planen for omkjøring. Nedenfor har Vegtilsynet listet opp noen eksempler på slike punkter i form av tekst og bilder.

⁷ Norsk vegdatabank

Mulige problempunkt på omkjøringsruter som Vegtilsynet har gått igjennom i vegavdeling Sør-Trøndelag:

Eksempler:

- Fv 29: Noen smale bruer og krevende stigningsforhold. Kan føre til utfordringer ved omkjøring om vinteren.
- Fv 502: Krevende stigningsforhold kombinert med skarp kurvatur flere plasser. Restriksjoner på bruksklasse alt etter årstid. Krever ekstra tiltak dersom den skal nyttes som omkjøringsrute om vinteren. Smale bruer, den smaleste er skiltet 4,0 meter og er ikke bemerket i plan for omkjøring.
- Fv 508 Lav undergang (3,9m), to smale bruer (bredde er ikke oppgitt).
- Fv 512: Stigning fra begge sider, er det behov for ekstra vntervedlikehold dersom det blir omkjøring om vinteren?
- Fv 513 Flere smale bruer, planen for omkjøringsruten viser en breddebegrensning på 3,5 meter, men ved gjennomgang av vegbilder viser det seg at det er skiltet bredde 3,1 meter.
- Fv 700: Skiltet ulykkespunkt og skarp sving to steder.
- Rv 3: Ulykkesbelastet veg (ifølge Norsk vegdatabank). Det kommer ikke fram hvilke vurderinger som er gjort vedrørende ulykkesituasjon og økt trafikk ved omkjøring.



Figur 1. En av flere smale bruer på Fv 513. Smaleste bru er skiltet maks bredde 3,1 meter. Strekningen er omkjøringsveg for E6 i Sør-Trøndelag



Figur 2. Jernbaneundergang på Fv 508, Hp 01 km 0,585. Vegen er omkjøringsrute for E6 i Sør-Trøndelag. Her kan det bli behov for ekstra tiltak ved omkjøring om vinteren.



Figur 3. Fv 872, Hp 02 km 0,574. Her er det et uoversiktlig gangfelt i stigning. Strekningen er omkjøringsveg for E6.

Under intervju peker flere av intervjuobjektene fra vegavdeling Sør-Trøndelag på utfordringer i planverket. Noen eksempler er:

- «Planene kan forbedres med å sette litt mer tekst på hvilke utfordringer som finnes på hver omkjøringsrute.»
- «Det burde stå i planen hvor det er vanskelige bakker og andre hindringer som gjør omkjøringsruten mindre egnet for økt trafikk.»
- «Planene er ikke gode nok når det blir iverksatt omkjøring med stor trafikk.»

Mulige problempunkt på omkjøringsruter som Vegtilsynet har gått igjennom i vegavdeling Nord-Trøndelag.

Eksempler:



Figur 4. Smal bru med skarp kurve og stigning på Fv 119, Hp 01 Km 1,948. Denne vegen er omkjøringsrute for E6 i Nord-Trøndelag.



Figur 5. Start av Fv 119 som inngår som omkjøringsveg for E6 mellom Gråmyra og Holsand. Vegen er smal og bebyggelse tett på og det er mange avkjørsler. Tillatt med 19,5 meter vogntog ifølge veglisten.



Figur 6. En smal og uoversiktlig del av Fv 763, Hp 01 km 3733, som går igjennom et gårdstun. Vegen er omkjøringsveg for E6 på stengninglenka mellom Asp og Vegset i Nord- Trøndelag.



*Figur 7 Punkt på Fv 763, hp 02 km 0,300, der det ligger skole, barnehage samfunns-
hus og idrettsanlegg i umiddelbar nærhet av vegen. Denne vegen er omkjøringsrute
for E6 i Nord-Trøndelag.*



*Figur 8. Punkt på Fv 17, hp 03 km 0,130, der det finnes et kryssningspunkt for skole-
barn. Vegen er omkjøringsrute for E6 og en eventuell omkjøring vil føre til kraftig
økning i trafikkmengden ved dette punktet.*

2.4 Er plan for omkjøringsruter gjort kjent for entreprenørene?

For å undersøke om planene for omkjøringsrutene er gjort kjent for entreprenørene som utfører drift og vedlikehold av vegnettet i region midt, sammenlignet Vegtilsynet de planene som er oversendt fra regionen med planene som ligger i driftskontraktene i kap D2- S17 Beredskapsplaner.

Følgende driftskontrakter i Region midt ble gjennomgått for å se om det var samsvar mellom planene:

Vegavdeling Sør-Trøndelag

1604 Gauldal- Oppdal: Det er mindre forskjeller i 5 av de 16 planene innlevert av Regionen sammenlignet med de planene som ligger ved i D2-S17 i kontrakten. Dette gjelder i hovedsak endringer i stedsnavn. Det kan tyde på at planene i D2-S17 ikke er blitt oppdatert.

1606 Trondheim-Malvik: Planer for omkjøring er ikke vedlagt i D2-S17, i følge innlevert dokumentasjon fra Region midt skulle denne kontrakten hatt åtte planer for omkjøring i sin beredskapsplan.

Vegavdeling Nord-Trøndelag

I oversendt dokumentasjon blir det informert om at planene fysisk er samlet i to permer, en for E6 sør for Steinkjer og en for E6 nord for Steinkjer. Det kommer også fram at planene er distribuert til politi, vegtrafikksentralen og driftskontraktene.

Gjennomgang av driftskontraktenes D2-S17 beredskapsplaner viser:

1701 Indre Namdal: D2-S17 inneholder beredskapsplaner for tunnel, men ikke planer for omkjøring.

1706 Stjørdal: Det er samsvar mellom innsendt dokumentasjon og planer i D2-S17 i driftskontrakten. I intervju blir det opplyst at de kun har laget planer der det er midtdelere i vegen.

1707 Steinkjer: Det er ikke samsvar mellom innsendte planer fra Region midt, og planer som finnes i D2-S17. Det kan se ut som om kontrakten ikke har oppdaterte planer i sin beredskapsplan.

Prosjekt- og byggelederene for de aktuelle driftskontraktene i Region Midt sa i intervju at ikke alle driftskontraktene inneholder planer for omkjøring slik det er krav om i Håndbok R611 *Trafikkberedskap*.

Det kom òg fram under intervjuene at planene for omkjøringsruter blir lagret forskjellige steder i den enkelte vegavdeling, og at vegtrafikksentralen selv må finne fram til gjeldende planer. Seksjonsleder for vegtrafikksentralen opplyste i intervju at dette er krevende.

2.5 Er det gjennomført øvelser i samsvar med krav?

I Nord-Trøndelag har det ikke vært øvelser på E6 for å teste planer for omkjøringsruter. Region midt opplyser i brev om at de hatt flere reelle situasjoner/hendelser der det har vært nødvendig å bruke planene. Hendelsene blir evaluert i etterkant i varierende grad, avhengig av omfang, og vegstenging/omkjøringsruter har vært en del av hendelsen. Det er ikke gjennomført egne evalueringer som kun omfatter omkjøringsrutene. Dette blir begrunnet med at planene i stor grad har fungert.

Vegtilsynet har ikke mottatt dokumentasjon om øvelser i Sør-Trøndelag, de opplyser at det ikke har vært øvelser siden ca. 2007–2008 i denne vegavdelingen.

Ingen av intervjuobjektene fra vegavdeling Sør-Trøndelag kjente til at det hadde vært gjennomført øvelser der planer for omkjøringsruter var iverksatt. Tilsyns-part har i tilbakemelding på utkast til rapport opplyst at dette skyldes hyppige reelle situasjoner knyttet til hendelser som medfører stengning. Ved denne typen hendelser samordnes det med nødetater, entreprenører og VTS, noe tilsyns-part mener gir aktørene verdifull erfaring.

Under intervju ble det opplyst at det i Nord-Trøndelag ikke hadde vært noen øvelse regi av Statens Vegvesen, men at det hadde vært gjennomført en øvelse i regi av AVINOR. Det ble fortalt at personellet stort sett øver i form av reelle hendelser, men at det ikke finnes dokumentasjon på at det er gjennomført evaluering eller erfaringsoverføring av hendelsene. Videre opplyste en av byggelederene for driftskontraktene at han hadde fått utlevert satellitt-telefon til bruk

i beredskapssammenheng, men at det er ikke gjennomført opplæring i bruken av denne. Han opplyste at han derfor ikke hadde kjennskap til hvordan han skulle bruke dette sambandsmiddelet ved en krisesituasjon.

6. Funn

PROBLEMSTILLING 1

Funn 1- avvik

Statens vegvesen, Region midt har ikke et styringsystem som sikrer at arbeidet med planer for omkjøringsruter blir styrt og fulgt opp i samsvar med krav.

Tilsynskriterier

For denne problemstillingen går tilsynskriteriene fram av Vegvesenboka.

I kapittel 2.2 « God ledelse i Statens vegvesen» framgår at:

Ledere skal sikre at vi når målene våre, og får de ønskede resultatene og kvaliteten på våre leveranser.

Styringsystemet gir oversikt over hva og hvordan vi skal levere. Ledelse handler om å omsette dette til mål for egen enhet og skape forståelse for ambisjoner og retning.

Lederne har ansvaret for at medarbeiderne vet hva som skal gjøres og hvorfor, og de må skape god forståelse for hvordan leveranser i egen enhet støtter oppunder våre overordnede mål.

Tilsynsbevis

Innhentede data har vist at:

- hverken Regionen eller vegavdelingene har skriftlige rutiner/ prosedyrer som viser hvem som har ansvar for utarbeidelse av planer for omkjøringsruter.
- prosjektleder for drift- og vedlikehold og byggeledere i vegavdeling Sør-Trøndelag ikke kjenner til hvem som har ansvar for utarbeidelse og vedlikehold av planer for omkjøringsruter per i dag.
- det ikke er ansvarlige for vedlikehold av planer for omkjøringsruter i vegavdeling Sør-Trøndelag per i dag.

- planer for omkjøringsruter i vegavdeling Nord-Trøndelag er utarbeidet på bakgrunn av initiativ fra ansvarlige for driftskontraktene, og ikke som følge av styring med delegert ansvar fra ledelsen.
- planer for omkjøringsruter i Nord-Trøndelag ikke blir etterspurt eller fulgt opp fra ledelsen.
- det er liten kjennskap til Håndbok R611-Trafikkberedskap blant intervjuobjektene i Nord-Trøndelag.

PROBLEMSTILLING 2

Funn 2 – observasjon

Innhentede data viser at Statens vegvesen, Region midt, ikke har et system som sikrer at risiko- og sårbarhetsanalyser blir gjennomført jevnlig.

Begrunnelse

Av Håndbok R611, Kapittel 1.3 «Plan for håndtering av uforutsette hendelser» framgår det at «Det skal gjennomføres jevnlig risiko- og sårbarhetsanalyser, hvor sårbarhetspunkter på vegnettet lokaliseres.»

Prosjektet SAMROS ble gjennomført for Region midt i 2013/2014. Ut fra utsagn fra intervjuobjektene bygger prosjektet på de eksisterende planene for omkjøringsruter. Planene for omkjøringsruter ble gjennomgått ved den årlige utarbeidingen av vedtak for skiltplaner i Nord-Trøndelag, men det var ingen systematisk eller formell prosess rundt utarbeiding og revisjon av planene. I Sør-Trøndelag ble det påpekt at det er for lite ressurser tilgjengelig til å jobbe med trafikkberedskap.

Etter Vegtilsynet sin oppfatning tyder dette på at regionen ikke har tilstrekkelig system for gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser som grunnlag for utarbeidelse av planer for omkjøringsruter Dette kan innebære at endringer på vegnettet ikke blir fanget opp og tatt inn i planene.

Funn 3 – avvik

Statens vegvesen, Region midt har ikke utarbeidet samlet plan for omkjøringsru-
ter og enkeltplaner for omkjøringsruter i samsvar med krav.

Tilsynskriterier

Håndbok R611, kapittel 3.3 «Plan for omkjøringsruter»

Regionvegkontoret har ansvaret for at det blir utarbeidet en samlet plan for omkjø-
ringsruter 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, eventu-
elt flere stengningslenker/- omkjøringsruter på en veg som viser følgende:
 - stengningslenke(r) med viktige stedsnavn/navn på vegkryss
 - omkjøringsrute for hver stengningslenke med viktige stedsnavn/navn på vegkryss,
vegnummer og eventuelt omkjøringsrutenummer
- beskrivelse av hver lenke og omkjøringsrute med angivelse av følgende:
 - nummer på stengningslenke og evt. omkjøringsrute
 - hovedparsell og kilometer i hver ende av stengningslenken
 - viktige stedsnavn og navn på viktige vegkryss på stengningslenke og
 - omkjøringsrute
 - vegnummer på omkjøringsrute
 - lengde i km på omkjøringsrute
 - tilleggsreisetid i forhold til reisetid på stengningslenken (normal reisetid)
 - maks. kapasitet i timetrafikk
 - kjøretøyrestriksjoner på omkjøringsrute mht aksellast vinter, vår og sommer, samt
høyde-, bredde- og lengdegrenser
- skiltplan for viktige vegkryss på omkjøringsruten (se kap.3.5)

Tilsynsbevis

Innhentede data har vist at:

- regionvegkontoret ikke har utarbeidet en samlet regional plan for omkjøringsruter.
- kravene til innhold i planer for omkjøringsruter, slik det framgår av Håndbok R611, er ikke er oppfylt;

Sør-Trøndelag

- Det foreligger ikke oversiktskart som viser alle stengingslenker og omkjøringsruter per veg.
- Det er laget detaljkart for hver av stengingslenkene, men viktige stedsnavn/ navn på vegkryss er ikke godt nok beskrevet.
- Det finnes en beskrivelse av stengingslenkene og omkjøringsrutene, men det mangler i stor grad hovedparsell og kilometrering i hver ende av stengingslenken, og at maks kapasitet for omkjøringsruten ikke framgår.
- Det går ikke fram av dokumentene om de er revidert eller distribuert.
- Det går i liten grad fram av dokumentene at omkjøringsruten er gjennomgått for å kartlegge problempunkt/svake punkt.
- Det går ikke fram av dokumentene om det er gjennomført avklaringer med eksterne parter eller annen form for samarbeid med politi, kommune, osv.

Nord-Trøndelag

- Stengingslenkene er ikke nummerert i samsvar med krav og detaljkartene viser ikke viktige stedsnavn/ navn på vegkryss.
- Stengingslenkene og omkjøringsrutene er i svært liten grad beskrevet.
- Det ikke går fram av dokumentet/planene om de er revidert eller distribuert.
- Det ikke går fram av dokumentet om omkjøringsruten er gjennomgått for å kartlegge problempunkter/svake punkter.
- Det går ikke fram av dokumentet om det er gjennomført avklaringer med eksterne parter eller annen form for samarbeid med f.eks. politi, kommune osv.

Funn 4 – observasjon

Det er ikke samsvar mellom stengingslenkene og omkjøringsruter som er gjort kjent for entreprenørane gjennom beredskapsplanen i driftskontrakten kapittel D2-S17, og det som Region midt har gjort tilgjengelig for Vegtilsynet.

Begrunnelse

Undersøkelsen av et utvalg stengingslenker med tilhørende omkjøringsruter, viste at dokumentasjonen som er overlevert fra Region midt, avviker noe fra tilsvarende dokumentasjon som er gjort tilgjengelig for entreprenørene via kontrakten. Videre er det gjort endringer i innhold, som f.eks. endring av stedsnavn og mindre endringer i kart.

Noen av kontraktene har ikke vedlagt planer for omkjøringsruter. Dette innebærer at vegtrafikksentralen og de ansvarlige for myndighetsberedskaperen ikke kan være sikker på at de har tilgang til de samme planene som entreprenørene, eller at entreprenørene i det hele tatt har tilgang til planene. Når den som vedtar at en plan for omkjøring skal iverksettes ikke har samme plan som den som skal utføre arbeidet med å etablere omkjøringsruten, kan det oppstå feil som får konsekvenser for trafikksikkerhet og framkommelighet.

Funn 5 – observasjon

Innhentede data tyder på at Statens vegvesen, Region midt, ikke gjennomfører og evaluerer egne øvelser som gjelder håndtering av hendelser på veg.

Begrunnelse

Av Håndbok R611, Kapittel 2.8 «Øvelser» framgår det at:

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

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

Det er ikke dokumentert at det er gjennomført egne øvelser i forbindelse med håndtering av hendelser på veg, selv om det er opplyst at slike øvelser er gjennomført i vegavdeling Sør-Trøndelag for en del år siden. Det er heller ikke dokumentert at øvelsene er evaluert. Konsekvensen av dette kan være at regionen og vegavdelingene ikke drar nytte av viktig erfaringsoverføring i vedlikehold og utvikling av planverket for omkjøringsruter.

7. Vurderinger

Tilsynet tyder på at det er svakheter ved regionen sitt system for gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse, se funn 2. Tilsynet har også vist at det mangler en samlet regional plan for omkjøringsruter og at enkeltplaner for omkjøringsruter ikke er i samsvar med krav, se funn 3. Vegtilsynet vil likevel bemerke at Region midt har dokumentert et betydelig arbeid med utarbeidelsen av enkeltplaner for omkjøringsruter i vegavdelingene Sør- og Nord-Trøndelag, men at det er ulik tilnærming til utforming av planverket i de to vegavdelingene. Gjennomgått dokumentasjon tyder på det er tatt mer hensyn til framkommelighet og regularitet enn trafiksikkerhet i de eksisterende planene. Tilsynet har i tillegg vist at de som er involvert når planene skal iverksettes har ulike versjoner av planene, se funn 4, og at vegavdelingene Sør- og Nord-Trøndelag har et forbedringspotensial når det gjelder gjennomføring og evaluering av øvelser i forbindelse med håndtering av hendelser på veg, se funn 5.

Vegtilsynet vurderer på bakgrunn av dette at Statens vegvesen, Region midt ikke styrer og følger opp planer for omkjøringsruter i samsvar med krav, se også funn 1. Dette kan ha som konsekvens at det blir iverksatt planer for omkjøringsruter som ikke i tilstrekkelig grad ivaretar hensyn til trafiksikkerhet, framkommelighet og regularitet.

8. Tilrådinger

Vegtilsynet viser til funn og vurdering under kapittel 6 og 7, og kommer med følgende tilrådinger:

Tilråding 2015-03 nr. 1

Statens vegvesen skal jevnlig gjennomføre risiko- og sårbarhetsanalyser, der sårbare punkt på vegnettet blir lokalisert. Dette skal danne grunnlaget for å etablere omkjøringsruter. Ved utarbeidelse og revisjon av planer for omkjøringsruter er det viktig å sikre seg at endringer i vegnettet blir fanget opp og tatt inn i planene. Innhentede data viser at Statens vegvesen, Region midt ikke har et system som sikrer at risiko- og sårbarhetsanalyser blir gjennomført jevnlig, se funn 2.

Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, Region midt sikrer at risiko- og sårbarhetsanalyser blir gjennomført i samsvar med krav.

Tilråding 2015-03 nr. 2

Tilsynet har vist at Statens vegvesen, Region midt ikke har et styringssystem som sikrer at det blir utarbeidet en samlet regional plan for omkjøringsruter, og at enkeltplanene for omkjøringsruter i vegavdelingene Sør- og Nord-Trøndelag er i samsvar med krav, se funn 1 og 3.

Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, Region midt etablerer et styringssystem som sikrer at planer for omkjøringsruter i samsvar med krav.

Tilråding 2015-03 nr. 3

Ved stenging av veg og iverksetting av planer for omkjøringsruter, er det flere aktører som må ta i bruk planene. Tilsynet har vist at det ikke er samsvar mellom stengingslenkene med tilhørende omkjøringsruter som er gjort kjent for entreprenørene gjennom driftskontraktene, og de som er lagret på fellesområdet, se funn 4.

Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, Region midt sikrer at planverket som er tilgjengeleg på fellesområdet samsvarer med det som er gjort tilgjengelig for entreprenør.

Tilråding 2015-03 nr. 4

Gjennomføring og evaluering av øvelser i forbindelse med håndtering av hendelser på veg er viktig for å prøve ut om eksisterende planverk fungerer etter intensjonene og dra nytte av erfaringer etter øvelser i videreutvikling av planverket.

Vegtilsynet tilrår at Statens vegvesen, Region midt gjennomfører og evaluerer øvelser som gjelder håndtering av hendelser på veg i samvar med krav.

Vedlegg 1: gjennomgang av planer i Sør-Trøndelag

Utvalg av planer som skal gjennomgås i vegavdeling Sør-Trøndelag

Plan 1: - 4-E006-001 Hjerkin-Ulsberg
 Plan 2: - 4-E006-002 Driva-Oppdal
 Plan 3: - 4-E006-003 Oppdal-Bekåk
 Plan 4: - 4-E006-004 Århuset-Ulsberg
 Plan 5: - 4-E006-005 Kløftbrua-Berkåk
 Plan 6: - 4-E006-020 Presthus-Leistad
 Plan 7: - 4-E006-021 Leistad-Reitan
 Plan 8: - 4-E006-022 Reitan-Hommelvik
 Plan 9: - 4-E006-023 Leistad-Hommelvik
 Plan 10: - 4-E006-024 Hommelvik-Værnes

Gjennomgang av Region Midt sine planer for omkjøringsruter tilsynssak nr 2015-03

	plan 1	plan 2	plan3	plan 4	plan 5	plan 6	plan 7	plan 8	plan 9	plan 10	oppsummering
Finnes oversiktskart som viser stengingslenker og omkjøringsruter?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 10
Stemmer stengingslenker og omkjøringsruter overens med detaljkart?	Ja	Nei	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	8 av 10
Er oversiktskartene over stengningslenker og omkjøringsruter i digital utgave i henhold til Statens vegvesens standard?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Finnes separat detaljkart over hver stengningslenke og omkjøringsrute på en veg?	ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 av 10
Viser stengningslenke med viktige stedsnavn/navn på vegkryss?	nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Viser omkjøringsrute for hver stengningslenke vegnummer evt omkjøringsruten?	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	9 av 10
Finnes en beskrivelse av hver lenke og omkjøringsrute?											
Viser nummer på stengningslenke og evt omkjøringsrute og er det i samsvar med krav?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 av 10
Viser hovedparsell og kilometer i hver ende av stengningslenken?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Framgår viktige stedsnavn og navn på viktige vegkryss på stengningslenke og omkjøringsrute?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Framgår vegnummer på omkjøringsruten?	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	9 av 10
Framgår lengden på omkjøringsruten?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 av 10
Framgår tilleggsreisetid i forhold til reisetid på stengningslenken (normal reisetid)?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 av 10
Framgår maks kapasitet i timetrafikk for omkjøringsruten?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Framgår kjøretøyrestriksjoner mht. aksellast vinter, vår og sommer, samt høyde bredde og lengdegrenser?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 av 10
Finnes skiltplan for viktige vegkryss på omkjøringsruten?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 av 10
Er planen revidert?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Er planen distribuert i samsvar med krav?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Går problempunktene Vegtilsynet har kartlagt fram av planen?											
Framgår vegstrekninger eller bruer med aksellastrestriksjoner eller breddebegrensning?	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Ja	Nei	5 av 10
Framgår tunneller og bruer med høydebegrensning?	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	2 av 10
Framgår strekninger med lokale trafikkmiljøproblemer?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Framgår gjennomført en konsekvensvurdering av fordeler og ulemper med mulige omkjøringsruter?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Framgår ulykkespunkter på omkjøringsstrekningen?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Framgår vegkryss med dårlig kapasitet?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Framgår stigninger og punkter som kan bli vanskelig å trafikkere på vinterstid?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Er det gjennomført befarings med Svv, politi og kommune, samt andre aktuelle naboer til veg og er det tiltak som er /burde vært gjennomført før omkjøringsveg tas i bruk?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Står det noe om samarbeid/avklaringer med eksterne parter?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Går kriterium for å iverksette plan fram av planen? Kap. 3.6	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Sier planen noe om behovet for varslings- og reserveutstyr? Kap. 3.7	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	0 av 10
Er planen tatt inn i tilhørende driftskontrakt?	Ja	Nei	ja	nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	3 av 8

Vedlegg 2: gjennomgang av planer i Nord-Trøndelag

Utvalg av planer som skal gjennomgås

Plan 1: 1 og 2 i innholdslista for D2-S17 Beredskapsplaner (2013-11-07) E6 Tildra - Sveamyra (begge retninger)
 Plan 2: Plan nr 3 i innholdslista for D2-S17 Beredskapsplaner (2013-11-07) E6 Kolsum - Gullberget (sørgående felt stengt)
 Plan 3: Plan nr: 4 og 5 i innholdslista for D2-S17 Beredskapsplaner (2013-11-07) E6 Eknekrysset - Holsand (begge retninger)
 Plan 4: Plan nr: 6 og 7 i innholdslista for D2-S17 Beredskapsplaner (2013-11-07) E6 Hotran - Holsand
 Plan 5: Plan nr: 8 og 9 i innholdslista for D2-S17 Beredskapsplaner (2013-11-07) E6 Gråmyra - Holsand (begge retninger)
 Plan 6: Plan nr: E006 - rute 1, Asp - Vegset - E6 Asp - Vegset
 Plan 7: Plan nr: E006 - rute 2, Vegset - Mediå (Grong) E6 Vegset - Mediå (Grong)
 Plan 8: E006 - rute 3, Mediå (Grong) - Gartland, E6 Mediå (Grong) - Gartland

Gjennomgang av Region Midt sine planer for omkjøringsruter tilsynssak nr 2015-03

	plan 1	plan 2	plan3	plan 4	plan 5	plan 6	plan 7	plan 8	oppsummering
Finnes oversiktskart som viser stengingslenker og omkjøringsruter?	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	8 av 8
Stemmer stengingslenker og omkjøringsruter overens med detaljkart?	ja	ja	ja	ja	ja	nei	nei	nei	5 av 8
Er oversiktskartene over stengningslenker og omkjøringsruter i digital utgave i henhold til Statens vegvesens standard?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Finnes separat detaljkart over hver stengningslenke og omkjøringsrute på en veg?	ja	ja	ja	ja	ja	nei	nei	nei	5 av 8
Vises hovedparsell og kilometer i hver ende av stengningslenken?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Viser omkjøringsrute for hver stengningslenke vegnummer evt omkjøringsruten?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Finnes en beskrivelse av hver lenke og omkjøringsrute?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Viser nummer på stengningslenke og evt omkjøringsrute og er det i samsvar med krav?	ja	ja	ja	ja	ja	nei	nei	nei	5 av 8
Vises hovedparsell og kilometer i hver ende av stengningslenken?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår viktige stedsnavn og navn på viktige vegkryss på stengningslenke og omkjøringsrute?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår vegnummer på omkjøringsruten?	ja	ja	ja	ja	ja	nei	nei	nei	5 av 8
Framgår lengden på omkjøringsruten?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår tilleggsreisetid i forhold til reisetid på stengningslenken (normal reisetid)?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår maks kapasitet i timetrafikk for omkjøringsruten?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår kjøretøyrestriksjoner mht. aksellast vinter, vår og sommer, samt høyde bredde og lengdegrenser?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Finnes skiltplan for viktige vegkryss på omkjøringsruten?	ja	ja	ja	ja	ja	nei	nei	nei	5 av 8
Er planen revidert?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Er planen distribuert i samsvar med krav?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Går problempunktene Vegtilsynet har kartlagt fram av planen?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår vegstrekninger eller bruer med aksellastrestrisjoner eller breddebegrensning?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår tunneller og bruer med høydebegrensning?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår strekninger med lokale trafikkmiljøproblemer?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Er det gjennomført en konsekvensvurdering av fordeler og ulemper med mulige omkjøringsruter?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår ulykkespunkter på omkjøringsstrekningen?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår vegkryss med dårlig kapasitet?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Framgår stigninger og punkter som kan bli vanskelig å trafikere på vinterstid?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Er det gjennomført befaring med SvV, politi og kommune, samt andre aktuelle naboer til veg og er det tiltak som er /burde vært gjennomført for omkjøringsveg tas i bruk?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Står det noe om samarbeid/avklaringer med eksterne parter?	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	nei	0 av 8
Går kriterium for å iverksette plan fram av planen? Kap. 3.6	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	8 av 8
Sier planen noe om behovet for varslings- og reserveutstyr? Kap. 3.7	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	8 av 8
Er er planen tatt inn i tilhørende driftskontrakt?	ja	ja	ja	ja	ja	nei	nei	nei	5 av 8