

TEMA

Nasjonal veileder for sikkerhet ved akutte hendelser på eller ved veg

November 2023



Direktoratet for
samfunnssikkerhet
og beredskap



Utgitt av: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 2023

ISBN: 978-82-7768-535-9 (PDF)

Omslagsfoto: Stian Olberg, DSB

Grafisk produksjon: ETN Grafisk, Skien



Nasjonal veileder for sikkerhet ved akutte hendelser på eller ved veg



FOTO: STIAN O. BERG DSB.

	Forord	5
1	Innledning	7
	1.1 Helse, miljø og sikkerhet (HMS)	8
	1.2 Avgrensning.....	9
	1.3 Opplæring, implementering og øving.....	9
2	Faseinndeling	11
	2.1 Varslings- og utrykningsfasen	12
	2.2 Akuttfasen.....	12
	2.3 Driftsfasen.....	12
	2.4 Normaliseringsfasen.....	13
3	Definisjoner	15
4	Ansvar og myndighet	17
	4.1 Plikter ved trafikkuhell	18
	4.2 Politiet	18
	4.3 Brann- og redningsvesenet	18
	4.4 Helsevesenet	19
	4.5 Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene	19
	4.6 Bilbergings-tjenesten	20
	4.7 Drifts-entreprenør	20
5	Generelt om sikkerhet for innsatspersonell	21
	5.1 Tversgående sikring	22
	5.2 Buffersone.....	22
	5.3 Beskrivelse av sikring i akuttfasen	23
	5.4 Energiabsorberende sikring	23
	5.5 Midlertidige fartshumper	23
6	Varslings- og sikringsutstyr	25
	6.1 Personlig utrustning	26
	6.2 Brann- og redningsvesenet	26
	6.3 Helse.....	27
	6.4 Politi.....	27
	6.5 Bilberger.....	28
	6.6 Drifts-entreprenør	28
7	Symbol- og figurforklaringer	29
8	Varslings- og utrykningsfasen	31
	8.1 Varsling.....	32
	8.2 Kommunikasjon via nødnett	32
	8.3 Utrykning (på vei til stedet)	32
9	Oppmarsj på hendelsessted	33
	9.1 Første enhet på hendelsesstedet – uavhengig av etat og vegtype.....	34
	9.2 Ved flere enheter/alle etater på hendelsesstedet – uavhengig av vegtype.....	34
	9.3 «Ta med køen»-prinsippet.....	35
	9.4 Hendelser på tofeltsveg	35
	9.5 Hendelser på firefeltsveg.....	37
	9.6 Ved akutt hendelse som involverer én etat.....	42
10	Henvisninger	43



FORORD

Formålet med denne veilederen er bidra til økt sikkerhet for nødetater og bilbergingstjenesten i håndtering av akutte hendelser på eller ved veg.

Etter initiativ fra Øvre Romerike Brann og redning har Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB) invitert Politidirektoratet (POD), Helsedirektoratet, Statens Vegvesen og Bransjeutvalg for bilberging (BUB) til å delta i dette viktige arbeidet. Arbeidet er forankret i Samarbeidsmøtet mellom DSB, POD og Helsedirektoratet. I utarbeidelsen er det tatt utgangspunkt i veilederen «Sikkerhet på vei for nødetatene», som er laget av nødetatene i Østfold i fellesskap.

Arbeid på eller ved veg etter ulykker er forbundet med høy risiko. Det har vært flere fatale hendelser og mange mindre ulykker gjennom årene. Formålet er å bidra til å redusere risikobildet gjennom felles rutiner, nødvendig utstyr og opplæring.

Vi oppfordrer alle etater til å implementere veilederen slik at alle ivaretar sikkerheten på best mulig måte.

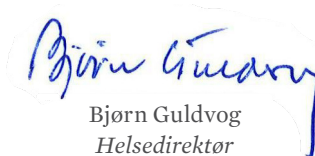
En god sikkerhetskultur er en vesentlig faktor for å implementere og arbeide med sikkerhet i ulike organisasjoner og systemer.

Vi håper veilederen bidrar til at virksomhetens ledelse og den enkelte arbeidstaker benytter veilederen til å oppnå en tryggere arbeidsplass med akseptabel risiko.

Oslo/Tønsberg, november 2023



Marie Benedicte Bjørnland
Politidirektør
Politidirektoratet



Bjørn Guldvog
Helsedirektør
Helsedirektoratet



Elisabeth Aarsæther
Direktør
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap



Ingrid Dahl Hovland
Direktør
Statens vegvesen



Terje Høyem
Bransjeutvalg for
bilberging

KAPITTEL

01

Innledning



INNLEDNING

Arbeidet med en nasjonal veileder for nødetatenes sikkerhet ved akutte hendelser på eller ved veg er igangsatt som et resultat av innspill fra Øvre Romerike brann og redning etter en hendelse i desember 2020, der flere innsatspersonell ble skadet.

Hensikten med arbeidet har vært å imøtekomme bestemmelsen i arbeidsmiljøloven § 4-1. Generelle krav til arbeidsmiljøet:

«Arbeidsmiljøet i virksomheten skal være fullt forsvarlig ut fra en enkeltvis og samlet vurdering av faktorer i arbeidsmiljøet som kan innvirke på arbeidstakernes fysiske og psykiske helse og velferd. Standarden for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø skal til enhver tid utvikles og forbedres i samsvar med utviklingen i samfunnet.»

Uoppmerksomhet utgjør en stor risiko i trafikken. I én av tre dødsulykker er uoppmerksomhet en medvirkende faktor, og andelen ulykker som skyldes dette har økt over tid og vil sannsynligvis fortsette å øke.¹ De siste årene har også vist at kjøretøy med autonome/selvkjørende systemer har skapt et nytt potensial for ulykker.

Veilederen beskriver hvordan operatører ved nødmeldesentraler, innsatspersonell fra brann, helse, politi, bergingsselskaper og andre aktører kan forebygge ulykker på innsatspersonell og øvrige trafikanter ved hendelser på eller ved veg gjennom:

- Rask identifisering av hendelser hvor det nødvendig med aktive sikringstiltak.
- Gjensidig varsling og informasjonsdeling av alle nødetater (trippelvarsling) og Vegtrafikksentralen (VTS).
- Etablere sikker kommunikasjon mellom involvert innsatspersonell.

For å oppnå dette anses det som viktig at veilederen bidrar til:

- Økt risikoforståelse, herunder hva som er akseptabel risiko og en felles forståelse av sikkerhet.
- Å forstå samspillet mellom aktørene og betydningen av informasjonsutveksling.
- Forslag til forsvarlig sikring av ulykkesområdet (hendelsessted) på/ved veg.
- Spesiell oppmerksomhet mot høyhastighetsveg.
- Avklarte ansvars- og arbeidsoppgaver.
- Felles begrepsapparat.
- Tidlig varsling av nødvendige ressurser, slik at de kan utnyttes effektivt.

Målgruppen for denne veilederen er alt personell i nødmeldesentralene, vegtrafikksentralene, nødetatene og bilbergere.

Formålet med veilederen er å:

- Sikre innsatspersonellet best mulig.
- Redusere antall følgeuhell og uønskede hendelser.
- Oppnå effektiv redningsinnsats ved ulykker på vegene.
- Redusere samfunnsøkonomiske utgifter.

1.1

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS)

Innsatspersonellet skal ha høyt fokus på egen sikkerhet. Helse-, miljø- og sikkerhetsvurderinger skal være en del av planleggingen og gjennomføringen av alle akutte hendelser på eller ved veg. HMS-arbeidet er et lederansvar, men alle aktører som deltar skal bidra til å ivareta HMS ved å følge de tiltak som blir iverksatt. Alle aktørene som bidrar er i sitt virke gjennom egen fagetat underlagt eget HMS-regime gjennom arbeidsmiljøloven, HMS-forskrifter eller annet internt regelverk hos den enkelte aktør.

¹ <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/oppmerksomhet>

Alle ressurser som bidrar under hendelsen har et ansvar for å ivareta sikkerheten og sikkerhetstiltak forutsettes innlemmet i utdanning, opplæring, utrustning og planverk. HMS-arbeidet bør bygges opp systematisk gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser for denne type hendelser hos alle som bidrar.

1.2

AVGRENSNING

Veilederen angir oppmarsj på hendelsessted som prinsipper på veg, uavhengig av type hendelse. Hendelser i tunneler, på broer og hendelser som involverer farlige stoffer må i tillegg tilpasses de ulike beredskapsplanene som foreligger.

1.3

OPPLÆRING, IMPLEMENTERING OG ØVING

For å være godt nok forberedt til å arbeide på en sikker måte i et trafikkert område er det behov for både opplæring av personell og anskaffelse av nødvendig utstyr.

Det er opp til den enkelte etat hvordan man implementerer oppstillingsprinsippene, men det anbefales at opplæring og implementering gjennomføres i samarbeid med aktuelle aktører og som øvingsmomenter i samvirkesammenheng.

Veilederen bør benyttes regelmessig i forbindelse med opplærings- og øvelsessesjoner for alle aktørene. Dette bidrar til en bedre forståelse av de ulike partenes roller og ansvar, en forbedring av samarbeid, HMS og koordinering ved akutte hendelser på eller ved veg.

Ved planlegging og gjennomføring av øvelser på eller ved veg vises det til krav som stilles i N301:2022 Arbeid på eller ved veg, Statens vegvesen.

Utstyrsanskaffelser må vurderes ut fra behov. I kapittel 8 beskrives anbefalinger om utstyr.

Nasjonal kompetansetjeneste for prehospitalet akuttmedisin (NAKOS) har utarbeidet et e-læringskurs som ligger tilgjengelig på plattformen. Kurset krever bruker og pålogging med ID-porten.

Implementering av veilederen bør tas inn som en del av opplæring for utrykningspersonell og bilbergere.

KAPITTEL

02

Faseinndeling



Veilederens operative del er inndelt i varslings- og utrykningsfasen, akutfasen, driftsfasen og normaliseringsfasen.



FIGUR 1. Figuren viser veilederens virkeområde fra varslings- og utrykningsfasen til normaliseringsfasen.

2.1

VARSLINGS- OG UTRYKNINGSFASEN

Tidsrommet fra hendelse blir varslet inn til en av nødmeldesentralene til første ressurs er fremme på hendelsesstedet.

Den som skal regulere og anviser trafikk:

- Eget plassering.
- Synlig merket.
- Ta hensyn til plassering slik at man er synlig for trafikanter.
- Benytt eget lysutstyr.
- Sørg for evakueringsmulighet.
- Tilgjengelig i aktuelle talegrupper for å kunne nå ut med kritisk informasjon dersom fare oppstår for annet innsatspersonell.

2.2

AKUTTFASEN

Tidsrommet fra første ressurs har ankommet hendelsesstedet til antall ressurser er i tråd med behovet.

- Ved ankomst, gi rask vindusmelding i felles tildelt talegruppe.
- Vurder sikkerhet opp mot trafikkbildet og stedlige forhold (veggrep/friksjon, hastighet, vær, sikt etc.).
- Ta med køen (se kap. 9.3).
- Vurder å stenge ett – eller flere kjørefelt.
- Organiser oppmarsj på hendelsesstedet – Tenk veg inn/ut for nødetatene, også for rask evakuering.
- Ved alarmering av luftambulanse og redningshelikopter, vurder landingsforhold på eller i nærheten av veger og effektiv kommunikasjon mellom helikoptre og involverte etater.

Lysbruk:

- Vær bevisst på hvordan lys på utrykningskjøretøyene brukes når de plasseres på hendelsesstedet.
- Benytt parklys når utrykningskjøretøy plasseres, for å øke synlighet av blålys.
- Arbeidslys som vender vekk fra hendelsesstedet bør slås av.
- Benytt demp-funksjon på blålys der det er formålstjenlig.

Oppmarsj på hendelsessted

Begrepet benyttes som en samlebetegnelse for hvordan de enkelte utryknings- og bergingskjøretøy bør plasseres/organiseres på hendelsesstedet ut fra de funksjoner kjøretøyene skal inneha (varsling, sperring, utstyr osv.). Ved å ha en plan for slik oppstilling så tidlig som mulig, allerede i første vindusmelding, kan man forebygge unødig behov for flytting av utryknings- og bergingskjøretøy når brann- og redningsvesenet for eksempel skal foreta hurtigfrigjøring eller helse skal starte evakuering av skadde.

2.3

DRIFTSFASEN

Tidsrommet fra antall ressurser er i tråd med behovet til livreddende innsats er avsluttet.

- Kontinuerlig fokus på egen og kollegers sikkerhet
- Oppheving av begrensninger i trafikkaviklingen kan ikke gjøres før alt innsatspersonell er informert.
- Optimalisere og utbedre allerede påbegynte oppgaver relatert til sikkerhet på veg.
- Etatsspesifikke oppgaver.
- Berging.

- Før rydding av hendelsessted starter skal dette godkjennes av politiet, slik at bevis (spor i kjørebane, nedfall fra kjøretøy etc.) ikke blir fjernet eller ødelagt.
- Det er som oftest driftsentreprenøren som står for det øvrige oppryddingsarbeidet på stedet, spesielt om det er skade på vegutstyr mv. Dette arbeidet kan ha behov for å fortsette etter akuttfasen, når nødetatene ikke lenger er på stedet.

2.4

NORMALISERINGSFASEN

Tidsrommet fra livreddende innsats er avsluttet til alle ressurser har forlatt hendelsesstedet og normal trafikkavvikling er gjenopprettet eller at driftsentreprenør har overtatt ansvaret.

- Når akutt- og driftsfasen er over, overlater politiet ansvaret til vegholder/VTS/berger. Overføring av ansvaret må skje som et samarbeid.
- Nødetatene har ansvaret for at hendelsesstedet ikke forlates før det er forsvarlig sikret og ikke medfører fare for andre. Overføring av informasjon om eventuell restrisiko til de som overtar ansvaret har stor betydning (for eksempel strømførende kabler, rasfarlige områder).
- VTS rekvirerer aktuell entreprenør til opprydding. For kommunale veger er dette kommunens ansvar (Veglovens § 10).
- Trafikkberedskapsplaner vil være viktig også når hendelsen er i overgangen fra drifts- til normaliseringsfasen.
- Oppheving av begrensninger kan ikke gjøres før området er ryddet og klarert, og alt innsattpersonell er informert.
- Det må defineres tydelig når ansvar skal overtas av driftsentreprenør (det akutte er over) og hvilke lokale rutiner man bør ha for slik overtakelse.
- Vegholder kan fortsatt ha gjenstående oppgaver når man kommer til normaliseringsfasen og nødetatene er ferdig med sine lovpålagte oppgaver. Det er politiet eller ansvarlig nødetat som er ansvarlig for å informere vegholder/driftsentreprenør om dette – og ikke forlate stedet før plan for arbeidsvarsling er iverksatt.
- Så snart som mulig klargjøre utstyr til nytt oppdrag i henhold til egne rutiner.
- Gjennomføre debrief med tilbud om deltakelse for alle involverte aktører.
- Erfaringsoverføring etter hendelse.

2.4.1 Erfaringslæring

- Uønskede hendelser og ulykker med tilhørende konsekvenser i de ulike fasene vil kunne forekomme selv om ulike tiltak er implementert.
- Man må nyttiggjøre seg erfaringer etter uønskede hendelser som oppstår i de ulike fasene gjennom gode systemer for dokumentasjon, kvalitetssikring og implementering.
- Hvilke, hvordan og hvorfor både eventuelle barrierer og organisatoriske prosesser manglet eller sviktet må analyseres.
- Svarene skal brukes til å eventuelt justere eller styrke risikostyringen i utførelsen av de ulike fasene (implementering).
- Erfaringslæring har sammenheng med sikkerhetskultur, både etatsvis og i samvirke, der både evne og vilje til å lære er til stede.
- Videre opplæring må inneholde erfaringer fra tidligere uønskede hendelser og ulykker.



KAPITTEL

03

Definisjoner



DEFINISJONER

BEGREP	DEFINISJON
2-feltsveg/tofeltsveg	Veg med to gjennomgående kjørefelt.
4-feltsveg/firefeltsveg	Veg med fire gjennomgående kjørefelt.
Bilbergingstjenesten	Kommersiell aktør som rekvireres for bistand ved hendelser.
DMO	Forkortelse for Direct Mode Operation.
Driftsentreprenør	Innleide entreprenører som forvalter framkommelighet og trafiksikkerhet på vegene på vegne av Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene. Oppgavene til driftsentreprenørene er blant annet å brøyte og strø fylkesvegene om vinteren og gjennomføre kantklipp, renhold av vegene og enkle vedlikeholdsoppgaver. VTS kan skilte og sperre av veier (broer og tunneler), og tidlig gi råd/varsle om eventuelle omkjøringsveier.
Energiabsorberende sikring	En sikring av en slik art at den ikke stopper trafikanten momentant, men reduserer belastningen enten ved at sikringen deformeres eller forflyttes.
Gateway	En funksjon på noen terminaler i Nødnett. Gateway-funksjon brukes som et bindeledd mellom Nødnett og nødnettradioer som er utenfor Nødnetts dekningsområde. En Gateway tar imot DMO-trafikk og videresender inn i nettet.
Høyhastighetsveg	Avkjørselsfri veg bygd for 90 km/t med planfrie kryss.
Repeater	En funksjon på noen terminaler i Nødnett. Repeaterfunksjon fungerer som lokal basestasjon ved manglende dekning, og fungerer dermed som en forsterker. En DMO-Repeater tar imot og videresender automatisk DMO-trafikk mellom to eller flere TETRA-terminaler som ikke kan nå hverandre direkte og sørger for at de kan kommunisere med hverandre.
Skiltmyndighet	Den som har eller har fått delegert myndighet etter skiltforskriften til å fatte vedtak om bruk av offentlige trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignaler, og som har fullmakt til å godkjenne arbeidsvarslingsplaner.
TMA	Truck Mounted Attenuator – større kjøretøy påmontert støtabsorberende utstyr se også energiabsorberende sikring.
Triage	Sortering av pasienter etter skadegrad i forbindelse med ulykker med mange skadde.
Vegeier	Statens vegvesen, fylkeskommunen eller kommunen.
Vegholder	Den som i praksis har driftsansvar for vegen.
Vegmyndighet	Den som har myndighet etter veglovens bestemmelser.
Vegtrafikksentralen (VTS)	Har som oppgave å overvåke og styre vegtrafikken for statlige og fylkeskommunale veger, og varsle om hendelser og informere om status på vegnettet. Oppgavene omfatter både normalsituasjonen, avvikssituasjoner og uønskede hendelser, samt planlagte og akutte situasjoner. VTS kan skilte og sperre av veier (broer og tunneler), og tidlig gi råd/varsle om eventuelle omkjøringsveier.

KAPITTEL

04

Ansvar og
myndighet



FOTO: STIAN OLBERG, DSB.

4.1

PLIKTER VED TRAFIKKUHELL

Enhver som med eller uten skyld er innblandet i trafikkuhell, skal straks stanse og hjelpe personer og dyr som er kommet til skade, og for øvrig delta i de tiltak som uhellet gir grunn til. Denne plikt har, om det er nødvendig, også andre som er i nærheten eller som kommer til stedet.²

4.2

POLITIET

Politiet har det overordnede ansvaret for trafikkregulering når hendelser oppstår. Politiet har myndighet til å stenge en veg og omdirigere trafikken hvis dette er nødvendig i forbindelse med en hendelse (vegtrafikkloven § 9. *Trafikkregulering* – se tekstboks). Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen har også slik myndighet, se kap. 4.5.

Vegtrafikkloven

§ 9. Trafikkregulering.

Politiet kan regulere trafikken slik forholdene i hvert enkelt tilfelle krever det, og kan herunder fravike det som er fastsatt i eller i medhold av § 4. Trafikkregler, § 5. Skiltregler m.m., § 6. Fartsregler, § 7. Særlige forbud mot trafikk og § 8. Vilkårsparkering til allmennheten mv. Politiet kan også som ledd i trafikkregulering helt eller delvis sperre en vegstrekning for et kortere tidsrom. Enhver plikter straks å rette seg etter de påbud og forbud om regulering av trafikken som politiet gir muntlig, eller ved tegn, skilt, signal eller på annen måte.

4.3

BRANN- OG REDNINGSVESENET

Brann- og redningsvesenets ansvar er å være innsatsstyrke ved brann og andre akutte ulykker der det er bestemt med grunnlag i kommunens risiko- og sårbarhetsanalyse. Dette følger av brann- og eksplosjonsvernloven. Den samme loven gir også brann- og redningsvesenet fullmakt til å inneha ordensmyndighet på hendelsessted inntil politiet ankommer stedet.

I situasjoner hvor nødetater som er tillagt slik myndighet ikke er til stede skal Sivildforsvaret lede redningsinnsats og ha ordensmyndighet.³ Hva ordensmyndighet innebærer beskrives nærmere.

Brann- og eksplosjonsvernloven § 12. Fullmakter ved brann og andre ulykkessituasjoner

§ 12. Fullmakter ved brann og andre ulykkessituasjoner

«Leder av brannvesenet

- a. har ledelsen av brannbekjempelsen,
- b. har skadestedsledelsen ved andre ulykkessituasjoner inntil ledelsen overtas av politiet,
- c. har ordensmyndighet inntil politiet kommer til stedet,

...

Fullmaktene i første ledd gjelder tilsvarende for den som i lederens sted har innsatsledelsen på brann- eller hendelsesstedet.»

«Med ordensmyndighet menes bistand for å gjenopprette og opprettholde orden i skaderammede områder, og trafikkavvikling som er nødvendig for å sikre skadestedet. Dette vil blant annet innebære myndighet til å bortvise publikum fra stedet, avsperring av område, trafikkdirigering mv.»³

I tillegg til bortvisning av publikum og avsperring⁴ av område kan man dermed legge til grunn at ordensmyndighet også omfatter blant annet trafikkregulering som er nødvendig å sikre skadestedet.

² Lov om vegtrafikk § 12 Plikter ved trafikkuhell.

³ Lov om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivildforsvaret (sivilbeskyttelsesloven) §4 første ledd bokstav e.

⁴ Prop. 91 L (2009–2010) Lov om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivildforsvaret (sivilbeskyttelsesloven) Kap. 18 til § 4 Sivildforsvarets oppgaver og ansvar. Teksten til første ledd bokstav e.

Justis- og beredskapsdepartementet bekrefter at trafikkregulerende tiltak også omfatter eventuell bruk av midlertidige fartshumper.⁵

Ordensmyndighet i § 12 første ledd bokstav c er avgrenset og innebærer ikke politimyndighet.

Brann- og redningsvesenets innsats er knyttet til akuttsituasjonen. Fra det tidspunkt man fastslår at det ikke lenger foreligger en akuttsituasjon – med tanke på faren for liv og verdier – opphører også brann- og redningsvesenets lovpålagte plikter.⁶

4.4

HELSEVESENET

Helsetjenesten i Norge er organisert i to forvaltningsnivåer; kommunene har ansvar for primærhelsetjenester (bl.a. legevakt, legevaktsentral og kriseteam) og helseforetakene har ansvar for spesialisthelsetjenester (bl.a. sykehus, bil-, båt- og luftambulanse og AMK). Alle disse ressursene har en viktig rolle i helsetjenestens innsats for å yte nødvendig helsehjelp ved ulykker og andre større hendelser.

4.5

STATENS VEGVESEN, FYLKESKOMMUNENE OG KOMMUNENE

Statens vegvesen har ansvaret for riksvegene og oppgavene knyttet til disse. Samme rolle har fylkeskommunen knyttet til fylkesvegene og kommunen til kommunale veger.

Vegstenging som følge av hendelse eller forhold på vegen eller i vegens omgivelser gjøres i samsvar med vegtrafikkloven.⁷ Slikt vedtak treffes for riks- og fylkesveg av skiltmyndighet hos Statens vegvesen og skiltmyndighet hos kommunen for kommunal veg. Slike hendelser kan for eksempel være ras, flom og sterk vind mens forhold på vegen kan dreie seg om skredutsatte områder, sjøfyllinger eller andre kritiske punkter.

Normalbestemmelsene om skilting, signaler og oppmerking er bindende for alle skiltmyndigheter, også kommuner og politi.

N301 Arbeid på og ved veg

«Det skilles i vegnormalen mellom varsling og sikring.

- Varsling omfatter bruk av trafikkteknisk utstyr for å lede, varsle og regulere trafikken.
- Sikring er fysisk sikring av arbeidere og trafikanter, slik at sannsynligheten for skade reduseres, og konsekvensene av eventuelle skader minimaliseres.

Utgangspunktet for vegnormalen er hensynet til sikkerhet for arbeidere og trafikanter. Sentralt i dette er nullvisjonen, som betyr at vi skal forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene vi ikke klarer å forhindre.

Vegnormalen retter seg mot alle som utfører arbeid på veg, særlig de som er ansvarshavende for varsling og sikring, samt planleggere av arbeidsvarsling, bygg-herre, myndigheter mv.»

4.5.1 Vegtrafikksentralen

Vegtrafikksentralen (VTS) har myndighet til å iverksette trafikkregulering i tunneler, på broer, fjelloverganger og på enkelte motorveganlegg. På veger med styring fra VTS vil det også være planlagte styringer som kan utføres. Eksempel på planlagte styringer kan være variable skilter som kan endre fartsgrense, automatiske bomber etc.

VTS håndterer hendelser og varsler nødetater, vegeiere, driftsentreprenører og ledelse internt i Statens vegvesen og fylkeskommunene ved ulike type hendelser på og ved veg.

⁵ Justis- og beredskapsdepartementet Brev til DSB 11.02.2023 – Bruk av midlertidige fartshumper ved akutte hendelser på eller ved veg

⁶ Jf. Rundskriv HR-4/95 Rapport om brannvesenets adgang til å ta betaling for sine tjenester, jfr. Tilhørende rapport med samme tittel, pkt. 6.3.

⁷ Vegtrafikkloven § 7, Særlige forbud mot trafikk, annet ledd.

4.6

BILBERGINGSTJENESTEN

Bilbergingstjenesten støtter nødetatene med det utstyr og de kapasiteter de innehar, til varsling, utførelse av redningsarbeid og førstehjelp. Bilbergingstjenesten generelt er underlagt egne varslingsplaner.

4.7

DRIFTSENTREPRENØR

Ved ulykker som er av en slik art at trafikken blir påvirket i lang tid, bør driftsentreprenør involveres. Driftsentreprenør kan bistå med å lede trafikk inn på annet vegnett.

Ved hendelser som går over lengre tid bør man også vurdere å involvere vegeier.

Håndtering av trafikk i forbindelse med hendelser skal være angitt i beredskapsplaner, samt at det for en stor del av vegnettet er laget egne trafikkberedskapsplaner.



FOTO: STIAN OLBERG, DSB.

KAPITTEL

05

Generelt om
sikkerhet for
innsatspersonell

Generelle råd for innsatspersonellens adferd på hendelsessted

- Unngå opphold i utrykningskjøretøy som benyttes til sikring.
- Er du sikker på at du blir sett?
- Ha blikk på trafikken (blikkontakt) – tenk retrettmulighet – vær oppmerksom – diriger trafikk – pass på kollegaen.
- Andre trafikanters uoppmerksomhet, reaksjonstid, vær og føreforhold kan øke stopptiden.
- Vær oppmerksom på andre trafikanters uoppmerksomhet ved landing av helikopter.
- Stedlige forhold og eventuell forvarsling kan påvirke påregneligheten som forventes av trafikanten. Man må vurdere siktforhold, kurvatur, hastighetsnivå på veien mv.
- Vær oppmerksom på andre farer på hendelsessted: strømførende kabler, ustabile konstruksjoner, lekkasjer, oljesøl m.m.).
- Eventuell passerende trafikk skal reguleres ned til gangfart.

Så lenge det er pasienter i innsatsområdet må alle etater fokusere på:

- Sikkerhet – identifisering av farer for pasient og redningspersonell, sikring av hendelsesstedet og deretter raskest mulig tilgang til de skadde.
- Pasient – antall pasienter, skadepanorama, triage, livreddende tiltak, hypotermiforebygging og nødvendig behandling.
- Evakuering – effektiv evakueringskjede for transport av skadde i riktig rekkefølge til riktig nivå i helsetjenesten.⁸

5.1 TVERSGÅENDE SIKRING

Tversgående sikring er en fysisk hindring som sikrer at kjørende ikke kommer inn på hendelsesstedet og påfører seg selv, innsatspersonell eller utstyr skade. Dette vil være den første sikringen kjørende møter når de kommer inn mot hendelsesstedet. Man må være oppmerksom på at TMA også er en tversgående sikring.

Trafikanten må først settes i stand til å handle riktig, så skal sikringen fungere som en buffer for å unngå nye hendelser. Det ligger i den tversgående sikringens natur at det må være forvarsling med blålys (eventuelt i kombinasjon med gult ledelys, som har til hensikt å lede trafikk). Dersom den tversgående sikringen ikke er energiabsorberende, kan trafikanten skades ved påkjørsel.

5.2 BUFFERSONE

Buffersone opprettes for å redusere risiko for skade på innsatspersonell og materiell. Det skal ikke befinne seg personer, utstyr eller annet som kan skades eller forårsake skade i denne sonen. Utrykningskjøretøy parkeres skråstilt og plasseres avhengig av om man skal la ett felt være åpent eller om begge filer eller kjøreretninger skal være helt stengt. Det skal ikke oppholde seg personer i kjøretøy som benyttes som sikring av hendelsesstedet.

Lengden på buffersonen beregnes slik:

Fartsgrense på stedet (km/t) dividert på to og deretter legge til ti meter.

Eksempel:

På høyhastighetsveg med fartsgrense 110 km/t vil buffersonen bli: $110:2+10 = 65$ meter.

Det er nødvendig å øke lengden på buffersone ved værforhold som medfører redusert friksjon (snø, underkjølt regn, våt vegbane osv.) eller dårligere sikt (tåke, regn, mørke osv.).

Ved redusert friksjon skal buffersonens lengde økes med minimum 15 meter.

Når TMA etableres skal buffersonen være i henhold til spesifikasjonen for produktet.

⁸ Jf. Nasjonal veileder for helsetjenestens organisering på skadested kapittel 4.3.1 Felles ledelsesinnsats.

5.3

BESKRIVELSE AV SIKRING I AKUTTFASEN

Sikringsmateriell skal i seg selv ikke medføre eller øke farene for skader. Sikringen skal være tilstrekkelig synlig under alle lysforhold.

5.4

ENERGIABSORBERENDE SIKRING

Energiabsorberende sikring er viktig sikkerhetsfremmende tiltak både for innsattpersonell og øvrige trafikanter. Slik sikring bør etableres raskt både som sikkerhet for innsattpersonell og øvrige vegfarende for å unngå skader. Denne type sikringsutstyr anbefales av Statens vegvesen dersom fartsgrense/fartsnivå er 60 km/t eller høyere på hendelsesstedet.

5.5

MIDLERTIDIGE FARTSHUMPER

Bruk av midlertidige fartshumper vurderes fra situasjon til situasjon i de tilfeller der man velger (av ulike årsaker) å slippe trafikk forbi hendelsessted som alternativ til å stenge trafikken helt. Det bør vurderes å begrense bruken til det vegnettet som normalt har høyest trafikkmengde og høyest fartsgrense.

Dersom midlertidige fartshumper brukes gjøres dette, for politiets del, med hjemmel i veitrafikkloven § 9, annet ledd og brann- og redningsvesenet med hjemmel i brann- og eksplosjonsvernloven § 12 første ledd bokstav c.

Det skal gjøres en risikovurdering i forkant av bruk av midlertidige fartshumper med bevissthet på negative konsekvenser for de vegfarende. Midlertidige fartshumper benyttes med varsomhet ettersom mange kjøretøy kjører veldig sakte over humpene, og det derfor oppstår stor risiko for påkjøring bakfra, og muligens kjedekollisjoner med høyt skadepotensiale.

Bruk av midlertidige fartshumper endrer ikke kravet om at øvrig trafikk forvarsles med utrykningskjøretøy med påsatt blålys og innsattpersonell som regulerer trafikk (tydelig merket og hensiktsmessig plassert). Som et risikoreduserende tiltak skal i tillegg den som er satt til å regulere trafikk informere (ansvarliggjøre) de første bilistene i køen før de sendes forbi som en type kolonnekjøring (oppmerksomhet på forankjørende osv.).

Dersom midlertidige fartshumper skal benyttes, skal det også forvarsles med skilt nr. 109 (fartshump).⁹ Ettersom det er aktuelt med flere midlertidige fartshumper, bør også utstrekning angis med underskilt 804 (se kapittel 6.2.1).

Den som utplasserer midlertidige fartshumper skal sørge for skilting, se kap., 6.2.1.

Faktorer man bør være oppmerksom på når man vurderer bruk av midlertidige fartshumper:

- Forhold som påvirker friksjon, som følge av regn, vinter, oljesøl osv.
- Kraftig nedbremsing. Når trafikken er i gang (etter den innledende fasen hvor veien er helt stengt), bør man vurdere hvor kødannelsen oppstår og hvordan sikten til køen er for vegfarende som kommer inn i området.
- Dersom halen på køen blokkerer trafikk til et farlig sted, inn i en rundkjøring, inn i tunnel (i tunnelmunning endres lysforholdene såpass at det kan være ekstra krevende for trafikantene å oppfatte kø som oppstår) mv.
- Lysforhold, blending fra motlys (solskinn), blålys, utrykningskjøretøy, etc.
- Ulemper for ulike trafikantgrupper.
- Midlertidige fartshumper skal dekke hele kjørefeltet som benyttes.
- Midlertidige fartshumper utplasseres slik at trafikantene fokuserer på å kjøre over humpene, og ikke på hendelsesstedet.
- Midlertidige fartshumper kan være problematiske for brøytebil, så man bør ta med i vurderingen hvordan brøyting håndteres dersom dette er aktuelt.

⁹ Vegnormalene N300 Trafikkskilt og N301 arbeid på og ved veg.

KAPITTEL

06

Varslings- og
sikringsutstyr



Akutte hendelser på eller ved veg inntreffer i alle landets kommuner i ulikt omfang og med ulik konsekvens. Anskaffelse av utstyr må vurderes ut fra den risiko- og sårbarhetsanalyse som foreligger ut fra ulike trafikkbilder.

Nødetatene bør gjøre seg kjent med lokalt beredskapsplanverk for involverte aktører.

Det er opp til den enkelte etat hvilket utstyr man anskaffer spesielt for varsling og sikring av hendelsessteder på eller ved veg. Utstyr og antall som er nevnt er veiledende og det oppfordres til samarbeid med aktuelle etater om anskaffelser.

Arbeidsgiver er ansvarlig for at innsatspersonell har godkjent personlig verneutstyr og innsatspersonellet har ansvar for å benytte det utstyret som stilles til disposisjon.

Det anbefales at politiets operasjonssentral skaffer oversikt over tilgjengelig godkjent energiabsorberende sikring (TMA) i sitt politidistrikt slik at de kan utalarmere TMA ved behov.

Politiet bør etablere rutiner som sikrer at driftsentreprenører kan varsles og bidra. Disse representerer vegeier/vegholder og har hensiktsmessig sikringsutstyr.

6.1

PERSONLIG UTRUSTNING

Uniformering skal være i henhold til den enkelte etats bestemmelser. Når det gjelder personlig vernebekledning så bør alle som utfører arbeid på/ ved offentlig veg åpen for alminnelig ferdsel, benytte synlighetstøy i klasse 3 i samsvar med NS-EN ISO 20471 Svært synlig vernetøy. For å tilfredsstille dette kravet kan det benyttes ekstra refleksvest/-tøy.

Sambandsutstyr/utstyr for kommunikasjon i henhold til egen organisering.

6.2

BRANN- OG REDNINGSVESENET

For å redusere unødig ferdsel i hendelsesområdet bør varslings- og sikringsutstyr fordeles mellom to utrykningskjøretøyer.

Utstyret anbefales lagret på kjøretøy som skal plasseres nærmest øvrig trafikk.

Type og omfang av utstyr for å informere andre vegfarende om hendelsen:

6.2.1 Sammenleggbare varslingstelt (foldeskilt) eller skilt

Varslingstelt (foldeskilt) med mulighet for toppmontert blinklampe og med følgende skilt for varsling:

Fareskilt

109 (FARTSHUMP)



UNDERSKILT 804 (UTSTREKNING)



153 (BIL PÅ SIDEN)



156 (UTROPSTEGN – ANNEN FARE MED UNDERSKILT)



Forskrift om offentlig trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklýssignaler og anvisninger (skiltforskriften)

§ 25. Anvisning gitt av politiet

Tegn som politiet gir for å regulere vegtrafikk har følgende betydning:

...
c) Når lykt med rødt lys svinges frem og tilbake, skal trafikant som ferdes i retning mot lyset stanse.

6.2.2 Midlertidige fartshumper

- Midlertidige fartshumper – 3 stk. (forslag om 2 stk. på hvert kjøretøy ved fordeling på to kjøretøyer).
- Skilt 109 (Fartshump) med underskilt 804 (Utsrekning) se kap. 6.2.1.

6.2.3 Varslingsutstyr

- Flash-lamper (lyspucker) m/ gult eller orange lys – 6 stk. (forslag om dobbelt antall ved fordeling på to kjøretøyer).
- Sammenleggbare kjegler m/ gult eller orange lys – 6 stk. (forslag om 4 stk. på hvert kjøretøy ved fordeling på to kjøretøyer).

6.3 HELSE

- Uniformering for helsepersonell i henhold til etatens bestemmelser. Personlig vernebekledning med synlighetstøy i klasse 3 i samsvar med NS-EN ISO 20471 Svært synlig vernetøy. For å tilfredsstille dette kravet kan det benyttes ekstra refleksvest/-tøy.

6.4 POLITI

- Godkjent verneutstyr for trafikkteneste (refleksvest/refleksjakke).
- Blålys, eventuelt i kombinasjon med oransje blinkende trafikkleder.
- Håndholdt lykt med rød hette (se tekstboks skiltforskriften § 25 c) for trafikkavvikling.

6.5

BILBERGER

- Utstyr i henhold til godkjente varslingsplaner for bilberging.
- Absorbent.

6.6

DRIFTSENTREPRENØR

- Utstyr i henhold til godkjente varslings- og beredskapsplaner.

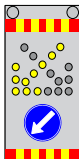
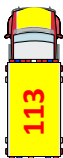
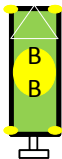
KAPITTEL

07

Symbol- og figurforklaringer



SYMBOL- OG FIGURFORKLARINGER

	Forvarsling Gult blinkende lys Skilt 156 Skilt 802		Varselpanel liten type til bruk på mindre vegger
	Forvarsling Gult blinkende lys Skilt 109 Skilt 804		Varselpanel stor type til bruk på høyhastighetsveger
	Skadet kjøretøy		Symbol varselpanel
	Ambulanse		Symbol trafikkskilt
	Politibil		Politi
	Brannbil		Tversgående sikkerhetssone, avstand fra tversgående sikring til arbeidstedet
	Bilberger		Kjegler, langsgående varsling
	Driftsentreprenør		Midlertidige fartshumper
	Bufferbil/ støtputebil		Lysmast, angir 50 meters mellomrom

KAPITTEL

08

Varslings- og
utrykningsfasen



8.1

VARSLING

Trippelvarsling gjøres i henhold til Nasjonal trippelvarslingsprosedyre.

Videre varsles:

- Vegtrafikksentralen (VTS).
- Bilbergingstjenesten.
- Vurder behov for varsling av TMA.

8.2

KOMMUNIKASJON VIA NØDNETT

All bruk av felles talegrupper besluttes av politiets operasjonssentral. Felles SAMVIRKE-talegrupper muliggjør kommunikasjon med VTS. Alle involverte aktører underrettes om valgt talegruppe uten unødig opphold, av koordinerende aktør i hendelsen.

Første enhet som kommer frem til innsatsstedet skal umiddelbart gi en kort situasjonsrapport (vindusmelding) i felles talegruppe for å beskrive hvordan situasjonen oppfattes. Påfølgende oppdatering formidles fortløpende.¹⁰

- Tidlig avklaring av felles talegruppe.
- Bruk av SAMVIRKE-talegruppe muliggjør kommunikasjon med VTS.

8.3

UTRYKNING (PÅ VEI TIL STEDET)

Relevant informasjon tilknyttet pågående hendelse skal, så snart den foreligger, meddeles i felles talegruppe. Slik informasjon kan være opplysninger og observasjoner for å ivareta sikker og effektiv utrykning og felles situasjonsforståelse.

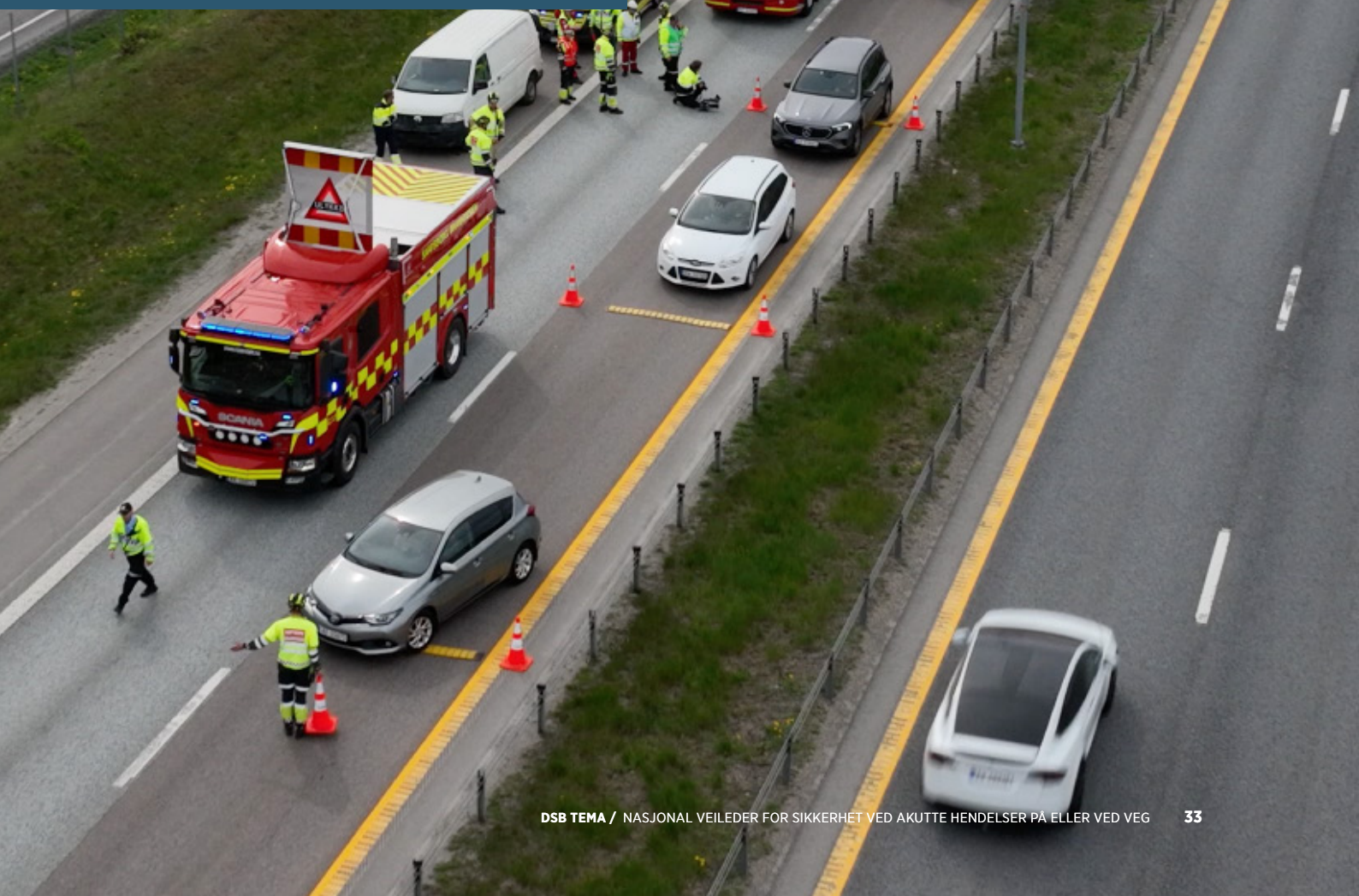
- Opprett kontakt i tildelt felles talegruppe.
- Så snart som mulig: Gi en mer detaljert tilbakemelding i tildelt felles talegruppe.
 - Hendelse, sted, utrykningsveg, omfang og sikkerhetsvurdering.
- Vurder sikkerhet.
- Planlegg oppmarsj på hendelsessted. Tenk kjørevei inn/ut for nødetatene.
- Dersom det er opplysninger som er vesentlig for øvrige mannskaper knyttet til oppdraget, skal 11x-sentralen umiddelbart videreformidle informasjonen i felles tildelt talegruppe. Jf. Felles sambandsreglement for Nødnett.

¹⁰ Felles sambandsreglement for Nødnett versjon 4.1.

KAPITTEL

09

Oppmarsj på
hendelsessted



Kapittelet beskriver, i de ulike figurene, sikrings- og oppstillingsprinsipper som man bør benytte for å hindre skader på innsatspersonell og forebygge farlige situasjoner. Det er viktig at alt involvert personell tenker sikring av hendelsessted så tidlig som mulig.

Veilederen gjelder for akutte hendelser på eller ved veg for alt offentlig vegnett.

Det vil være vanskelig å lage et tilstrekkelig antall figurer for å illustrere alle situasjoner som kan oppstå og i detalj beskrive hvordan disse skal løses. Det nevnes spesielt at de figurene hvor man har angitt plassering av personell som skal regulere trafikk, må dette sees på som veiledende og tilpasses hvert enkelt hendelsessted og stedlige forhold.

Det nevnes også at det må settes av tilstrekkelig plass til brann- og redningsvesenets kjøretøy i de tilfeller der det er aktuelt å foreta hurtigfrigjøring.

9.1

FØRSTE ENHET PÅ HENDESESSTEDET – UAVHENGIG AV ETAT OG VEGTYPE

Når første nødetat ankommer vil det være essensielt å plassere utrykningskjøretøy på en hensiktsmessig måte for å ivareta sikkerhet på hendelsesstedet (se kap. 9.4.1).

Dette gjøres med hjemmel i vegtrafikkloven § 8 Vilkårsparkering for allmennheten mv. jf. vegtrafikklovens § 11 Unntak for utrykningskjøretøy m.m.

Man må imidlertid være oppmerksom på at plassering av utrykningskjøretøy skal være gjort på en slik måte at det ikke oppstår farlige situasjoner (ikke parkere rett etter sving, bakketopp etc) jf. vegtrafikkloven §3. Dette gjelder alle nødetatene. Se kap. 2.2 Akuttfasen om lysbruk.

Uavhengig av hvilken nødetat som kommer først til hendelsesstedet vil hensiktsmessig plassering (se kap. 9.4.1) og følgende punkter være viktig:

- Gi en rask vindusmelding ved ankomst i felles tildelt talegruppe.
- Vurder sikkerhet opp mot trafikkbildet og stedlige forhold (hastighet, vær, sikt etc.).
- Ta med køen (se kap. 9.3).
- Vurder å stenge ett – eller flere kjørefelt.
- Organiser oppmarsj på hendelsessted – tenk kjørevei inn/ut for nødetatene.

9.2

VED FLERE ENHETER/ALLE ETATER PÅ HENDESES- STEDET – UAVHENGIG AV VEGTYPE

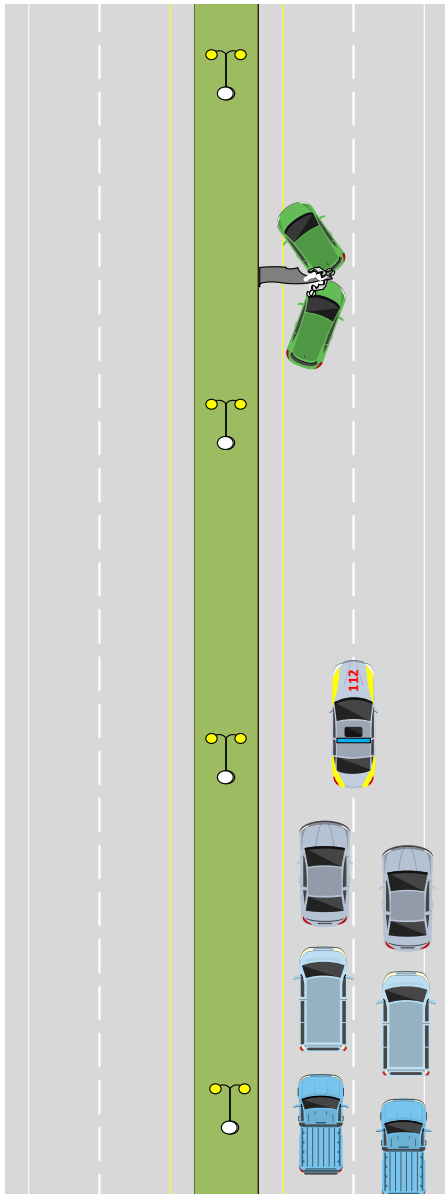
Brann- og redningsvesenet innehar ledelse og ordensmyndighet på hendelsesstedet inntil politiet overtar (se kapittel 4.3).

- Sikring med kjøretøy og trafikkregulering på begge sider av hendelsesstedet.
- Vurdere sikringstiltak, for eksempel flytte kjøretøy ut av kjørebanen.
- Organiser oppmarsj på hendelsessted – tenk kjørevei inn/ut for nødetatene.
- Dersom man velger å ha ett kjørefelt åpent skal all trafikk passere i lav hastighet.
 - muntlig informasjon til trafikant.
 - skilting.
 - egnet lysutstyr.
- Dersom man velger å ha ett kjørefelt åpent skal all trafikk passere i lav hastighet
- Tenk arbeidsfordeling opp mot HMS.
- Tidlig varsling av øvrig trafikk.
 - Forvarsling med gult blinkende lys, skilt 156 (annen fare) og underskilt 808.702 (ulykke) på begge sider av hendelsesstedet hvis mulig. (Prinsipper angitt i ulike skisser se kap. 9)

9.3

«TA MED KØEN»-PRINSIPPET

Med eget utrykningskjøretøy inn mot hendelsessted senke farten på køen før man stanser (stenger), slik at det er køen som blir buffer. Det må tas hensyn til at andre utrykningskjøretøy kan være på vei til hendelsesstedet.

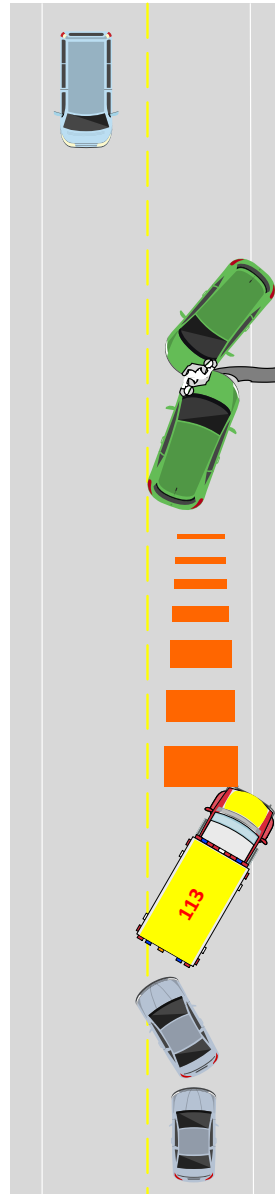


9.4

HENDELSER PÅ TOFELTSVEG

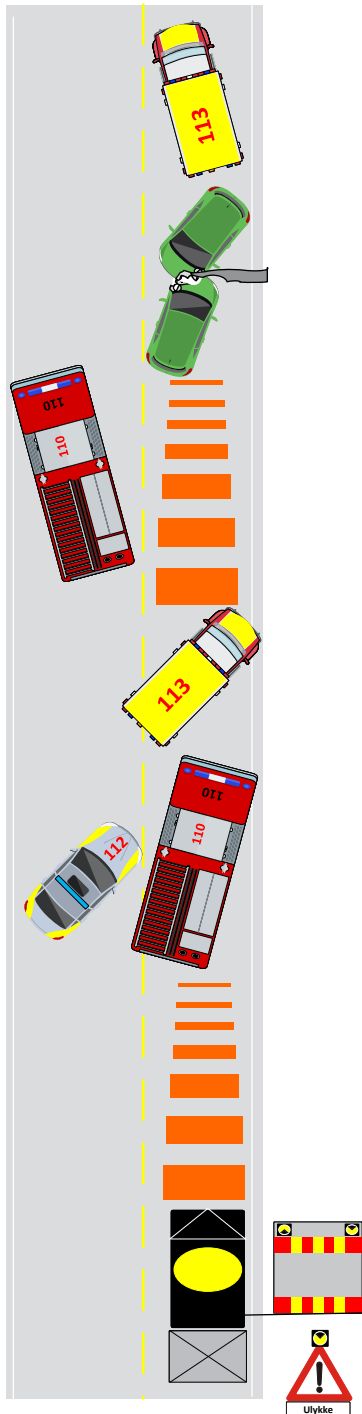
HUSK at innsatspersonell også må ha oppmerksomheten rettet mot møtende trafikk når man plasserer seg.

9.4.1 Første enhet på hendelsesstedet – etatsuavhengig – ett eller begge kjørefelt stengt

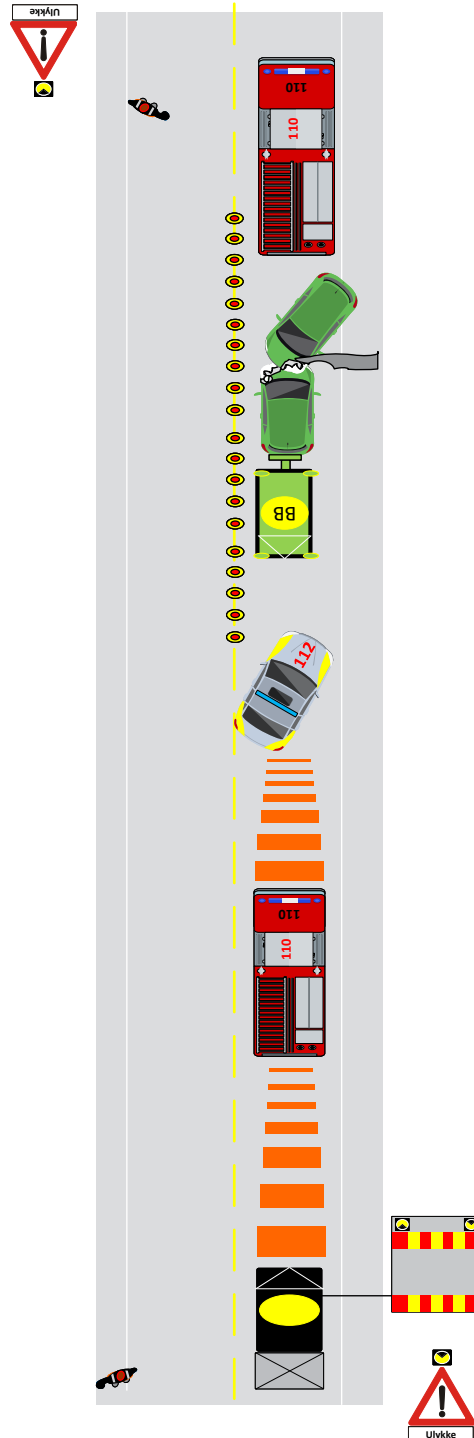


OPPMARSJ PÅ HENDESESSTED

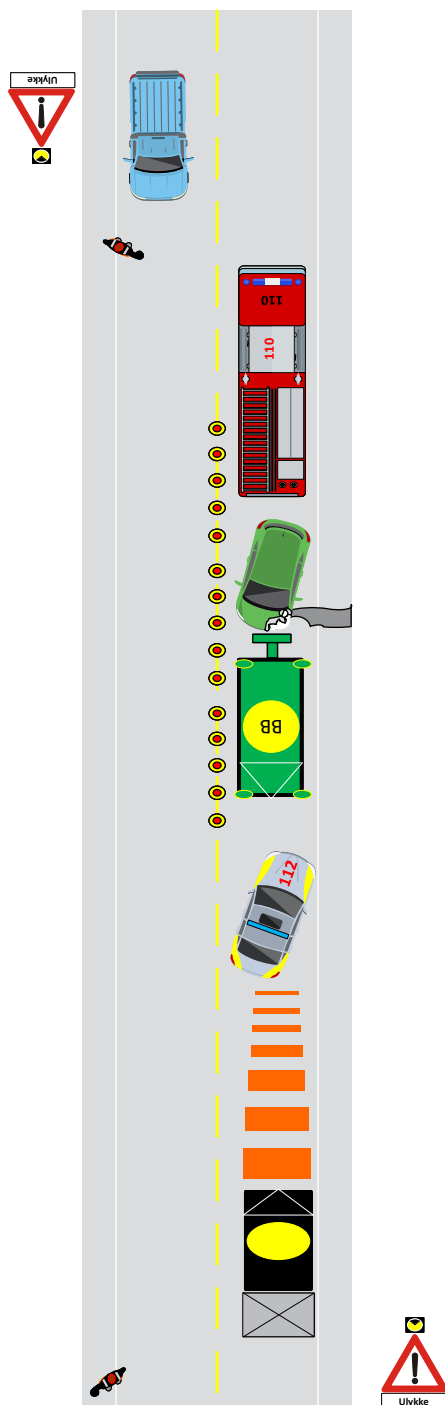
9.4.2 Alle etater på hendelsesstedet – begge kjørefelt stengt



9.4.3 Alle etater på hendelsesstedet – Ett kjørefelt stengt – manuell trafikkregulering – fjerning av kjøretøy – helse forlatt hendelsesstedet



9.4.4 Alle etater på hendelsesstedet
– ett kjørefelt stengt – manuell
trafikkregulering – fjerning av kjøretøy –
helse forlatt hendelsesstedet



9.5 HENDELSER PÅ FIREFELTSVEG

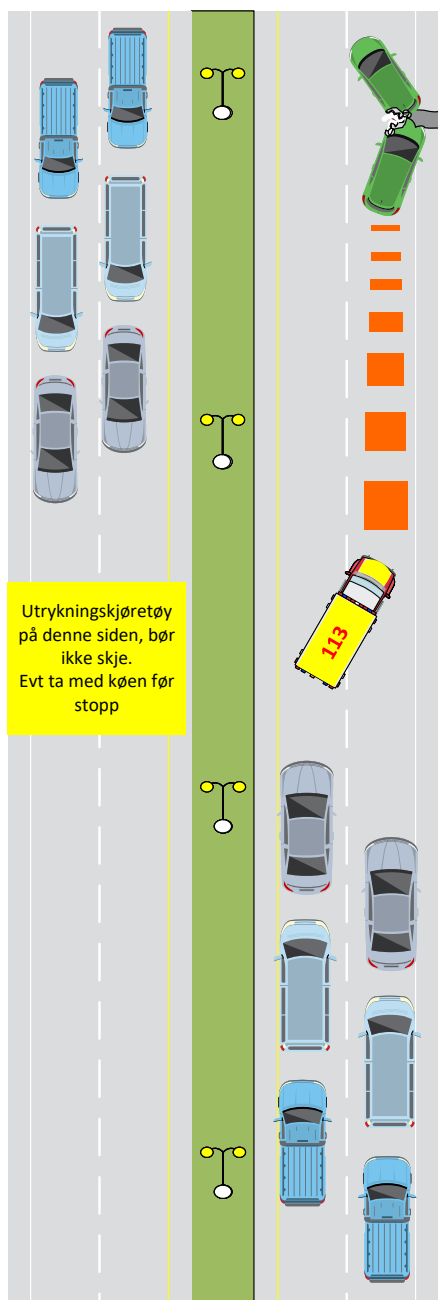
Figurene er å regne som prinsippskisser. Man bør ha spesiell oppmerksomhet på:

- Tidlig varslng av øvrig trafikk.
 - i tilstrekkelig avstand/tid.
 - ved bruk av skilt/lys/informasjonstavler (VTS).
 - med personell utstyrt med lykt påsatt rød hette
- Større sikkerhetsavstand ved redusert friksjon, reduserte siktforhold, nedoverbakke, bakketopp, kurve etc.
- Sikkerhetsavstand til passerende trafikk – utnyttet eventuell vegskulder.

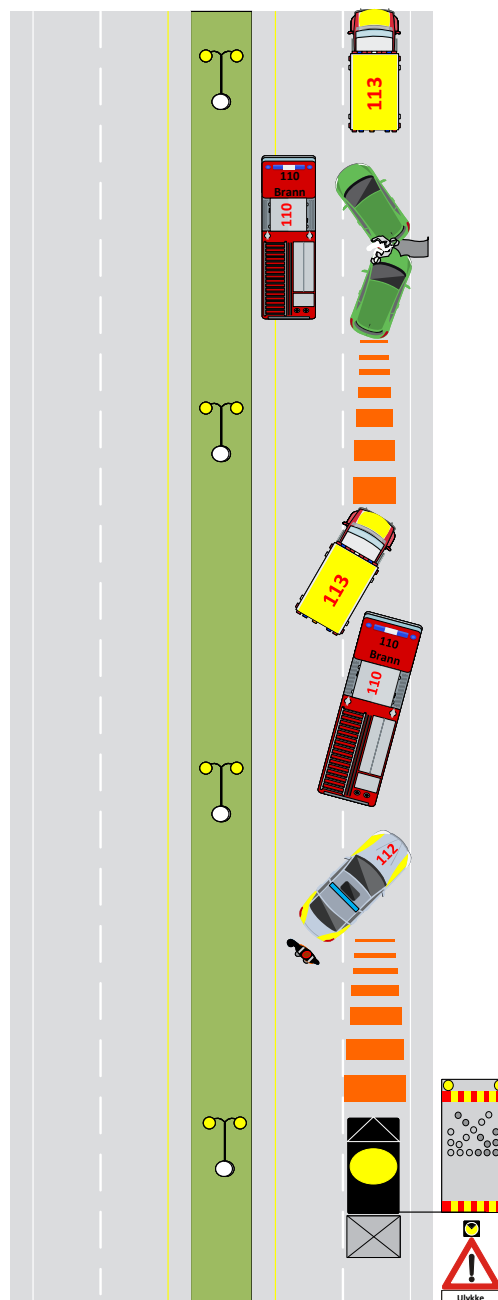
Dersom det er tre eller flere kjørefelt i samme retning med hendelse i midterste kjørefelt, bør trafikken kun gå i ett av de to ledige kjørefeltene dersom man velger å la trafikken passere. Det mest naturlige er at det er venstre kjørefelt som åpnes for trafikk. Det vil si at man stenger og sikrer både midtre- og høyre kjørefelt. Dette bør gjøres i god tid/avstand til hendelsen for å lede trafikken over i venstre kjørefelt.

OPPMARSJ PÅ HENDELSESSTED

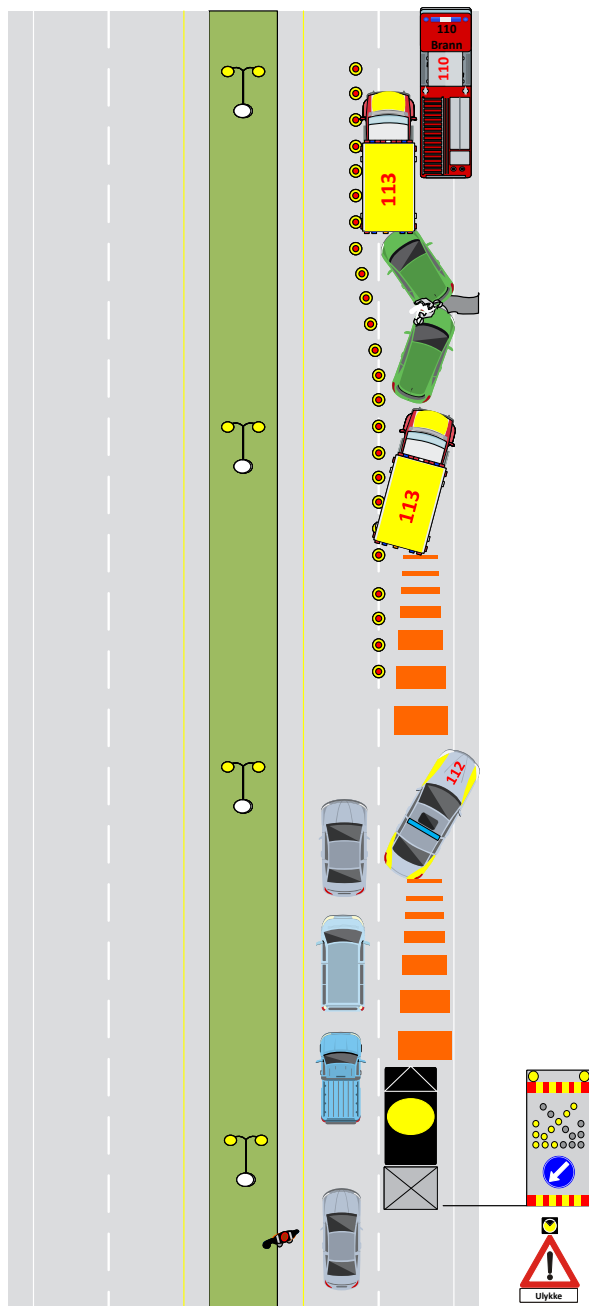
9.5.1 Første enhet på hendelsesstedet – etatsuavhengig – to kjørefelt stengt – hendelse i høyre kjørefelt



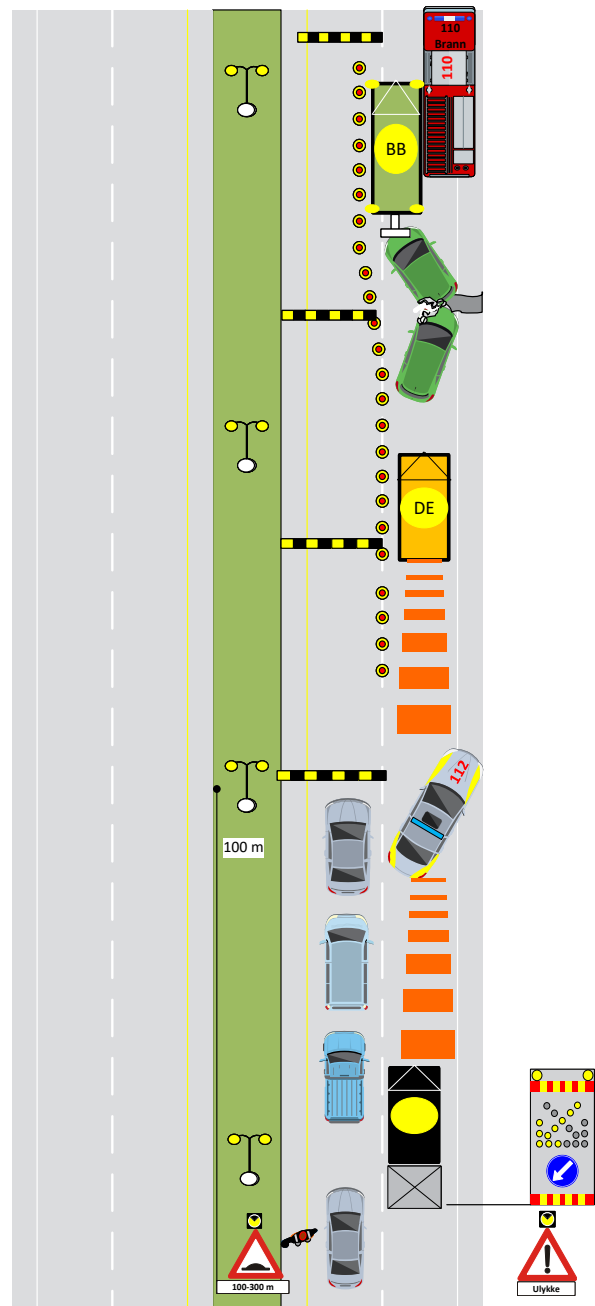
9.5.2 Alle etater på hendelsesstedet – to kjørefelt stengt – hendelse i høyre kjørefelt



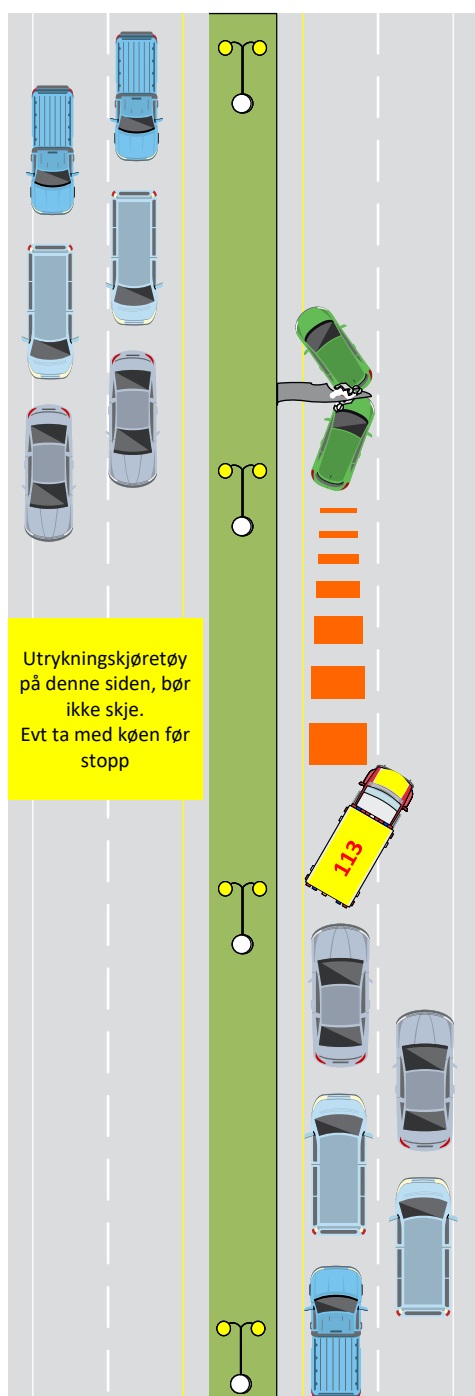
9.5.3 Alle etater på hendelsesstedet
– ett kjørefelt stengt – manuell
trafikkregulering – hendelse i høyre
kjørefelt



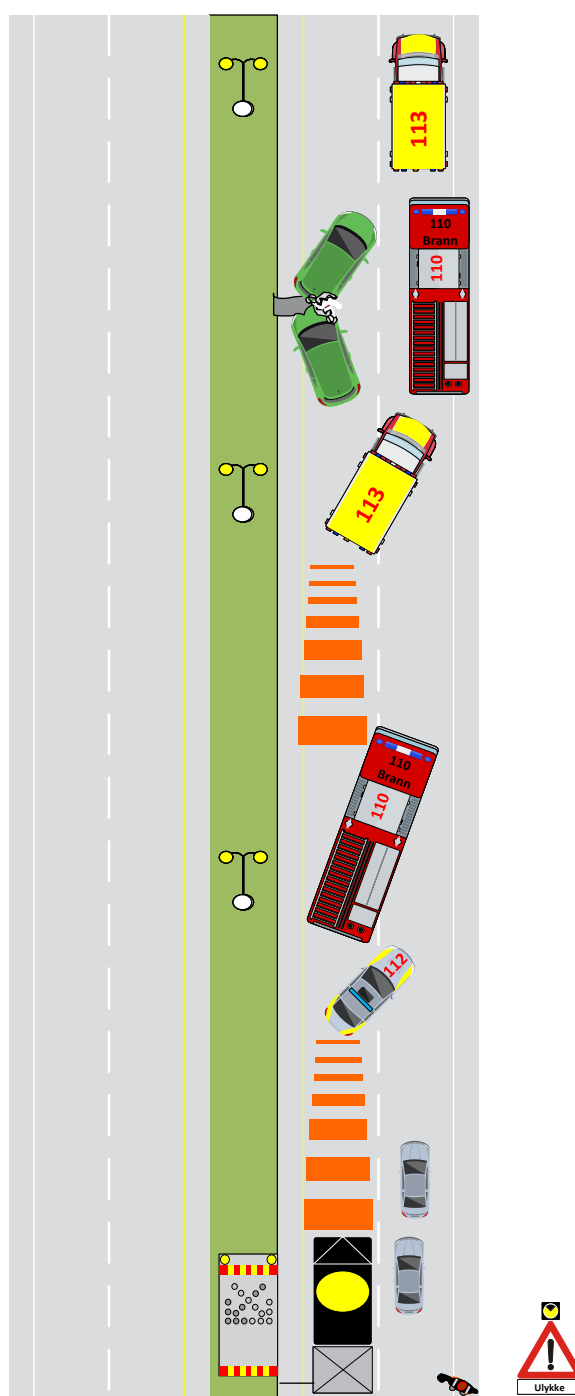
9.5.4 Alle etater på hendelsesstedet – ett kjørefelt stengt – fjerning av kjøretøy – manuell trafikkregulering – midlertidige fartshumper utplassert – helse forlatt hendelsesstedet – hendelse i høyre kjørefelt



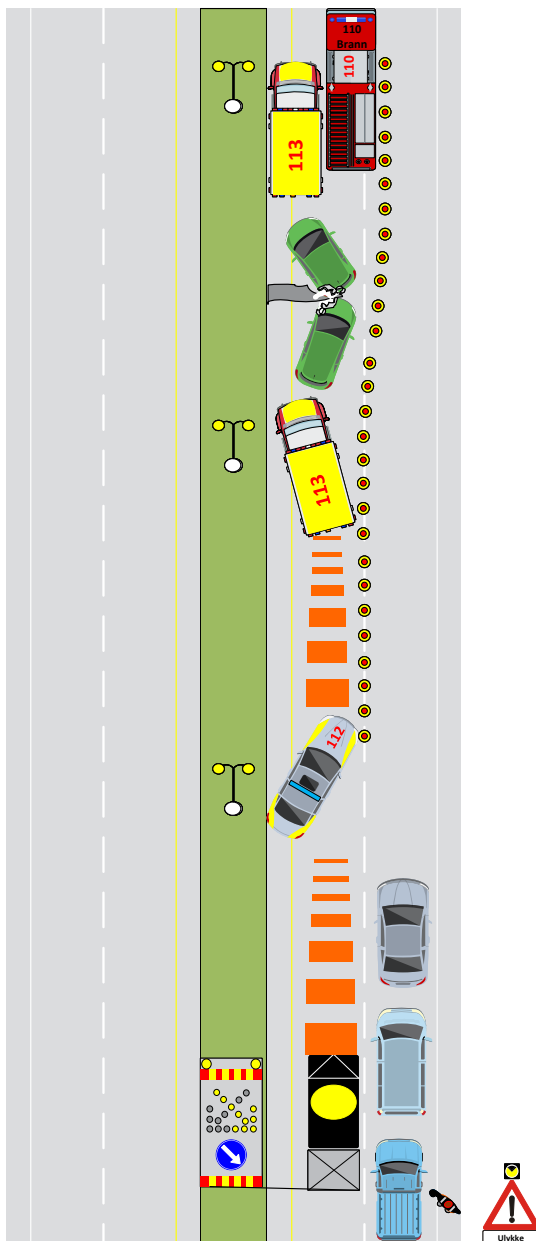
9.5.5 Første enhet på hendelsesstedet – to kjørefelt stengt – hendelse i venstre kjørefelt



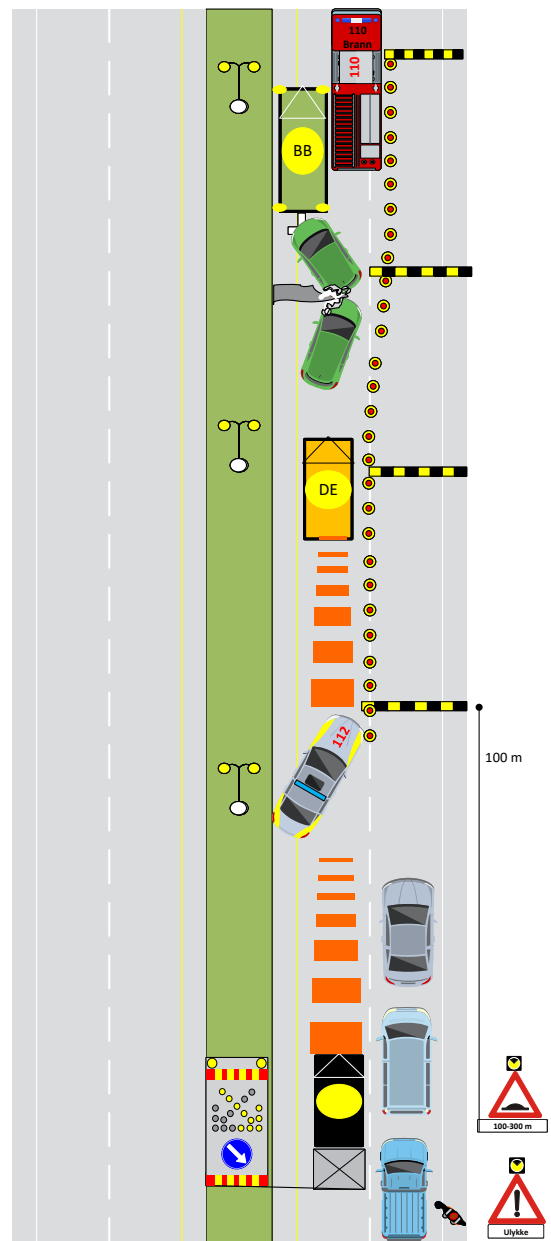
9.5.6 Alle etater på hendelsesstedet – to kjørefelt stengt – hendelse i venstre kjørefelt



9.5.7 Alle etater på hendelsesstedet – ett kjørefelt stengt – utnyttelse av veiskulder til passerende trafikk – manuell trafikkregulering



9.5.8 Alle etater på hendelsesstedet – ett kjørefelt stengt – bilberging venstre eller høyre kjørefelt – utnyttelse av veiskulder til passerende trafikk – manuell trafikkregulering – midlertidige fartshumper utplassert – helse forlatt hendelsesstedet



9.6

VED AKUTT HENDELSE SOM INVOLVERER ÉN ETAT

Ved akutt hendelse som involverer én etat må man tenke spesielt på behov for sikringstiltak.

Oppmarsj

- Oppmarsj på hendelsesstedet (se figurer under den enkelte vegtype).
 - Ved bruk av egen bil som sikring, hjul vendt bort fra hendelsessted – Husk parklys.
 - Ambulanse bør stå med bakenden ut mot veiskulder på trafikkfri side ved lasting av pasient.

KAPITTEL

10

Henvisninger

HENVISNINGER

Politidirektoratet. (2021). Felles sambandsregler for nødnett versjon 4.1.

Helsedirektoratet. (2020). *Helsetjenestens organisering på skadested – Nasjonal veileder IS 2536 2020*

Nasjonal kompetansetjeneste for prehospital akuttmedisin (NAKOS)

N301:2022 Arbeid på eller ved veg. Statens vegvesen

Politidirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Helsedirektoratet og Hovedredningssentralen. (2022). *Nasjonal trippelvarslingsprosedyre versjon 1.12 av 10. august 2022.*
<https://www.politiet.no/globalassets/05-om-oss/03-strategier-og-planer/felles-sambandsreglement-for-nodnett-med-vedlegg.pdf>

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

[illegible]



**Direktoratet for
samfunnssikkerhet
og beredskap**

Rambergveien 9
3115 Tønsberg

Telefon 33 41 25 00

postmottak@dsb.no
www.dsb.no

**ISBN 978-82-7768-535-9 (PDF)
HR 2460
November 2023**

 /DSBNorge

 @dsb_no

 dsb_norge

 dsbnorge