Vejledning for indsats på motorveje

1. udgave, december 2015

POLITI

Vejdirektoratet

Transport- og Bygningsministeriet

Forord

Hensigten med denne vejledning er:

- At opnå en systematisk og ensartet redningsindsats med fokus på hurtig udrykning og hurtig oprydning med henblik på genetablering af normal trafikafvikling
- At sikre indsatspersonalet bedst muligt
- At nedbringe antallet af følgeuheld

Vejledningen har fokus på opstillingsprincipper samt samarbejde og kommunikation ved indsats på motorveje. Vejledningen bygger på de generelle roller samt ledelsesmæssige forhold og samarbejdsprincipper ved alle former for indsatser, som beskrevet i Retningslinjer for indsatsledelse. Vejledningen omhandler ikke sikkerhedsbeklædning.

Vejledningen afløser "Instruktion til indsatspersonale ved ulykker på motorveje".

Vejledningen er udarbejdet af en tværfaglig arbejdsgruppe med repræsentanter fra Politiet, Vejdirektoratet, Foreningen af Kommunale Beredskabschefer og Danske Regioner.

Vejledningen er godkendt af en styregruppe bestående af repræsentanter for Rigspolitiet og Vejdirektoratet.

Vejledningen træder i kraft d. 15. januar 2016.

1. udgave, december 2015

Modtagere af vejledningen

Modtagere af denne vejledning er primært følgende parter, som alle er involveret ved indsats på motorveje:

- Politiet
- 1-1-2 Alarmcentralerne
- De kommunale redningsberedskaber
- De regionale sundhedsberedskaber
- Vejdirektoratets Trafikcenter (Trafikcentret)
- Private entreprenører, herunder bjærgningsfirmaer som arbejder for ovenstående

Indhold

Vejledningen tager udgangspunkt i 3 hovedfaser:

Fase 1 – Anmeldelse

Fase 2 – Disponering

Fase 3 – Indsatsledelse og oprydning

Fase 1

Anmeldelse

Anmeldelse kan modtages hos 1-1-2 Alarmcentralen, politiets vagtcentral, redningsberedskabets vagtcentral, AMK-vagtcentralen eller Trafikcentret.

- Anmeldelse af ulykker eller sygdom videregives til 1-1-2 Alarmcentralen.
- Anmeldelse af spøgelsesbilist eller personer på kørebanen videregives til politiet.
- Anmeldelse af tabt gods, efterladte/havarerede køretøjer eller påkørte dyr videregives til Trafikcentret.

Fase 2

Disponering

1-1-2 Alarmcentralen overfører elektronisk melding til politiets vagtcentral, redningsberedskabets vagtcentral, AMK-vagtcentralen og Trafikcentret.

Trafikcentret rekvirerer Vejdirektoratets beredskabsentreprenør med tavlevogn. Der skal som udgangspunkt altid sendes tavlevogn i forbindelse med ulykker på motorveje.

Som udgangspunkt afsendes altid Indsatsleder Politi (ISL-PO) samt i den udstrækning, det er muligt, Indsatsleder Redningsberedskab (ISL-RB) til

Trafikcentret har kameraer på en del af vejnettet, som kan bruges til verificering og nøjagtig lokalisering af anmeldelser.

ulykker på motorvej. En hurtig afsendelse af indsatsledelsen anbefales, da det vil medføre en hurtigere koordinering af indsatsen på skadestedet. Det anbefales at serviceniveau i forhold til uheld på motorveje, fremgår af redningsberedskabernes risikobaserede dimensionering. Ved personskade afsendes endvidere ambulance og evt. akutlæge (koordinerende læge KOOL) efter AMK vagtcentralens nærmere vurdering.

Politiets vagtcentral i den politikreds, hvor ulykken er sket, disponerer politipatrulje til skadestedet med henblik på sagsbehandling, efterforskning, assistance til regulering, eskorte samt indsats mod lovovertrædere blandt trafikanterne.

Ved ankomst til skadestedet vurderer og beslutter ISL-PO i samarbejde med ISL-RB og evt. KOOL, så snart det er muligt, behov for yderligere ressourcer, herunder bjærgningskøretøjer, andre entreprenørressourcer og bilinspektør med henblik på en effektiv gennemførelse af indsatsen og en hurtig genåbning af vejen. Ressourcer rekvireres af politiets vagtcentral via egne entreprenører eller via Trafikcentret.

Fase 3

Indsatsledelse og oprydning

Indsatsledelse gennemføres under hensyntagen til følgende prioritering:

1. Egen sikkerhed – standse trafikken, hvis nødvendigt.

2. Begrænse ulykkens omfang / redde liv.

3. Vurdere behov for ekstra ressourcer og materiel, herunder fx afmærkning og bjærgningskøretøjer.

4. Genoprette trafikafvikling under hensyntagen til arbejdet på skadestedet, efterforskning og sagsbehandling m.h.p. placering af ansvaret for ulykken (juridisk strafansvar og erstatningsansvar).

5. Efterforskning og bjærgning, bugsering og længerevarende oprydning udenfor kørebanearealer foretages ud fra en vurdering af egen sikkerhed, fysiske muligheder, hensyn til trafikafviklingen, trafiksikkerhed og samfundsøkonomiske interesser. Udsatte bjærgningsopgaver skal foretages i trafiksvage perioder (normalt mellem kl. 19:00 og kl. 05:00).

6. Den politikreds (vagtcentralen), hvor ulykken er sket, har den koordinerende ledelse og ansvaret for løbende information samt afmelding til trafikanter om farlighed, kødannelser, alternative veje og tidsrum for oprydning. Informationen formidles via Trafikcentret, der underretter landsdækkende-, regionale- og lokale radiostationer.

7. Når den akutte fase er overstået, sørger Trafikcentret for, efter nærmere aftale med politiet, at opgaven med sanering og endelig oprydning efter uheldet bliver løst, såfremt der er behov for dette.

Genoprettelse af trafikafvikling

Det er politiets ansvar hurtigst muligt at foranstalte, at forulykkede køretøjer flyttes til siden, så trafikken – under hensyntagen til den fortsatte indsats og sanering samt efterforskning og sagsbehandling – kan genoprettes i så mange vognbaner som muligt. Overvejelser om økonomiske tab forårsaget af, at køretøjer eller last skubbes eller slæbes bort fra kørebanen, må ikke forsinke trafikafviklingen unødigt.

I tilfælde, hvor bilinspektøren rekvireres og ikke umiddelbart kan komme til skadestedet, er det politiets ansvar at vurdere og beslutte, om køretøjer kan fjernes fra kørebanen, inden bilinspektøren når frem.

ISL-PO bør så snart det er muligt vurdere og beslutte muligheder for at genoprette trafikafviklingen (i prioriteret rækkefølge):

1. Hvis sikkerhedshensyn tillader det, ledes trafikken så snart det er muligt forbi skadestedet i nødspor eller åben vognbane. Der afmærkes med blå markeringslys eller kegler og C55 tavler "40 km/t". Markeringslys/kegler opsættes så de indsnævrer den åbne vognbane for bedre at holde farten nede.

2. Trafikken ledes bort fra motorvejen ved sidste åbne frakørsel.

3. Der etableres midlertidig omkørsel (beslutning i samråd med vagtcentral og Trafikcentret).

4. Trafikken overledes til modsatte kørebanehalvdel via gennemkørselsåbning.

Trafikinformation og trafikstyring

Trafikcentret udsender trafikinformation til trafikanterne, via bl.a. web, apps og radio. På visse strækninger kan Trafikcentret regulere og informere trafikken via dynamiske hastigheds- og informationstavler.

ISL-PO har ansvaret for løbende via vagtcentralen – og mindst hver ½ time – at holde Trafikcentret informeret om omfang af hændelsen, konsekvens for trafikafviklingen og forventet varighed.

Akutlægehelikopter

Akutlægehelikopteren kan indsættes til behandling og transport af tilskadekomne. Helikopteren kontakter indsatsledelsen, inden den lander. Landingsstedet vurderes og aftales i samarbejde mellem indsatsledelsen og helikopterbesætningen.

Skader på autoværn

Politiet kan via Trafikcentret tilkalde Vejdirektoratets beredskabsentreprenør til sikring af, at autoværnet ikke er til fare for trafikken. Gennemkørt autoværn (midterrabat eller siderabat) skal i udgangspunktet kun afmærkes med en række kegler (min. 75 cm høje) i hullet i autoværnet. Kegler sættes med en indbyrdes afstand af maks. 5 m. Som udgangspunkt nedsættes hastigheden ikke.

I særlige tilfælde kan politiet kræve ekstra afmærkning, hvilket effektueres via Trafikcentret.

Anvendelse af entreprenører

Vejdirektoratet har aftale med en beredskabsentreprenør som fremfører tavlevogn til afmærknings- og afspærringsopgaver, samt oprydning på skadested. Tavlevogn rekvireres via Trafikcentret. Vejdirektoratet har endvidere aftaler med forskelige specialentreprenører, som politiets vagtcentral kan rekvirere via Trafikcentret.

Politiet har aftale om bjærgning og oprydningsydelser samt øvrige entreprenørydelser som kan rekvireres af politiets vagtcentral.

Forudsætninger for opstillingsprincipper

Generelt
Opstillingsprincipperne viser ”idealsituationen”. Der gælder generelt, at principperne skal følges, så vidt det er muligt.

Vognbaner nummereres fra 1 og opefter startende med højre vognbane. Nødsporet nummereres ikke.

Vognbanebredde er vist som standard 3,5 m.
Nødsporsbredde er vist som standard 2,5 m.

Samme principper forudsættes at gælde uanset vejens faktiske bredde.

De viste principper for 4-sporede vejstrækninger gælder også for 5-sporede vejstrækninger.

Tavlevogn
Der anvendes altid tavlevogn med vinger (afspærringsbredde 6 m).

På 4- og 5-sporede veje anvendes så vidt muligt tavlevogn med ekstra vinger (afspærringsbredde 10 m).

Tavlevogne medbringer som standard
- Min. 10 kegler – gerne 20.
- 2 stk. C55 ”40” tavler med undertavle ”0-200 m”

Tavlevognen skal, når den kører, ringe til politiets vagtcentral på et fast nummer. Politiet vurderer og beslutter, om tavlevognen skal køre frem til skadestedet eller opstilles til bortledning af trafik ved sidste åbne frakørsel.

Politibiler/indsatslederbiler
Politibiler/indsatslederbiler udstyres med 6 stk. blå markeringslys i den udstrækning det er muligt. Blå markeringslys udsættes på vejbanen som anvist i opstillingsprincipperne, såfremt dette vurderes sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Sikring af skadested – første køretøj

Grundprincipper
Første køretøj på stedet placerer sig som afværgekøretøj 50 m før skadestedet.
(50 m svarer ca. til længden af 3 striber).

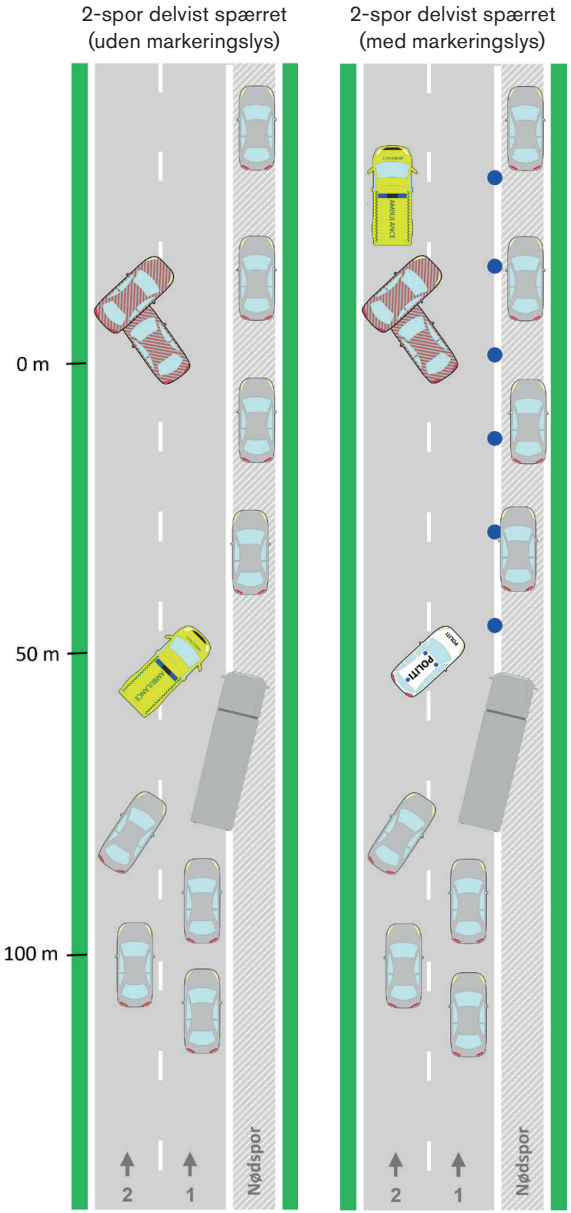
Afværgekøretøjet parkeres på skrå og på linje med de forulykkede køretøjer – så vidt muligt med fronten pegende i den retning, det ønskes, at de øvrige trafikanter skal køre forbi skadestedet og med hjulene drejet væk fra trafikken.

Afværgekøretøjet efterlades med tændte udrykningsblink.

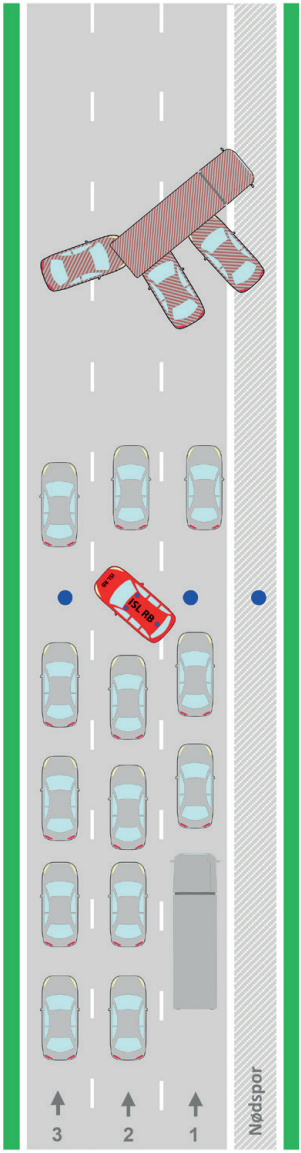
Så snart det vurderes sikkerhedsmæssigt forsvarligt indrammes skadestedet (mindst to vognbaner) med blå markeringslys. Disse placeres pr. 15 m (svarende til én ud for hver stribe).

Ved total spærring placeres afværgekøretøj midt på kørebanen og markeringslys opsættes på linje på tværs af vejen.

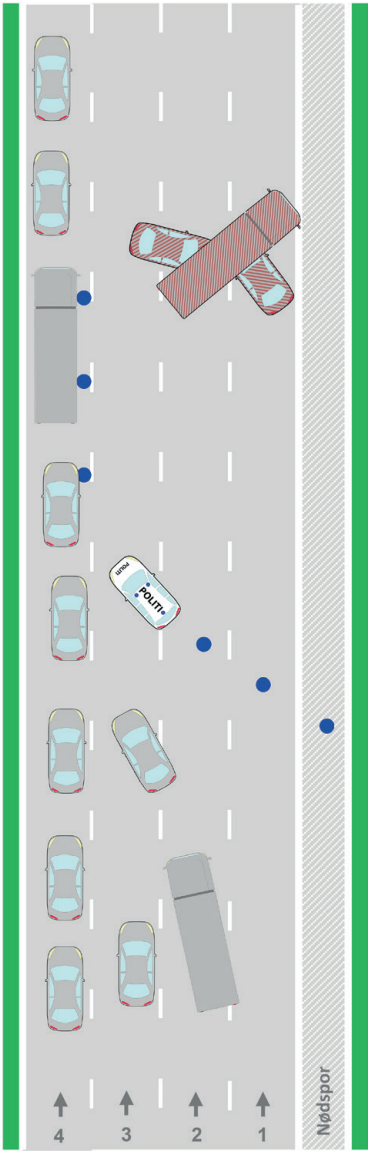
Alle udrykningskøretøjer kan være afværgekøretøj.



3-spor totalt spærret



4-spor delvist spærret



Standsning af trafik/sikring af indsatsområde – uden tavlevogn

Grundprincipper
Under forudsætning af, at den taktiske indsats ikke kræver andet, placerer første store redningskøretøj sig 100 m før skadestedet (svarende til afstanden mellem to kantpæle) til ydre sikring af indsatsområdet.

Køretøjet parkeres på skrå og på linje med de forulykkede køretøjer – så vidt muligt med fronten pegende i den retning, det ønskes, at de øvrige trafikanter skal køre forbi skadestedet og med hjulene drejet væk fra trafikken.

Øvrige udrykningskøretøjer placerer sig situationsbestemt og hensigtsmæssigt i forhold til indsatspersonalets funktioner.

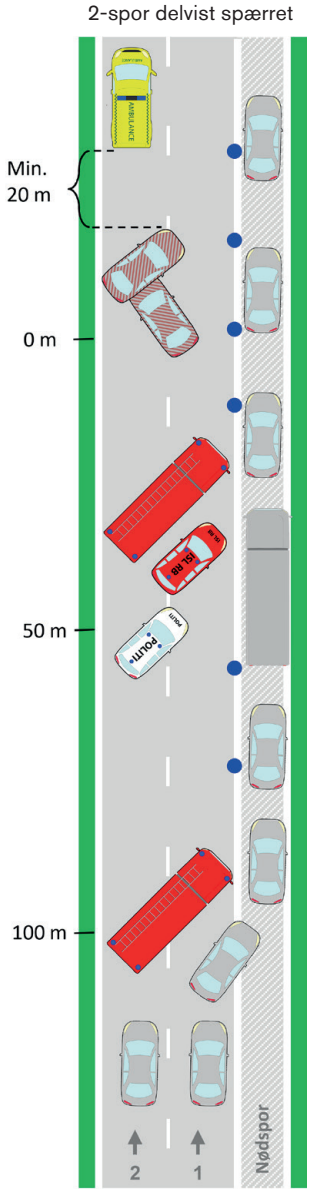
Ambulancer placerer sig så vidt muligt efter de forulykkede køretøjer – med en min. afstand på 20 m af hensyn til kæderedning.

Alle køretøjer efterlades med tændte udryknings-blink.

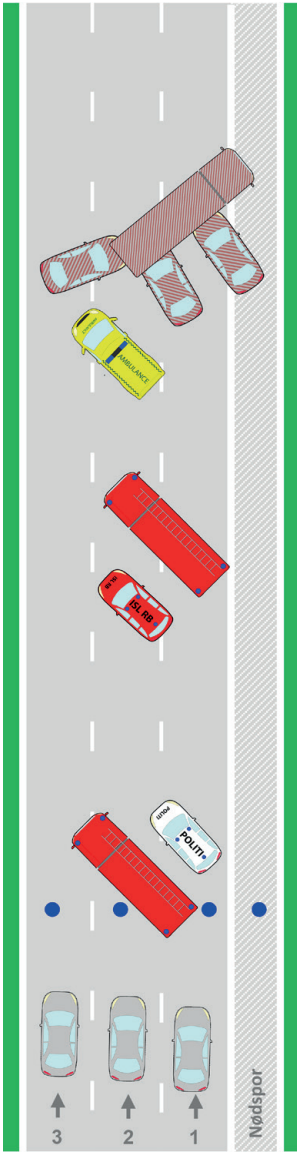
ISL-PO er ansvarlig for tømning af indsats-området for ikke implicerede køretøjer.

Blå markeringslys flyttes til den ydre sikring af indsatsområdet.

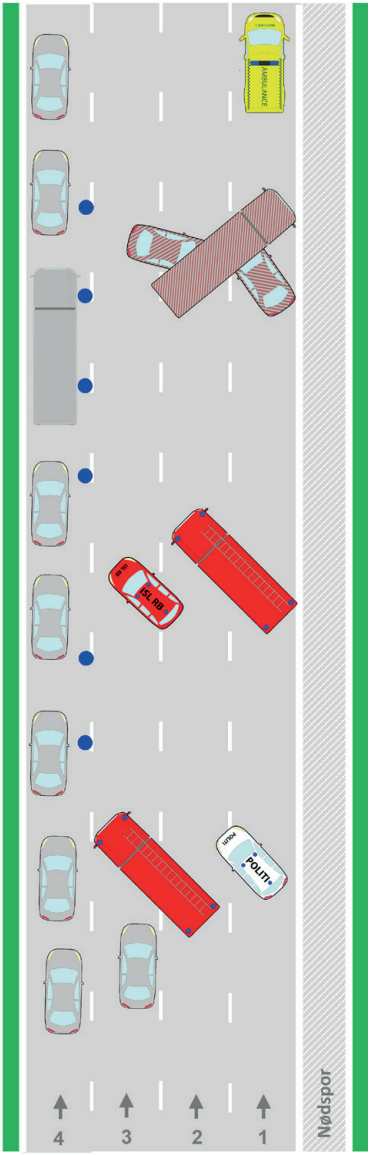
ISL-PO vurderer og beslutter i samarbejde med ISL-RB og evt. KOOL, om der skal spærres helt eller trafikken kan opretholdes forbi skadestedet.



3-spor totalt spærret



4-spor delvist spærret



Standsning af trafik/sikring af indsatsområde – med tavlevogn

Grundprincipper
Tavlevognen placeres 100 m før skadestedet, hvor den supplerer eller erstatter første store redningskøretøj.

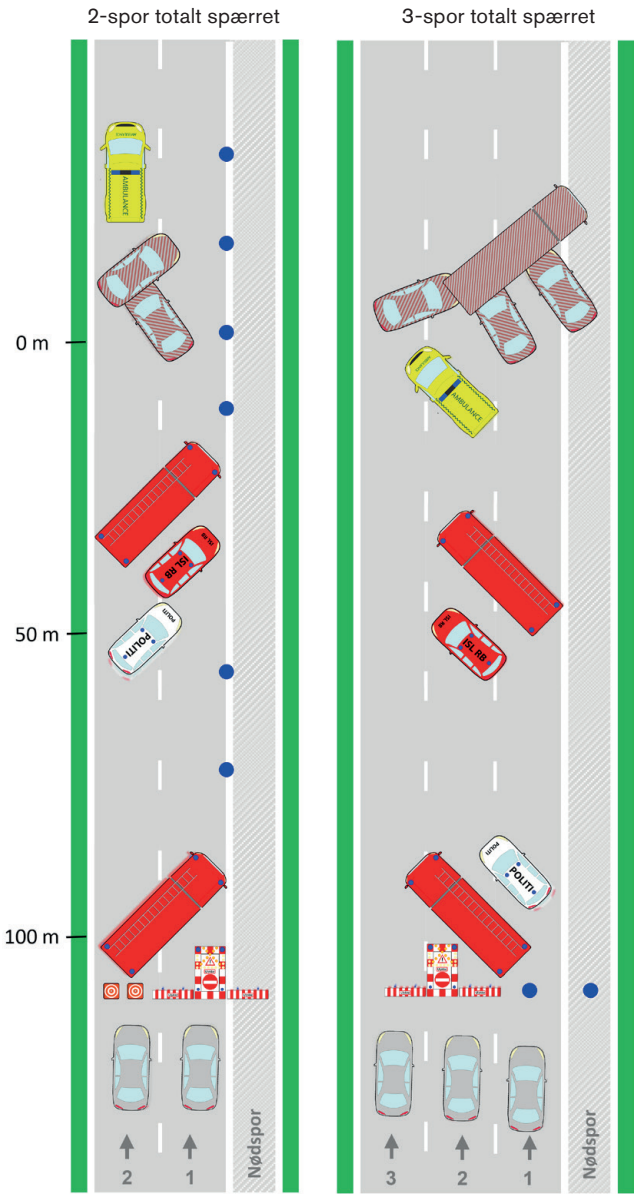
Tavlevognen placeres i vejens tværretning, så det – uden at flytte den – er muligt at genåbne for trafik i vejens højre eller venstre side. Tavlevognsfører aftaler placering med politiets vagtcentral.

ISL-PO beslutter i samarbejde med ISL-RB og evt. KOOL, om der skal spærres helt, eller trafikken kan opretholdes forbi skadestedet.

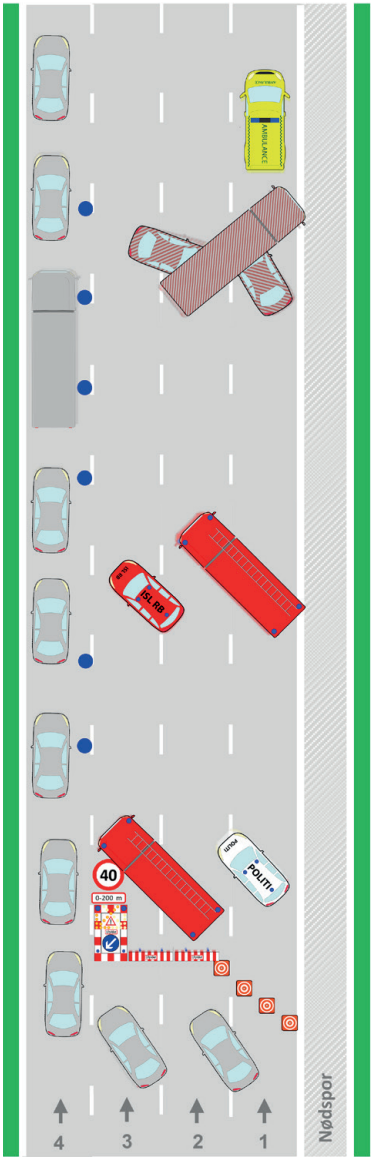
Tavlevognsføreren udsætter kegler eller flytter blå markeringslys for at sikre fuld indramning af indsatsområdet.

Ved delvis spærring kan der opsættes C55 tavler for nedsættelse af hastighed til 40 km/t forbi skadested (0-200 m).

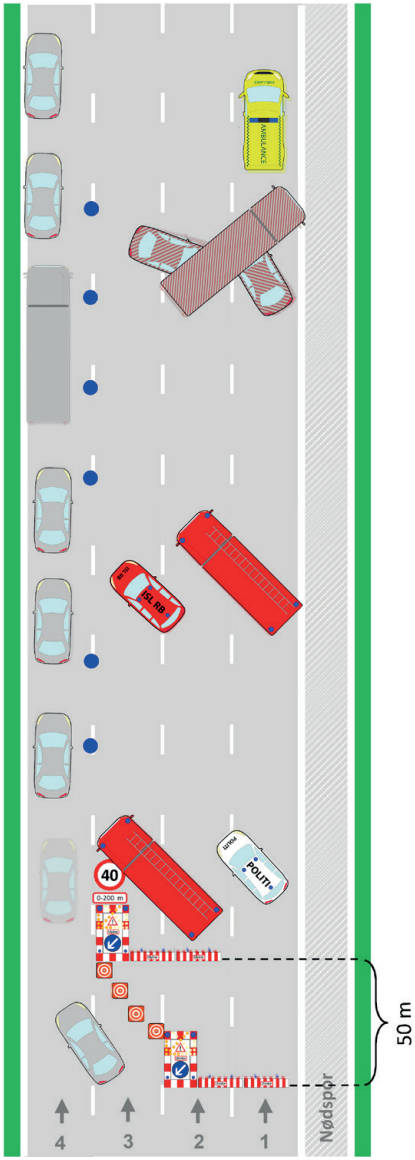
På 4-5 sporede veje kan med fordel opstilles to tavlevogne. Disse opstilles med 50 m mellemrum og med kegler imellem.



4-spor delvist spærret
(1 tavlevogn)



4-spor delvist spærret
(2 tavlevogne)



Regulering af trafikken – delvis genåbning af vejen

Grundprincipper
Efter afslutning af personredning er det vigtigt, at ISL-PO hurtigst muligt foranstalter, at de forulykkede køretøjer flyttes til siden, så trafikken – under hensyntagen til den fortsatte indsats og sanering – kan genoprettes i så mange vognbaner som muligt.

ISL-PO skal situationsbestemt vurdere, hvordan fremrykningen af tilkaldte enheder, herunder bjærgningskøretøjer, bedst kan ske.

Er bilinspektøren tilkaldt, er politiet ansvarlig for at kontakte denne for at aftale flytning af køretøjer.

Åbning af vognbaner sker ved brug af tavlevognens vinger samt eventuel justering af markeringslys/kegler.

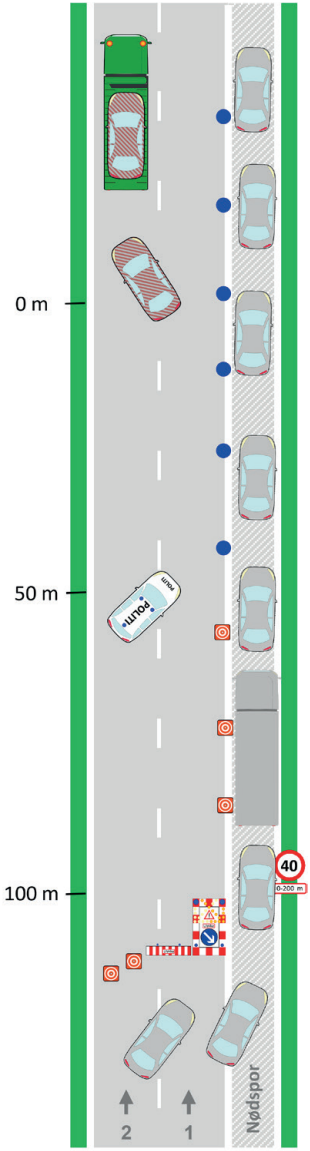
Der kan opsættes C55 tavler for nedsættelse af hastighed til 40 km/t forbi skadested (0-200 m).

Indramningen af indsatsområdet skal kunne opretholdes, også uden redningskøretøjerne.

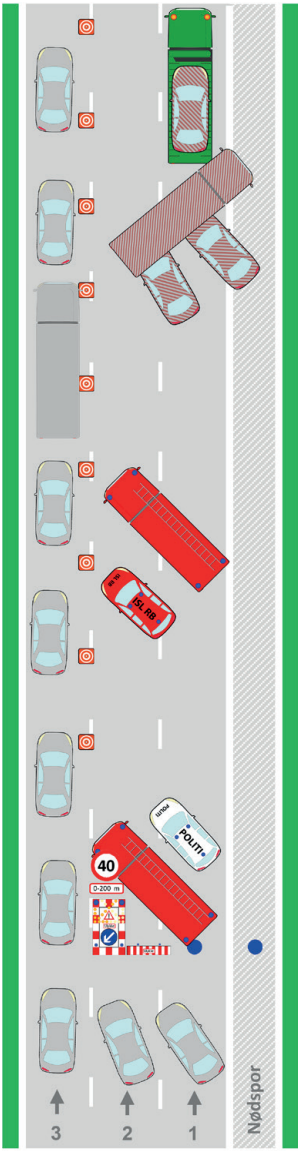
Politiet er ansvarlig for genåbning af vejen efter afslutning af den samlede indsats.

Køretøjer som midlertidigt henstilles i nødspor skal fjernes hurtigst muligt og uden afspærring af vognbaner.

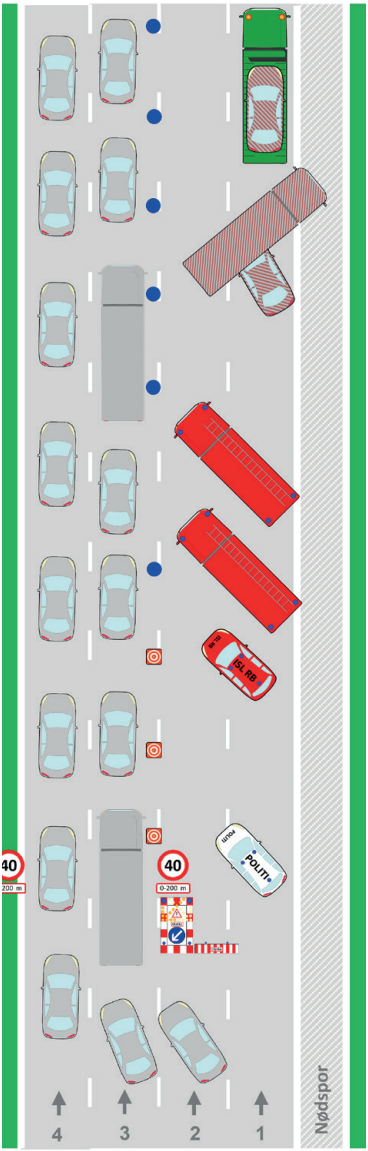
2-spor delvist spærret



3-spor delvist spærret



4-spor delvist spærret



Regulering af trafikken ved uheld i nødspor

Grundprincipper
Ved uheld hvor køretøjer holder i nødspor, placerer første køretøj sig som afværgekøretøj i 1. vognbane i 50 m afstand.

Så vidt det vurderes sikkerhedsmæssigt forsvarligt udsættes blå markeringslys eller kegler til indramning af skadestedet.

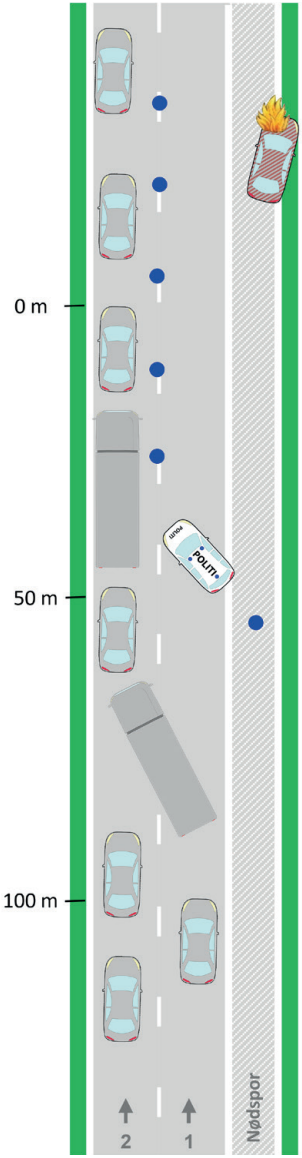
Når tavlevognen ankommer placeres den i 100 m afstand af skadestedet.

Tavlevognsføreren udsætter kegler eller flytter blå markeringslys for at sikre fuld indramning af indsatsområdet. Der kan opsættes C55 tavler for nedsættelse af hastighed til 40 km/t forbi skadested (0-200 m).

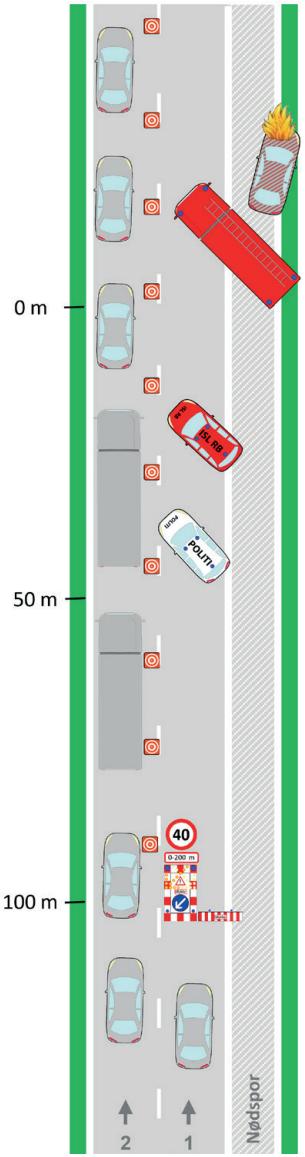
ISL-PO vurderer og beslutter i samarbejde med ISL-RB og evt. KOOL hvornår indsatsen evt. kan indskrænkes til nødsporet og 1. vognbane genåbnes.

BEMÆRK!
Opstillingen dækker ikke ikke-akutte hændelser som havarerede køretøjer. Disse forudsættes løst uden at spærre 1. vognbane.

Uheld i nødspor
– 1. køretøj



Uheld i nødspor
– <u>med</u> tavlevogn



Bortledning af trafik via frakørsel

Grundprincipper
Ved total spærring, hvor trafikken allerede holder stille ved skadestedet, vurderer og beslutter politiet, om tavlevognen skal sendes til sidste frakørsel inden skadestedet for at lede trafikken bort fra motorvejen.

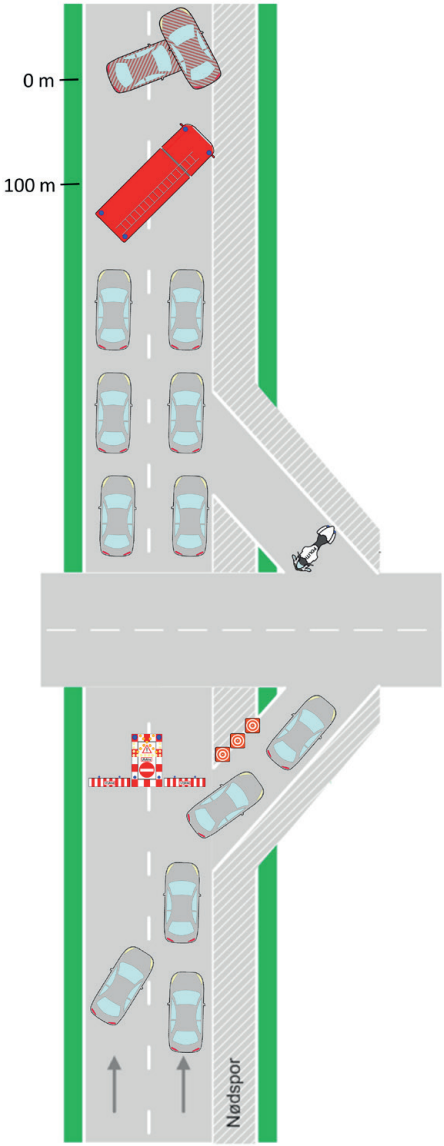
Tavlevognen skal ringe til politiets vagtcentral når den kører og senest inden den passerer sidste åbne frakørsel inden skadestedet.

Tavlevognen placeres midt på kørebanen og viser "Indkørsel forbudt". Der opsættes kegler for at sikre en fuld afspærring.

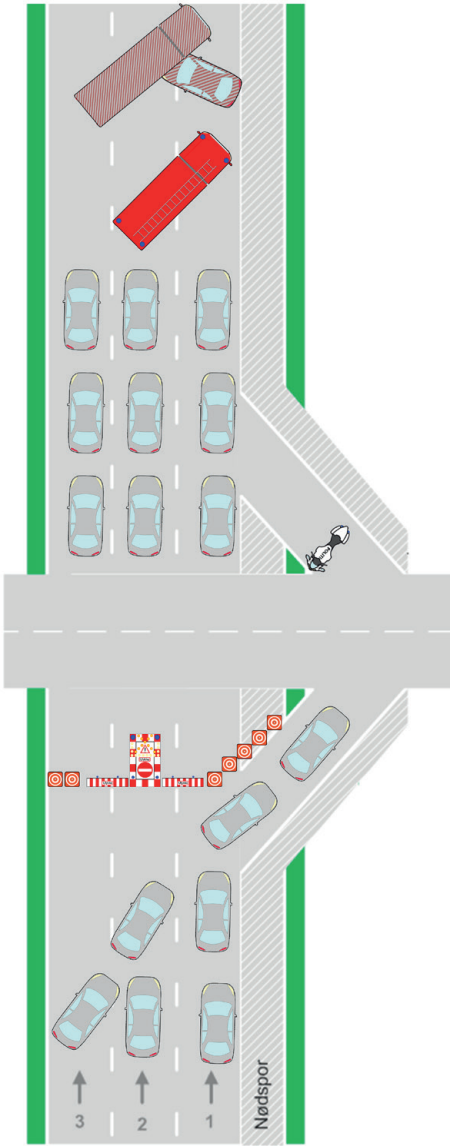
Tilkørslen til motorvejen spærres af politiet.

Politiet vurderer og beslutter, om der skal etableres midlertidig omkørsel. Beslutning tages i samråd med Trafikcentret under hensyntagen til mulige omkørselsruter og den aktuelle trafikale situation.

2-spor – totalt spærret,
bortledning af trafik



3-spor – totalt spærret,
bortledning af trafik

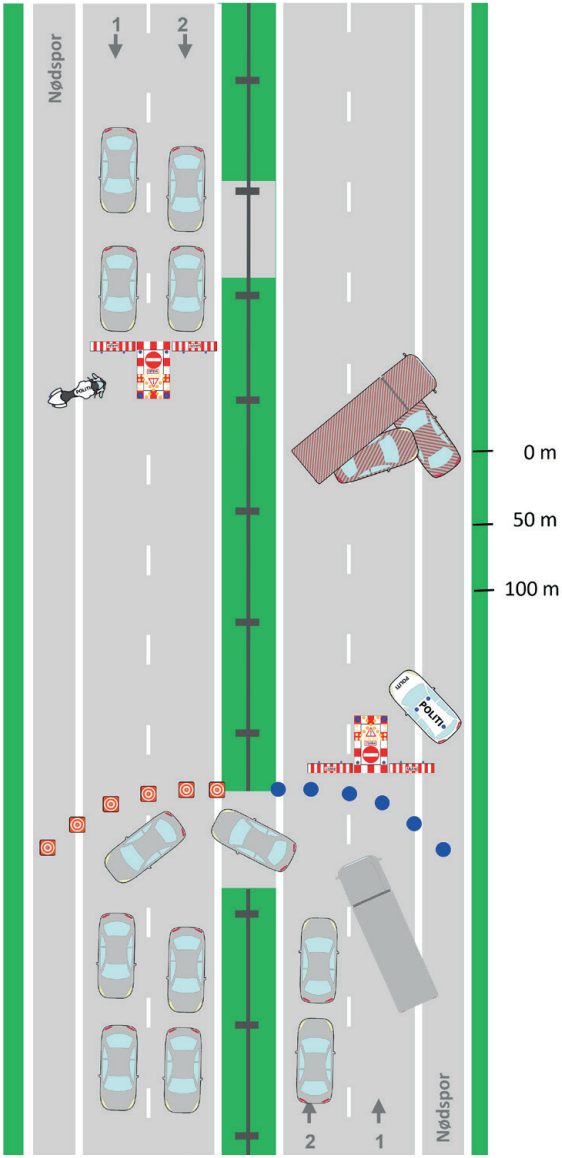


Overledning af trafik via gennemkørselsåbning

Grundprincipper
Ved total spærring, hvor redning og rydning forventes at være langvarig (> 2 timer), og hvor der er mulighed for det, er det ISL-PO's ansvar at vurdere og beslutte, om trafikken skal ledes til modsatte kørebanehalvdel via befæstede gennemkørselsåbninger i autoværnet. Overledning forudsætter at autoværnet bortskæres og fjernes i gennemkørselsåbningen.

Overledning kan alternativt ske udenfor befæstede gennemkørselsåbninger. I så fald kontakter ISL-PO via vagtcentralen Trafikcentret for rekvirering af stabilgrus eller køreplader. Køretøjer over 3500 kg kan ikke overledes på ubefæstet areal.

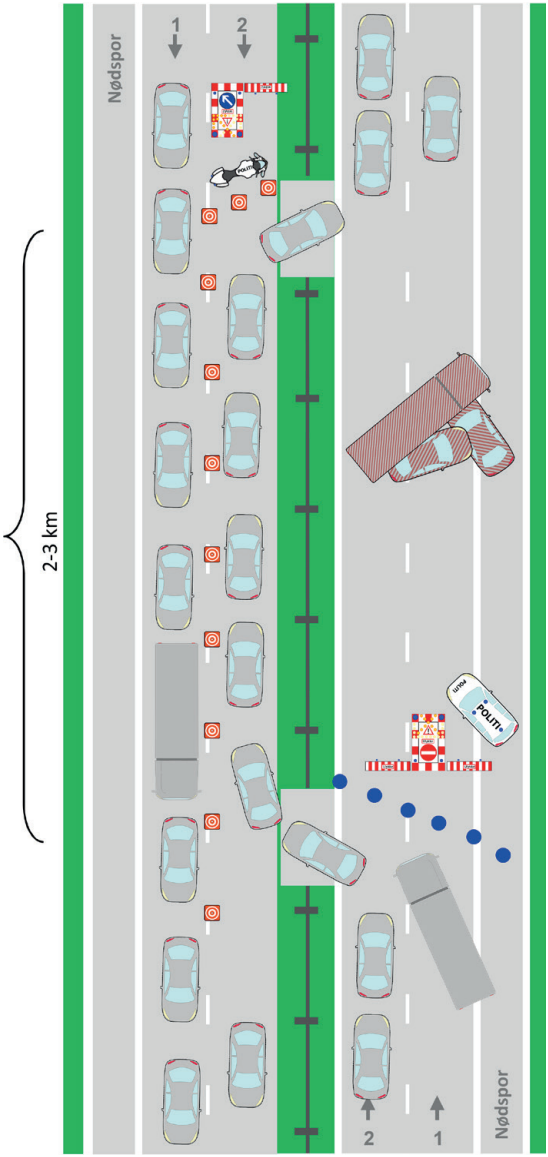
Vending af trafik
Ved at spærre midlertidigt for trafikken i modsatte retning, kan den trafik, som er fanget imellem sidste frakørsel og skadestedet vendes rundt ved at lede dem over i modsatte kørebanehalvdel. Trafikken standses vha. tavlevogn og politi. Trafikken, der vendes rundt, guides vha. blå markeringslys og/eller kegler og under politiassistance.



Dobbeltrettet trafik
Ved ekstraordinær lang indsats/oprydning kan der etableres dobbeltrettet trafik i modsatte kørebane-halvdel frem til næste gen-nemkørselsåbning. Trafikken adskilles med kegler og der opstilles midlertidige hastig-hedstavler (eksisterende hastighedstavler dækkes af).

Trafikken guides af politiet og vha. tavlevogne samt blå markeringslys/kegler.

Dette vil kræve rekvirering af ekstra ressourcer.



Vejdirektoratet har lokale kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved og Skanderborg
samt hovedkontor i København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1022 København K

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet