



Statens vegvesen

Ansvarlig: Audun Vognild CDA30 Kontrakt		Godkjent dato: 17.02.2026
Godkjent av	Dokumenttype: Internt krav Dokumentkategori: Retningslinje – internt krav	
Merknader: Erstatter NA–rundskriv 2013/10 for riksveg. Gjelder ikke ved trafikkreguleringer på grunn av asfaltarbeider eller andre arbeider der årsaken til reguleringen er en annen enn vær.		

Endringslogg			
Versjon	Dato	Endring utført av	
1.	17.02.2026	Audun Vognild	Første versjon

Retningslinjer for midlertidig stenging, kolonnekjøring og styrt trafikkavvikling på værutsatte vegstrekninger

1. Iht. Vegtrafikkloven § 7 2. ledd er myndighet til å fatte vedtak om kolonnekjøring/styrt trafikkavvikling og til å stenge vegen, tillagt Statens vegvesen for riksveg, når forholdene tilsier at det forholdene gjør det farlig å ferdes på vegen. Denne myndigheten utøves av byggherre (vegeier/ byggherreavakt) i samråd med utførende entreprenør, som gir direkte beskjed til VTS om stengingen av vegen.

Entreprenøren med vinterdriftsansvar har ansvar for å gi råd til byggherre (byggeleder/byggherreavakt) før vedtak fattes. Dette skal beskrives nærmere i lokal bestemmelse (mal for lokal bestemmelse, se vedlegg 1).

Ved midlertidig stenging eller innføring av kolonnekjøring/styrt trafikkavvikling gir entreprenøren omgående melding til VTS.

2. Samme prosedyre følges ved oppheving av vedtak. Se også pkt. 4 under.

Der en værutsatt vegstrekning har flere entreprenører med vinterdriftsansvar, skal det være en ansvarlig kontaktperson for hele strekningen. Person hos entreprenøren som får et slikt ansvar, skal ha nødvendig opplæring og erfaring fra slikt arbeid.

3. Kolonnekjøring skal innføres når vær- og føreforholdene er så vanskelige at det er fare for at kjøretøy kan sette seg fast og/eller det er risiko for trafikkuhell grunnet dårlig sikt, sterk vind eller nedbør.

Styrt trafikkavvikling kan innføres når vær- og føreforholdene vurderes som akseptable, men andre kriterier som for eksempel «full vegbredde» mangler. Ved innføring av styrt trafikkavvikling skal det også legges vekt på værprognoser og eventuelle andre tilgjengelige værddata.

Det må utvises ekstra aktsomhet i perioder der en kan forvente økt innslag av trafikanter som ikke er vant til kolonnekjøring/styrt trafikkavvikling, f.eks. høytidshelger, vinter- og påskeferie. Tilsvarende gjelder der det innføres kolonnekjøring eller styrt trafikkavvikling på strekninger der dette normalt ikke gjøres.

4. Vegen skal stenges for alminnelig ferdsel når det grunnet uvær, skredfare eller andre sikkerhetsproblemer ikke er forsvarlig å føre kolonner over strekningen.
5. Entreprenøren skal føre egen logg med tidspunkt for midlertidig stenging og åpning, innføring og oppheving av kolonnekjøring eller styrt trafikkavvikling. Det skal også dokumenteres tidspunkt for når varsel om risiko for stenging og kolonnekjøring ble gitt.

Videre skal tidspunkt og sted for start og ankomst for hver kolonne, antall kjøretøy og personer i kolonnen, og om noen skal ut/inn av kolonnen underveis, dokumenteres. Det skal kontrolleres at alle kjøretøy gjennomfører kolonnen som forutsatt. Dersom noen kjøretøy ikke gjennomfører kolonnen som forutsatt, skal dette dokumenteres (jf. også pkt. 14 under). Dokumentasjon skal være tilgjengelig hos entreprenøren i kontraktsperioden og leveres til byggherren på forespørsel.

6. Når vegen stenges eller kolonnekjøring innføres gjøres følgende:

- Vegen stenges med bom påmontert min. 1 signal 1094 «Rødt stoppsignal» rettet mot trafikk mot sperret strekning, og min. 1 signal 1098 «Gult blinksignal» rettet mot trafikk fra sperret strekning.

- Opplysningsskilt om at vegen er midlertidig stengt eller at kolonnekjøring pågår, aktiveres.

Det må sørges for at kjøretøy som er inne på kolonnestrekningen når bommen stenges, blir sluppet ut. Bommene skal holdes stengt så lenge det er kolonnekjøring, styrt trafikkavvikling eller stengt veg.

7. På vegstrekninger hvor kolonnekjøring sjelden innføres kan en i stedet for bom ha vakter eller gjennomføre andre overvåkings-/trafikkstyringsopplegg som gir tilsvarende sikkerhet, for å unngå ukontrollert trafikk inn på veger hvor trafikkregulering er iverksatt.

8. Innføring av kolonnekjøring, styrt trafikkavvikling eller stenging av vegen skal meddeles trafikantene ved hjelp av skilt, informasjonstavler eller på annen hensiktsmessig måte (se også pkt. 18). Varsling skal gjøres så snart avgjørelsen er tatt. Skilt og informasjonstavler bør, om mulig, plasseres der trafikantene har anledning til å velge en annen vegrute. Eventuell bruk av prognosevarsel skal beskrives lokalt.
9. Alle trafikanter som venter på kolonne skal ha tilgang på informasjon om vær- og føreforholdene på strekningen og hvordan de skal forholde seg under kolonnekjøringen. For de som ikke kommer med i kolonnen, bør det informeres om antatt ventetid til neste kolonne. Brøytepersonellet skal, i den grad det er praktisk mulig, bidra med slik informasjon. Informasjon om forventede kolonnetider/ventetid til neste kolonne må i tillegg kunngjøres på hensiktsmessig måte, herunder i allment tilgjengelige kanaler som 175.no, radio etc.

På strekninger og på tider med mye trafikk skal det vurderes å innføre en vaktordning. Vaktene kan informere om opplegg, antatte ventetider, alternative kjøreruter, organisere kolonnene, telle opp antall kjøretøy/personer, dele ut brosjyrer, føre logg og lignende. Informasjon til trafikantene må tilpasses lokale forhold.

10. Brøytepersonell/vakt avgjør hvor mange kjøretøy som får delta i kolonnen, hvilke type kjøretøy som prioriteres, og deres plassering i kolonnen. Antall kjøretøy i kolonnen skal avpasses etter forholdene.

Brøytepersonell/vakt kan om nødvendig holde tilbake kjøretøy som de anser for ikke å være skikket til å være med i kolonnen under de rådende forhold. Eksempler kan være mangler ved vinterdekk, kjettinger, lite energi/drivstoff og andre åpenbare tekniske feil ved kjøretøyet, førere/passasjerer som er for dårlig kledd eller på annen måte anses for å være uskikket til å kunne tas med i en kolonne.

Brøytepersonell/vakt har rett til å bestemme sammensetningen av tunge og lette kjøretøy i kolonnen, eventuelt om bare tunge kjøretøy skal være med.

11. I tillegg til brøytekjøretøy foran, skal det være et brøytekjøretøy eller annet egnet kjøretøy bakerst i kolonnen. Dersom kolonnekjøring innføres som følge av snø, vind og dårlig sikt skal det normalt være brøytekjøretøy bakerst i kolonnen.

Dersom styrt trafikkavvikling innføres, kan annet egnet kjøretøy benyttes bakerst. Følgkjøretøyene skal ha kontakt over nødnett, radio, mobiltelefon og/eller annet pålitelig kommunikasjonsmiddel, også med andre driftskjøretøy/driftspersonell som befinner seg innenfor kolonnestrekningen. Minst ett av kjøretøyene skal også ha kontakt med VTS.

12. Under kolonnekjøring skal alle kjøretøy ha nærlys og varselblinklys tent. Tåkelys bak skal ikke benyttes.

13. Kolonnen må holdes samlet slik at det ikke oppstår luker mellom kjøretøyene. Farten bør holdes mest mulig jevn og må tilpasses etter sikt og forholdene for øvrig slik at ikke følgeulykker/uhell oppstår. Eventuelle fartsbegrensninger må fastsettes i lokal bestemmelse.

14. Brøytepersonellet skal melde fra til vegeier om vanskeligheter som gjør at kolonnen bruker lengre tid enn normalt, bl.a. slik at trafikanter som venter på kolonne kan informeres. Lokal bestemmelse skal angi hvem hos vegeier som skal varsles (VTS, byggherre, vakt/vaktleder eller andre).

15. Kjøretøy som har havarert, som får motorstopp eller setter seg fast, skal slepes ut av kolonnestrekningen evt. ut av kjørebanelen, dersom dette er nødvendig for å sikre trafikkavviklingen. Brøytekjøretøy og følgebiler skal derfor alltid medbringe slepetau/stropp.

Er det ikke forsvarlig å berge de(t) havarerte kjøretøy(ene) ut av strekningen, skal entreprenør merke stedet og fordele personene på brøytekjøretøy og andre kjøretøy i kolonnen. Nødvendig utstyr (f.eks. brøytestikker, utstyr for digital merking i kart eller lignende) til merking må være tilgjengelig i brøytekjøretøy og følgebiler.

16. Ved trafikkuhell skal entreprenør alltid registrere navn og kontaktinfo på fører, eventuelt vitner, og registreringsnummer på alle involverte kjøretøy. Det skal også registreres sted, vær- og føreforhold. Melding om uhell skal straks sendes VTS. Rapport i etterkant skal sendes byggherren.

17. Disse retningslinjer er generelle og gjelder for riksveger. Det skal i tillegg utarbeide lokales bestemmelser for hver enkelt vegstrekning hvor midlertidig stenging og kolonnekjøring/styrt trafikkavvikling forventes gjennomført. Dersom strekningen delvis inneholder annen veg enn riksveg, bør normalt samme retningslinjer gjelde for hele strekningen. Der det på strekningen er vegkryss, og samtidig trafikkregulering også på sidevegen, må trygg korrespondanse være ivaretatt i nært samarbeid med vegeier og driftsorganisasjon på sidevegen.

18. Det skal aldri være mer enn en kolonne på strekningen av gangen, dog kan det etter avtale med Vegdirektoratet gjøres unntak fra dette kravet, basert på risikoanalyse og i samråd med lokal redningstjeneste. Det skal også fastsettes et øvre antall personer og evt. øvre antall kjøretøyer som kan være med i kolonnene/samtidig på kolonnestrekningen. Disse antallene må fastsettes i samråd med lokal redningstjeneste, og skal framkomme som et resultat av ROS-analysen for den aktuelle strekningen. Både antall kjøretøy og antall personer skal fastsettes slik at sikkerheten blir ivaretatt.

Ved styrt trafikkavvikling er det ingen begrensning på antall kjøretøy og personer.

- 19.** På strekninger der det er fast bebyggelse, hytter, skianlegg, fjellstuer/hoteller eller andre steder der det kan oppholde seg folk, skal det lages en lokal plan for varsling, eventuelt stenging/skilting av avkjørsler/parkeringsplasser og eventuelt andre aktuelle tiltak for å unngå uønsket trafikk på vegen under kolonnekjøring, styrt trafikkavvikling og midlertidig stenging. Planen må også beskrive opplegg for varsling av personer som tilfeldig oppholder seg på strekningen i forbindelse med arbeidsoppdrag, utfart, fritidsaktiviteter (for eksempel kiting) og lignende.

Aktuelle varslingstiltak utover standard varslingstjeneste fra VTS/media, kan være:

- Direkte telefonvarsling eller SMS til de som oppholder seg i aktuelt område
- Infoskilt plassert ved oppstillingsplassen for kolonnen som gir trafikantene grunnleggende informasjon om hvordan de skal forholde seg (egen mal er utarbeidet – se vedlegg 3).
- Brosjyre for utdeling til trafikantene. (se vedlegg 4)
- Informasjonsskriv med retningslinjer for kolonnekjørings-, styrt trafikkavvikling- og stengingsregime på den aktuelle strekningen, som kan distribueres til lokale grendelag, interesseorganisasjoner, velforeninger og lignende, og som kan henges opp på fjellstuer, hytter o.l. (se vedlegg 5a og 5b)
- Lokale radiosendinger
- Skiltvarsling langs vegen

Dersom Statens vegvesen tillater trafikk på deler av strekning med kolonnekjøring, styrt trafikkavvikling eller midlertidig stengt veg, til/fra hus, hytter og fjellstuer og lignende, skal det settes opp en skriftlig avtale om dette med de som skal styre denne trafikkavviklingen. Form og innhold i en slik avtale må tilpasses hver enkelt strekning, men ansvarsdelingen mellom de som får ansvaret for åpning og stenging av bommen, driftsentreprenøren og Statens vegvesen må avklares i alle slike avtaler.

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

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