



Statsforvalteren i Trøndelag

Trööndelagen Staathealtoje

Rappoort

Erfaringer og læringspunkt fra hendelseshåndtering etter raset ved Nesvatnet i Levanger kommune 30. august 2025



Sammendrag

Kvikkleireskredet ved Nesvatnet i Levanger 30. august 2025 tok både ny og gammel E6 og jernbanen ut av drift og fikk store konsekvenser for transport, næringsliv, beredskap og lokalsamfunn. Hendelsen utløste en bred innsats fra vegeiere, baneiere, nødetater, kommuner, helseforetak og fagdirektorater, og krevde samordning langt utover normalsituasjon. Hendelsen viser at en lokal hendelse på et relativt lite geografisk område kan få store konsekvenser av nasjonal betydning, særlig når det er sentrale kommunikasjonslinjer/punkter som blir berørt.

Denne rapporten er en framstilling av læringspunkter – ikke en tilsynsmessig evaluering. Den bygger primært på skriftlige egnevalueringer fra Bane NOR, Statens vegvesen (SVV), Trøndelag fylkeskommune (TFK), Levanger kommune, Statsforvalteren i Trøndelag (SFTL), Helse Midt-Norge (HMN), Politiet og NVE, samt utfyllende dokumentasjon fra håndteringen og en næringslivsundersøkelse. Målgruppen er medlemmene i Fylkesberedskapsrådet og kommunene i Trøndelag.

Hva fungerte: Politiet ledet en effektiv akutfase etter politiloven §27, med ILKO og koordinering av nødetater. NVE ga tidlige råd om evakuering og sikkerhetssoner. I veisektoren kom samordning VTS-møteserien raskt på plass, og SFTL brukte fylkesberedskapsrådet (FBR) til å adressere bredere samfunnskonsekvenser. Bane NOR etablerte fagleder jernbane, flernivå kriseledelse og sikret et langvarig skadested. Levanger kommune konkluderte med å håndtere hendelsen i forsterket linje etter første møte med beredskapsstab 30. august. Det ble etablert løsning for at transportører kunne benytte omkjøring via Sverige uten lang tollprosess.

Hva var krevende: Utydelig «overlevering» fra akutfasen til videre samfunnskoordinering; parallelle geotekniske bestillinger uten felles fagkanal; sen/ikke enhetlig og lite flerspråklig skilting; Levanger kommune kom sent inn i VTS-samordningsmøteserien, sårbare skole- og barnehagesoner og drikkevannskilde langs omkjøringsveier; hindringer for tidskritisk pasienttransport og utrykningskjøretøy; uklar rollefordeling mellom vegeiere ved langvarige omkjøringer.

Plan for oppfølging: Læringspunktene skal innlemmes i det videre arbeidet med ROS-Trøndelag 2027 og operasjonaliseres til en prioritert tiltaksliste med ansvar og frister, som skal forankres i FBR. Dette gjennomføres gjennom målrettet samhandling med berørte aktører og regelmessig rapportering i linjen SFTL – FBR, slik at endringene blir varige i planverk, prosesser og øvelser. Sentrale tema i det videre arbeidet vil være: rolle, ansvar og myndighet, metode og terskler for bruk av kriseorganisasjoner, og samordning.

Samlet peker funnene på at samvirket fungerte best der mandat og møteplasser var tydelige, lokalkunnskap ble koblet inn tidlig og informasjonsstrømmen var felles og

forutsigbar—og at forbedringsbehovene i hovedsak handler om tydeligere rolleavklaringer, raskere beslutningsløp og bedre beredskap for lengre samvirkeperioder.

1 Mandat, formål og avgrensning

Statsforvalteren i Trøndelag har utarbeidet en framstilling av læringspunkter etter kvikkleireskredet ved Nesvatnet i Levanger kommune 30. august 2025. Framstillingen beskriver erfaringer og læringspunkter fra håndteringen av hendelsen og de påfølgende fasene. Arbeidet erstatter ikke en uavhengig evaluering.

Framstillingen bygger på innsendte egevalueringer fra de mest sentrale aktørene og øvrig relevant dokumentasjon fra hendelseshåndteringen. De mest sentrale aktørene omfatter Bane NOR, Statens vegvesen (SVV), Trøndelag Fylkeskommune (TRFK), Levanger kommune, Statsforvalteren i Trøndelag (SFTL), Helse Midt-Norge (HMN), Politiet og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). I tillegg har Næringsalliansen gjennomført en undersøkelse som også er tatt inn som grunnlag.

Hovedmålgruppen for denne rapporten er medlemmene i Fylkesberedskapsrådet og kommunene i Trøndelag.

Formålet med rapporten er å samle, strukturere og dele læringspunkter fra håndtering og oppfølging av hendelsen, slik at beredskap, samvirke og kontinuitet kan styrkes på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer regionalt i Trøndelag og nasjonalt. Denne framstillingen skal:

- Identifisere hva som fungerte godt og hva som var krevende
- Presentere læringspunkt og bidra som grunnlag for videre utvikling av tiltak
- Bidra til å tydeliggjøre rolle-, ansvar- og myndighet, forbedre informasjonsdeling og beslutningsstøtte i komplekse hendelser som berører liv og helse, kritisk infrastruktur, trafiksikkerhet og miljø.

Formålet omfatter også å synliggjøre erfaringer som kan være av nasjonal interesse, herunder sårbarhet i kritiske transportakser, grensekryssende logistikkutfordringer via Sverige, og implikasjoner for totalforsvaret.

Framstillingen omfatter primært strategisk nivå i akutfasen og oppfølgingsfasen etter skredet. Den taktiske/operative redningsaksjonen og årsaksforklaringer eller normaliseringsfasen ved gjenoppbygging av opprinnelig bane og E6 er ikke en del av denne rapporten. Hensikten er ikke å finne revisjons- eller tilsynsmessige konklusjoner, men å danne grunnlag for læring og forbedring.

2. Metode og datagrunnlag

Denne rapporten er en framstilling av læringspunkter og baseres primært på de innsendte egevalueringene fra de mest sentrale aktørene, supplert med relevant dokumentasjon fra hendelseshåndteringen. Alle aktørene som ble bedt om å levere rapporter til SFTL har levert sine evalueringer. Fokus i denne overordnede rapporten er på hva som fungerte, hva som var krevende og hvilke læringspunkt vi kan trekke ut fra erfaringene.

Rapporten bygger på erfaringer og læringspunkter fra aktørenes rapporter, som vi har valgt å sortere etter følgende temaer:

- Samordning og rolle/ansvar/myndighet
- Omforent situasjonsforståelse
- Trafikksikkerhet og omkjøringsberedskap
- Robusthet og kontinuitet
- Kommunikasjon

For hvert tema presenteres erfaringene (hva fungerte og hva var krevende) og læringspunkt, der det kommer fram i datagrunnlaget.

Av hensyn til personvern blir ikke enkeltpersoner indentifisert i denne rapporten. Beskrivelser er holdt på rolle-/funksjonsnivå.

Denne rapporten er gjennomført med involvering av de sentrale aktørene gjennom følgende prosess:

- Prosessen ble startet ved et innledende evalueringsmøte hvor prosess og metode ble forankret med de sentrale aktørene, og hvor det var åpning for innspill, spørsmål og tilbakemeldinger.
- De sentrale aktørene leverte de interne evalueringene til statsforvalteren
- Et utkast til en overordnet rapport ble utarbeidet av statsforvalteren og sendt på høring til de sentrale aktørene og DSB.
- Rapporten ble tilpasset etter høringsinnspill
- Endelig rapport blir publisert og presentert for fylkesberedskapsrådet i mai 2026.

Kommentar til høringsinnspillene:

Mange av høringsinnspillene inngår allerede i rapporten slik den framstår, eller er i større grad å tolke som forslag til tiltak. Alle innspill er tatt til etterretning selv om de ikke nødvendigvis har ført til endringer i denne rapporten. Alle høringsinnspillene tas med i det videre arbeidet i å formulere konkrete tiltak til oppfølgingsplanen tilhørende ROS Trøndelag 2027.

3. Kort om hendelsen – kontekst og

konsekvenser

Kvikkleireskredet ved Nesvatnet i Levanger 30. august 2025 representerer en av de mest alvorlige naturhendelsene i Trøndelag på lang tid. Skredet medførte et dødsfall og total ødeleggelse av både ny og gammel E6 samt jernbanen, som videre skapte omfattende samfunnsmessige konsekvenser for transport, næringsliv, beredskap og innbyggernes sikkerhet. Hendelsen utløste en betydelig innsats fra et bredt spekter av aktører – Statens vegvesen, Bane NOR, Trøndelag fylkeskommune, nødetater, kommuner (særlig Levanger kommune), helseforetak, NVE og Statsforvalteren i Trøndelag – og krevde samordning på et nivå som langt overstiger en normalsituasjon.

Samfunnsmessige konsekvenser av hendelsen

Beredskap og samvirke:

Håndteringen involverte et bredt spekter av aktører: Statens vegvesen (SVV) Vegtrafikkentralen (VTS), Bane NOR, Trøndelag fylkeskommune (TRFK), Levanger kommune, Nødetater (politiet, brann og helse), Helse Midt-Norge HF (HMN), Norges vassdrags- og elektrisitets direktorat- region Midt-Norge (NVE), Mattilsynet Midt-Norge og Statsforvalteren i Trøndelag (SFTL). Hendelsen utløste omfattende møtevirksomhet, inkludert samordningsmøter i regi av veieierne og fylkesberedskapsrådet (FBR).

Miljø og sikkerhet:

Skredet medførte utslipp av diesel, hydraulikkolje, glasopor og sement, samt maskiner og biler, til Nesvatnet, og krevde tiltak for å hindre forurensning. Trafikksikkerhet ble en kritisk utfordring, særlig ved skoler og barnehager langs omkjøringsveiene. Risiko knyttet til drikkevannskilde Hoklingen, ble tidlig problematisert, og Mattilsynet og Levanger kommune etterlyste tidlig ROS-analyse.

Transport og framkommelighet:

Langvarig stenging av E6 og jernbane skapte store utfordringer for person- og godstransport. Omkjøringsveier med begrenset kapasitet og dårlig standard ble sterkt belastet, med økt risiko for trafikkulykker og forsinkelser for nødetater og pasienttransport.

Næringsliv og forsyningskjeder:

Hendelsen påvirket transport og logistikk i hele regionen. NHO uttrykte bekymring for betydelige kostnader og forsinkelser for næringslivet, og det ble vurdert alternative løsninger som sjøtransport og beredskapsterminaler for godstog.

4. Aktører og roller

Politiet (Trøndelag politidistrikt / LRS):

Leder akutt redningsinnsats etter politilovens §27.

SFTL:

Regional samordning i sivile kriser, etablerer felles situasjonsbilde, tilrettelegger for regionalt samvirke, rapportere i samordningskanalen til DSB og innkaller Fylkesberedskapsrådet i Trøndelag (FBR) ved behov.

SVV/VTS:

Veieier og statlig fagmyndighet for riksveinettet. Veitrafikksentralen (VTS) er operativ leder av trafikkinformasjon, skilting/skiltvedtak og omkjøringsregimer i vegsektoren.

TRFK:

Veieier for fylkesveinettet, drift/vedlikehold og kollektivtilbud sammen med operatører.

Bane NOR:

Eier og forvalter jernbaneinfrastruktur, stiller fagleder jernbane til skadestedsledelsen.

Levanger kommune:

Lokal kriseledelse, kommunal beredskap, evakuerte/pårørende, lokalmiljø, plan-/byggesak og miljøforvaltning. Veieier kommunalt veinett.

Helse Midt-Norge HF (HMN):

Ansvar for spesialisthelsetjenester inkl. ambulansetjenesten, akuttmedisinsk beredskap/prehospitalt i samvirke med nødetatene.

NVE:

I denne sammenhengen statlig fagmyndighet for flom/skred (forebygging, varsling og kartlegging); Rådgivende bistand i større hendelser.

5. Erfaringer og læringspunkter

5.1 Samordning og rolle/ansvar/myndighet

Hva fungerte

Politiet ledet redningsinnsatsen i akuttfasen etter politiloven § 27, etablerte Innsatsleders kommandoplass (ILKO) på skadestedet og koordinerte nødetater og samvirkeaktører. Dette opplevdes som velfungerende i den umiddelbare rednings- og søksfasen (Politiet).

NVE ga tidlig råd om evakuering av sikkerhetssone og stilte geoteknisk kompetanse. Dette ga politiet og kommunen beslutningsstøtte i akuttfasen av hendelsen (NVE, Levanger).

Samvirke i sektor og regionalt. Operativ håndtering i veisektoren (VTS-aksen i regi SVV) ble supplert av statsforvalterens samvirke på regionalt nivå gjennom fylkesberedskapsrådet (FBR), som ga rom for å adressere samfunnskonsekvenser utover den rene akuttresponsen (SVV, SFTL).

Bane NOR etablerte fagleder jernbane, satte opp kriseledelse på flere nivå og tok tidlig ansvar for et langvarig skadested etter at politiet frigjorde området. Dette muliggjorde sikring, adgangskontroll og videre framdrift (Bane NOR).

Levanger kommune aktiverte krisestab 12:30. Kriseledelsen konkluderte med at hendelsen kunne bli fulgt opp i forsterket linje, og krisestab ble avviklet etter førstemøtet. Videre kriseledelse ble ytet av kommunedirektør med støtte fra beredskapskoordinator. Kommunen brukte fullmakter for å etablere midlertidig anleggsvei til rasområdet og håndterte pårørendearbeid og evakuerte i samarbeid med politiet (Levanger kommune).

NVE etablerte gul beredskap, koblet på nasjonal ledelse og stilte med geoteknisk kompetanse i samvirke med politiet og kommunen – med tidlig deltagelse i koordineringsmøter. (NVE).

Bane NOR ivaretok tidlig personell via bedriftshelsetjenesten/krisepsykolog og streng adgangskontroll etter frigivelse av skadestedet. Dette reduserte risiko ved et langvarig skadested (Bane NOR).

SFTL brukte samordningskanalen aktivt med flere situasjonsrapporter og to samvirkekonferanser i FBR som ga felles regionalt grunnlag for prioriteringer (SFTL).

Dialog mellom Levanger kommune og politiet fungerte godt. Politikontakt og beredskapsansvarlig ble «kunnskapsbærere», noe som ga rask avklaring om evakuerte/pårørende (Levanger kommune).

EKOM-tiltak langs omkjøringsårer ble initiert av SFTL, som koblet på teleaktører når svak dekning påvirket trafikkikkerhet/informasjonsflyt (SFTL).

Toll og SFTL fikk raskt samordnet med svenske myndigheter om å tilrettelegge for at transportører kunne planlegge og gjennomføre omkjøring via Sverige uten forsinkelser i toll (SFTL).

SVV eskalerte tidlig, definerte «rød hendelse» og satte beredskapsledelse kl. 10 samme dag, noe som bidro til tempo i veisektorens operasjonelle møteoppsett (SVV).

Hva var krevende

Det er uavklart hvem som overtar ansvar for regional koordinering etter akutfasen. Politiet peker på at det ikke var tydelig hvem som skulle koordinere samfunnskonsekvenser når den akutte redningsinnsatsen var over. HMN etterlyste også tidlig en regional koordinering (Politiet, HMN, Levanger).

Grensesnitt mellom samordning i sektor og regionalt. SFTL beskriver en tosporet løsning (VTS-aksen og FBR), men rapporter viser friksjon. Kommunens rolle var ikke tilstrekkelig

definert og ivaretatt i de første møtene i VTS-sporet. HMN opplevde VTS-samordningsmøtene som nyttige, mens TRFK opplevde VTS-samordningsmøtene som for store, med for mange aktører. Levanger kommune opplevde samordningsmøtene i FBR som statusoppdateringsmøter uten vesentlig funksjon relatert til koordinering av aktivitet mellom samvirkeaktørene. Det kan virke som at skillene mellom samvirke/samordning på taktisk, operasjonelt og strategisk nivå var utydelig (SFTL, Levanger kommune, HMN, TRFK).

Parallell bruk av spesialistressurser. Flere aktører bestilte geoteknisk kompetanse uten felles bestillingslinje, noe som førte til dobbeltarbeid og forsinkede avklaringer (Levanger kommune).

Uavklart rolle/ansvar i veisektoren ved langvarig omkjøring. TRFK opplevde at SVV «eide» hendelsen, mens TRFK bar mye av konsekvensene ved trykk på fylkesvegnettet uten tydelig rolleavklaring og med sen progresjon i enkelte koordineringsmøter (TRFK).

PBL-dispensasjoner og felles grunnlagsdokumentasjon. Tidspress for å få koordinert tilstrekkelig felles dokumentasjon for dispensasjoner etter PBL opplevdes krevende (NVE).

Læringspunkt

Formalisert «overføringspunkt» fra akutthåndtering til bred samfunnsorientering bør beskrives i regionale planer. Når politiets akuttansvar nedskaleres, bør det være tydelige prosedyrer for hvem som leder/koordinerer de samlede samfunnskonsekvensene (trafikk, helse, miljø og forsyning) (Politiet, HMN, Levanger).

Tydelig mandat og arbeidsdeling mellom sektorspor (taktisk/operasjonelt nivå) og regional samordning (strategisk nivå), herunder roller, ansvar og myndighet, bør være forhåndsdefinert, inkludert kriterier for iverksetting av hele/deler av FBR (SFTL, SVV, TRFK).

Tydeliggjøring av veieiers ansvar ved langvarig omkjøring (stat-fylke-kommune) og hvordan beslutninger om trafikkregulering, skilting og prioritering for blålysetater fattes og kommuniseres (SVV, TRFK).

Kommunenes rolle må defineres tidlig, både på taktisk og operasjonelt nivå (VTS-samordningsmøter) og strategisk nivå (FBR), for å fange opp lokale forhold som skolevei, barnehager, klima og miljøhensyn, pårørende/evakuerte og lokalmiljø (Levanger kommune, SFTL).

Felles rutine/prosedyre for geoteknisk bestilling og finansiering trengs for store skred/utfall i kritisk infrastruktur, slik at én fagkanal koordinerer behov, leveranser og deling av vurderinger/rapporter (Levanger kommune).

Klar prosess for PBL-dispensasjoner i kriser. Felles hurtigløp for dispensasjoner med krav til felles grunnlagsdokumentasjon og ansvarspunkter mellom NVE, SVV, Bane NOR, kommune og statsforvalter (NVE).

Myndighetsinstruksen bør oppdateres. Nødnett, støtte-/forsterkningsressurser, overleveringsmøter mellom vakt og byggeledelse m.m. bør inkluderes (TRFK).

Liaison til politiet (KO/OPS) fra veieier ved store hendelser kan tydeliggjøre hvilke fagressurser og kapasiteter veieier/SVV kan stille, og når liaison aktiveres (SVV).

Beredskap ifm. miljø/drikkevann bør forsterkes. Mal for tidlig ROS, prøvetakingsplan og linjer mot IUA/Kystverket/Mattilsynet ved tungtrafikk nær sårbare kilder (HMN).

Oversikt over finansiering og rolleavklaringer når kommunen må gjøre strakstiltak, f.eks. ved midlertidig anleggsvei. Avklar finansiering/etteroppgjør for å unngå forsinkede beslutninger/prosesser ved fremtidige hendelser (Levanger kommune).

Det bør øves på samvirkeperioden, mellom akuttfasen og normalisering. Tydelige møteplasser, informasjonsprodukter og ansvarsfordeling i en fase som kan vare lenge (HMN).

5.2 Omforent situasjonsforståelse

Hva fungerte

Flere aktører etablerte kriseledelse på flere nivå med daglige møtepunkter. Bane NOR opplevde FBR som en sentral arena for å forstå de bredere samfunnsvirkningene og koordinere kommunikasjon (Bane NOR).

Møteserie i veisektoren ble iverksatt tidlig. SVV og VTS etablerte samordningsmøter allerede fra kl. 10 på dag én, som bar hovedtyngden av den operative informasjonsdelingen mellom veieier, TRFK og øvrige aktører (SVV).

Regional samordning ble dokumentert og delt. SFTL brukte RAYVN til løpende situasjonsoppdateringer, deling av referater og rapportering i samordningskanalen (kommune-statsforvalter-DSB), og brukte FBR som overbygning for å etablere omforent situasjonsbilde og prioriteringer tverrsektorielt (SFTL).

TRFK satte raskt ut trafikkradarer på omkjøringsrutene og delte kartgrunnlag og prioriterte traseer med helseaktører; dette ga operativt beslutningsgrunnlag for blant annet utrykningstrafikk (TRFK).

Hva var krevende

Aktørene har ikke et felles digitalt krisestøtteverktøy. DSB, SFTL og kommunene bruker RAYVN som krisestøtteverktøy. Politiet og mange av de andre aktørene bruker ikke RAYVN. Det hadde vært enklere å oppnå løpende omforent situasjonsforståelse dersom

samme krisestøtteverktøy hadde blitt brukt for gjensidig informasjonsdeling på tvers av sektorene (HMN, Politiet).

Ujevn inkludering av kommunal kompetanse/representant i sektormøter. Levanger kommune kom sent inn i VTS-samordningsmøteserien og beskriver begrenset taletid i starten, noe som svekket tidlig felles forståelse for lokale forhold (skolevei, barnehager og omkjøring nær drikkevannskilde) (Levanger kommune).

Kontinuitetsbrudd i kontaktflater. Levanger kommune peker på hyppig utskifting av personer (vaktskifter) hos enkelte statlige aktører, som ga svakere/forsinket oppfølging på tvers av møter og tiltak (Levanger kommune).

Behov for egen informasjonskanal for næringsliv. SVV påpeker at innspill fra bransjer (NHO/NLF m.fl.) bør håndteres i en separat kanal, ikke i VTS' taktiske/operasjonelle samordningsmøter (SVV).

Læringspunkt

Det bør undersøkes hvilke aktører som kan kobles på RAYVN og evt. løsninger/rutiner for informasjonsdeling som kompensere for at det brukes ulike krisestøtteverktøy (HMN, SFTL, Politiet).

Det bør være definerte formål, deltagere og informasjon per møtearena – operativt, taktisk og strategisk, for å tydeliggjøre mandat, sikre progresjon og redusere rolleglidning når det foregår møteaktivitet på tvers av forvaltningsnivåer og sektorer (SVV, Levanger kommune, TRFK).

Kommunal kobling i sektorielle møter må sikres tidlig for å få inn lokalkunnskap i situasjonsbildet fra start (skolevei, drikkevann og sårbare miljøverdier) (Levanger kommune).

Rutiner for situasjonsoppdatering mellom skift må tydeliggjøres, slik at ansvar og oppfølging er kjent ved personbytter/vaktskifte (Levanger kommune).

Publikum- og næring trenger egne kanaler med hyppige, forutsigbare oppdateringer (SVV, Næringsalliansen).

5.3 Trafikksikkerhet og omkjøringsberedskap

Hva fungerte

UP og lokalt politi bidro med trafikkovervåkning på omkjøringsaksene i tiden etter akuttfasen som et sikkerhetstiltak (Politiet).

God intern samhandling i TRFK mellom drift/vedlikehold og vegforvaltning om skilt og skiltplaner. God byggherrelogg ga etterprøvnbarhet (TRFK).

Fergeselskap ble varslet tidlig i veisektorens operative samordningsløp (VTS-aksen), som del av helheten for omkjøringskapasitet (TRFK).

Hva var krevende

Skilting og regulering kom for sent og var uensartet. Politiet, TRFK og næringslivet peker på mangelfull/sen skilting, uklare omkjøringsvalg og behov for raskere manuell dirigering. TRFK beskriver i tillegg lang saksbehandlingstid for skiltvedtak (Politiet, TRFK, Næringsalliansen).

Flerspråklig informasjon manglet. Enspråklig skilting/informasjon ga feilvalg hos utenlandske sjåførere og økt risiko (SFTL).

Sårbarheter langs omkjøringsveier. Kommunen rapporterte om farlige situasjoner (høy fart, snuplass for tunge kjøretøy i skoleområder), sårbarheter i forbindelse med at omkjøringsvei gikk forbi kommunens drikkevannskilde, og behov for raskere og tydeligere tiltak i tettsteder (Levanger kommune).

Hindringer for utrykning, pasienttransport og brann- og redningstjenesten. Ambulanser ble vesentlig hindret i utrykning i tidlig fase, og HMN etterlyste regional koordinering for prioritering i trafikken (HMN, Levanger kommune).

Kapasitet og standard på omkjøringsvegnettet. Lav standard og smale partier førte til kødannelse og økt ulykkesrisiko (SVV). Omkjøringsveiene var sårbare overfor værforhold, og relativt godt vær kan ha bidratt til at det ikke ble flere trafikkuhell. Av registrerte hendelser er utforkjøring av buss med ca. 60 passasjerer tross gode kjøreforhold. Det ble også registrert fem konkrete nestenulykker ved to skoler og en barnehage (Levanger kommune).

Det var konkrete flaskehals for utrykning. Kulverten under jernbanen på Gamle kongeveg nord ble et tidlig hinder. Behovet for raskere vakthold/skilting utpekes eksplisitt (HNT).

Ekstern/uklar skilting i tidlig fase, bl.a. fra entreprenør, skapte forvirring og lekkasje av tungtrafikk inn på uegnede lokalveier (TRFK).

Læringspunkt

Akuttpakke for trafikk ved langvarige brudd må utløses innen timer. Manuell dirigering ved kritiske punkter, midlertidig fartsreduksjon, lengde/vekt-begrensninger, fysisk separasjon i risikopunkter og tydelige prioriteringsregimer for blålysetater/kollektiv (Politiet, TRFK).

Forsterket skiltings- og informasjonsberedskap. Predefinerte skiltplaner, sentralt beredskapslager for skilt/tavler og standard for flerspråklig budskap (SVV, TRFK).

Beredskap for omfattende omkjøringer hos veieiere bør forsterkes. Raskt vakthold, skiltsett på norsk og engelsk, digitale maler m.m. For eksempel ved å etablere sentralt kriselager/beredskapscontainer (SVV, HMN, TRFK).

Ferge/kollektiv-kapasitet som fast del av omkjøringsplan. Tidlig kobling opp mot operatører (ferge/AtB) med kriterier for skalering og tydelige publikumssignaler (TRFK, Næringsalliansen).

Skole og barnehagesoner bør inn som førstelinjetiltak i akuttfasens trafikkpakke ved omkjøringer. F.eks. fysisk sikring, enveisregime, nedsatt hastighet, vakt, midlertidige snuplass-løsninger (Levanger kommune).

Det bør defineres en fast rutine for kjøre/hviletid og toll ved omkjøring via Sverige. Ferdige prosedyrer/kontaktlistor og beslutningsløp ved grensekryssende omkjøringer (SVV).

5.4 Robusthet og kontinuitet

Hva var krevende

Restitusjons- og utholdenhetsproblematikk. Behov for bedre ordninger for bemanning/rotasjon ved langvarige hendelser (SVV).

TRFK satte ikke beredskapsstab (kun observasjonsfase). TRFK bør dra nytte av beredskapsstab som intern samarbeidsarena og de ressursene en slik stab kan bidra med (TRFK).

Stor administrativ belastning på Bane NOR parallelt med drift av et langvarig skadested. (Innsynsbegjæringer, krav fra naboer/forsikring, henvendelser fra sektor-myndigheter). (Bane NOR).

Evakuerte/pårørende-oppfølging ble krevende pga. medietrykk, uklare ansvarsforhold og særskilte behov ga stort koordineringsbudskap lokalt (Levanger kommune).

Uklart når SVV skulle etablere sentral stab ved store hendelser, og behov for å styrke intern informasjonsflyt når beslutninger berører flere divisjoner (SVV).

Læringspunkt

Vi observerer at det er ulik praksis og erfaringer for hvordan aktørene benytter seg av sine kriseorganisasjoner. Terskler/indikatorer for når det skal settes beredskapsstab/kriseledelse, både lokalt og regionalt, bør defineres for å sikre koordinering, avlastning og kontinuitetsplanlegging og involvering av riktig ledernivå (TRFK, Levanger, SFTL). Vi anbefaler at dette settes i kontekst av proaktiv stabsmetodikk.

5.5 Kommunikasjon

Hva var krevende

Kommunikasjon med publikum og næringsliv var under forventning. Flere virksomheter rapporterte mangelfull skilting, behov for hyppigere og mer konkrete oppdateringer, samt tydelige tidslinjer for midlertidige og varige løsninger (Næringsalliansen).

Manglende konsistens i publikumskommunikasjon. Næringslivet meldte om varierende/sen skilting, uklare på-/av-budskap (bør/kan vs. skal), og ønsket hyppigere konkrete oppdateringer med tidslinjer (Næringsalliansen).

Kommunikasjonskanaler (175.no/trafikkmeldinger) var ikke alltid oppdatert på tverrsektorielle forhold, for eksempel tolldrevet informasjon ved Sverige-rute. Dette krevde manuell oppfølging (TRFK).

Læringspunkt

Tidlig etablering av kommunikasjonsplan overfor næringsliv og publikum, herunder fast utsending av oppdatert informasjon, fremdriftsplan, tidspunkter og kanal for bransjeinnspill, slik at operativ progresjon i møtene ikke svekkes (f.eks. VTS-samordningsmøtene) (SVV, Næringsalliansen).

Medie-, informasjon- og misinformasjonshåndtering. Felles koordinert faktaark. Koordinerte talspersoner fra hver sektor for å hindre feil i media og sikre konsistens (Næringsalliansen, Bane NOR).

6. Plan for oppfølging og forankring

Oppfølging av læringspunktene etter denne hendelsen settes i sammenheng med arbeidet med ROS-Trøndelag 2027, og skal bidra til konkrete, prioriterte tiltak med tydelig eierskap, frister og rapportering i ROS Trøndelags tilhørende tiltaksplan. SFTL leder prosessen og bruker FBR som forankringsarena. Videre oppfølging av tiltak vil bli gjort i sammenheng med oppfølging av tiltaksplanen tilhørende ROS-Trøndelag. Erfaringer og læringspunkt fra denne hendelsen, samt høringsinnspillene, vil bidra inn i kunnskapsgrunnlaget. Vi ser at følgende tema vil være sentrale i det videre arbeidet:

- Roller og ansvar
 - Herunder formalisering av «overføringspunkter», når situasjonen tilsier at roller/ansvar endres.
- Metode og terskler for bruk av aktørenes kriseorganisasjoner
- Samordning
 - Rutiner og prosedyrer for rapportering og bruk av samordningskanal og krisestøtteverktøy, særlig i aksene kommune-statsforvalter-DSB
 - Tydeliggjøring av mandat for ulike møtearenaer på ulike forvaltningsnivå i/på tvers av sektorer

- Bruk av krisestøtteverktøy og rutiner for å sikre omforent situasjonsforståelse

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG
Postboks 2600, 7734 Steinkjer

