



Umferð á hættu- og neyðartímum Rannsóknarverkefni

Lokaskýrsla
Mars 2012



11170

S:\2011\11170\l\Greinagerð\11170_Greinagerð_21mars2012.docx

Mars 2012

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	22.03.2012	HS/SJÓ	HS/HMÁ	HS
2	29.03.2012	HS	HS/HMÁ	HS

Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
2	Framkvæmd	5
2.1	Endurskilgreining verkefnis	5
2.2	Gagnaöflun	5
2.3	Sviðsmyndir	5
2.4	Forsendur umferðarhermunar	6
3	Niðurstöður	9
3.1	Sviðsmynd 1	9
3.2	Sviðsmynd 2	9
3.3	Mislæg gatnamót	9
3.4	Samanburður á sviðsmyndum 1 og 2	9
3.5	Niðurstöður samstarfsaðila	10
4	Umræða og lokaorð	13
5	Heimildarskrá	15
6	Viðauki 1 - Samstarfsaðilar, nafnalisti	17

Forsíðumynd: Gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar. Mynd úr myndasafni lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu.



1 Inngangur

Á neyðartímum skiptir miklu máli að umferð gangi áfallalaust fyrir sig, að hægt sé að tryggja óheftan forgangsakstur og rýmingu svæða ef þarf. Viðbragðsáætlanir almannavarna taka á fyrsta viðbragði við hættum sem ógnað geta öryggi fólks og byggðar á viðkomandi svæði, hvernig virkja skal neyðarþjónustuna til aðgerða og samhæfingu viðbragðsaðila.

Hingað til hafa ekki legið fyrir rannsóknir um afkastagetu eða viðbragsáætlanir sem taka sérstaklega á rýmingu höfuðborgarsvæðisins og/eða Suðurnesja á neyðartímum. Þó eru til ýmsar viðbragðsáætlanir um neyðarviðbrögð og samhæfingu vegna flugslysa og annarra atburða þar sem umferðarstjórn og forgangsakstur er hluti áætlunar.

Meginmarkmið verkefnisins er að auka öryggi fólks á Suðurnesjum og höfuðborgarsvæðinu við rýmingar á hættu- og neyðartímum, bæði samfélagslegs- og umferðarlegs eðlis. Framkvæmdin fólst í því að kanna afkastagetu Reykjanesbrautar og útbúa umferðarlíkan til að herma flóttaumferð svo hægt yrði að leita flöskuhálsa í vegakerfinu og kanna möguleika á forgangsakstri þegar rýming er í gangi. Jafnframt að skoða hvernig ákjósanlegast væri að standa að umferðarlokunum og umferðarstjórnun þ.e. hvar er brýnast að loka vegum og hvaða áhrif það hefur að snúa akstursstefnum vega. Markviss upplýsingagjöf til almennings um stöðu mála mikilvæg við þessar aðstæður, ekki síst til þeirra sem eru úti í umferðinni. Því var talin þörf á að skoða hvernig best væri að standa að þeim þætti sérstaklega.

Með verkefninu er verið að uppfylla lagalega skyldu opinberra aðila s.s. laga um almannavarnir nr.82/2008, vegalög nr. 80/2008 og lögreglulög nr. 90/1996. Fyrri rannsóknir og umferðarlíkon sem unnin hafa verið af VSÓ Ráðgjöf eru styrkur fyrir verkefnið, sem reynsla og þekking samstarfsaðila.

Skýrsla þessi er fyrsti hluti rannsóknarverkefnisins „Umferð á hættu og neyðartímum“. Í henni er farið yfir helstu markmið og niðurstöður. Verkefnið er unnin af VSÓ Ráðgjöf í samvinnu við helstu lykilaðila sem koma að umferðarmálum á hættu og neyðartímum s.s. almannavarnadeild ríkislögreglustjóra og almannavarnanefndum á höfuðborgarsvæði og Suðurnesjum, lögreglu, slökkviliði og Vegagerðinni (sjá nafnalista í viðauka 1). Verkefninu er ætlað að nýtast sem grunnvinna fyrir framtíðarverkefni er lúta m.a. að gerð rýmingaráætlana fyrir höfuðborgarsvæðið og Suðurnes.

Verkefnið hlaut styrk úr Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar og hefur hlotið framhaldsstyrk þegar skýrsla þessi er rituð.



2 Framkvæmd

2.1 Endurskilgreining verkefnis

Eftir að styrkur fékkst úr Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar var verkefnið endurskilgreint í samræmi við styrkuppheð. Áhersla var lögð á að nýta fjármagn sem best og komast sem næst upphaflegu markmiði - að auka öryggi umferðarlegt og samfélagslegt öryggi við rýmingar á hættu- og neyðartímum á Suðurnesjum og höfuðborgarsvæðinu.

Upphafleg áætlun gerði ráð fyrir að kanna hvaða möguleikar fælust í hermun flóttaumferðar, annarsvegar á makróleveli í umferðarlíkani VSÓ í TransCAD og hinsvegar á míkroleveli í míkrohermiforriti t.d. TransModeler. Í þeim tilfellum yrði aðferðarfræði skilgreind og tíma og kostnaðaráætlanir gerðar vegna nauðsynlegrar gagnaöflunar fyrir hermun hinna mismunandi sviðsmynda. Við endurskilgreiningu var ákveðið var að herma umferð einungis í míkrohermunarforritinu TransModeler sem var talinn mun betri kostur fyrir Reykjanesbrautina þar sem möguleiki er á að skoða hvern bíl fyrir sig.

Hvað varðar sviðsetningu atburðar var ætlunin að nýta 2-3 sviðsmyndir úr *Sviðsetningarhandriti björgunartilfella fyrir höfuðborgarsvæðið frá 2005*, sem hafa m.a. verið notaðar til æfinga af aðgerðastjórn höfuðborgarsvæðisins. Eftir samráð og fundi með samstarfsaðilum var tekin ákvörðun um að nálgast verkefnið almennt (e. all hazard approach) frekar en sértækt eins og ráðgert var í upphafi.

Gerðar voru tvær sviðsmyndir:

1. Rýming Suðurnesja um Reykjanesbraut þar sem nýttar yrðu sömu akstursstefnur og eru í dag.
2. Rýming Suðurnesja um Reykjanesbraut þar sem akstursstefnum væri breytt á Reykjanesbraut og fleiri akbrautum.

Upphafleg áætlun gerði ráð fyrir að skoða hvaða leiðir væru notaðar til upplýsingagjafar til almennings og hvaða möguleikar væru í því sambandi þegar rýming stæði yfir eða væri yfirvofandi. Þessi þáttur var skorinn niður við endurskilgreiningu verkefnis. Jafnframt var skoðun á umfangsmiklum umferðarlokunum á liðnum árum frestað, enda var helst horft til órjúfanlegra tengsla lokana á Reykjanesi og höfuðborgarsvæði, sem skoðað verður betur í næsta fasa verkefnisins.

2.2 Gagnaöflun

Lögð var áhersla á að safna fyrirbyggjandi gögnum um viðbragðsáætlanir viðbragðsaðila innanlands og hlutverk hvers og eins á neyðartímum, sem og rannsóknnum sem gerðar hafa verið um svipuð verkefni hér heima og erlendis. Farið var yfir fyrri verkefni sem unnin hafa verið á þessu sviði hjá VSÓ Ráðgjöf sem eru: Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins (2006), Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins framhald (2007), Rýni og greining hermunarforrita (2007), Umferðarlíkan SV lands (2009), Háannatímalíkan – útreikningar fyrir árið 2007 – framtíðarspá (2009) og Þungaumferð á þjóðvegum (2011).

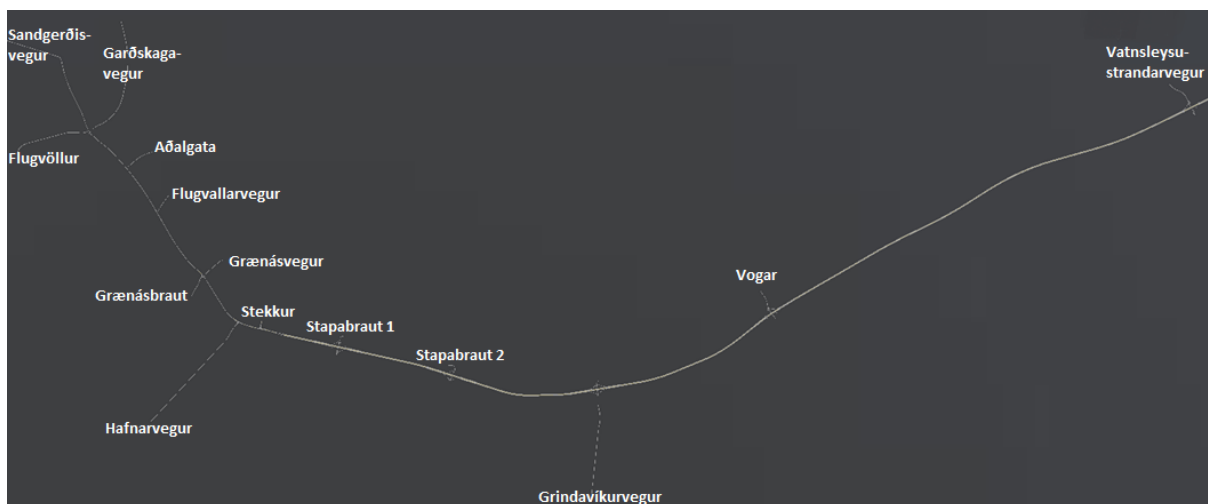
2.3 Sviðsmyndir

- ▶ *Sviðsmynd 1*
Akstursstefnur Reykjanesbrautar eins og þær eru í dag.
- ▶ *Sviðsmynd 2*
Akstursbrautir á Reykjanesbrautinni með akstursstefnu í átt að Suðurnesjum eru opnar í gagnstæða átt, þannig að þar sem tvöföldun er á Reykjanesbrautinni er rýming

á umferð á 4 akreinum í átt að Höfuðborgarsvæðinu. Á Rósaselstorgi er umferð stýrt beggja vegna í hringtorginu og það sama gildir um Grænásbraut/Grænásveg hringtorg. Að lokum er umferð sem kemur af Stapabraut 1 stýrt inn á akbrautir í gagnstæða átt á Reykjanesbrautinni.

2.4 Forsendur umferðarhermunar

Umferðarhermunar forritið TransModeler var notað til að herma umferð á hættu- og neyðartímum. Teiknað var upp gatnanet eins sýnt er á mynd 2.1. og náði það örlítið lengra en að afleggjara álversins í Straumsvík.



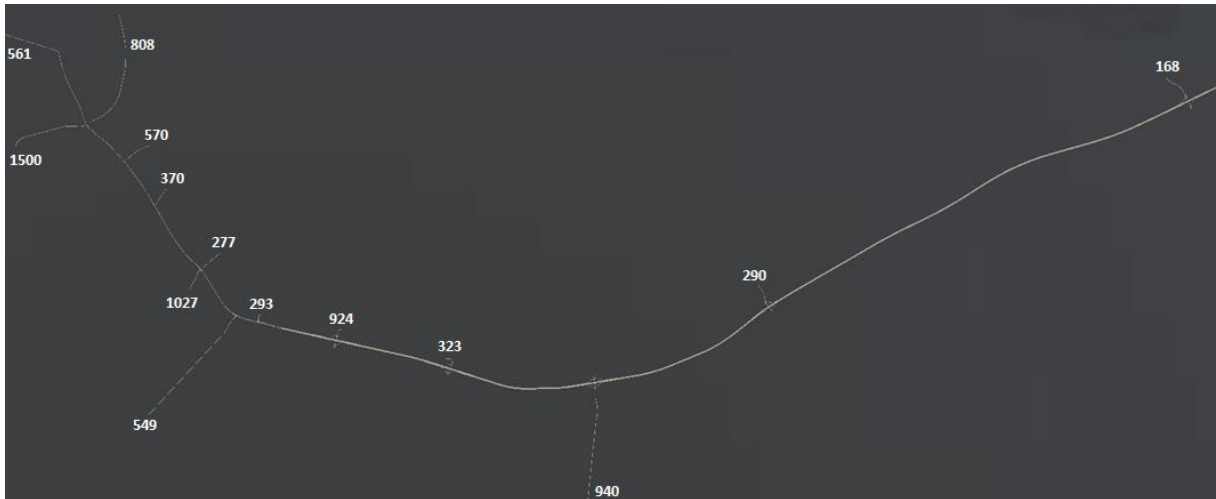
Mynd 2.1 Gatnanet Reykjanesbrautar

Gert var ráð fyrir því að við rýminguna myndu að meðaltali þrjú íbúar ferðast í hverjum bíl. Einnig var áætlað að um 1.500 bíla þyrfti til að rýma Keflavíkurlugvelli. Íbúatölur og fjöldi bíla í hverju bæjarfélagi fyrir sig er sýndur í töflu 2.1.

Tafla 2.1: Fjöldi íbúa og bíla á Suðurnesjum

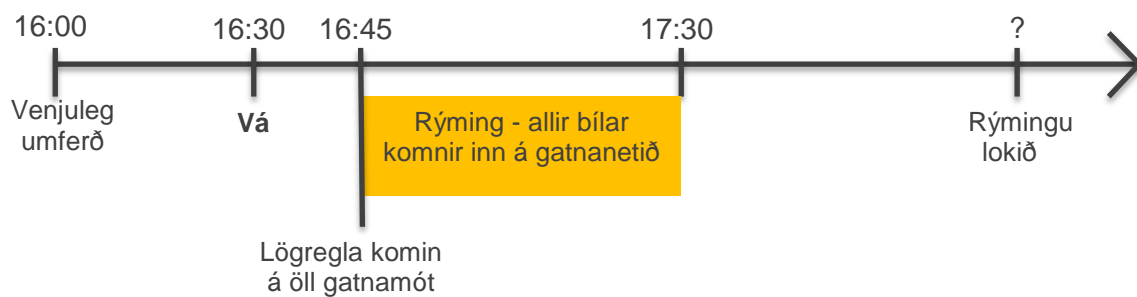
Bæjarfélag	Íbúar	Bílar
Vogar	1.075	358
Reykjanesbær (Kefla- og Njarðvíkurpéttylí)	13.862	4.621
Hafnir	109	36
Garður	1.452	484
Sandgerði	1.683	561
Grindavík	2.821	940
Flugvöllur	-	1500
Samtals	21.002	8.500

Til að meta hvernig umferðin dreifist inn á Reykjanesbraut voru íbúatölur notaðar og þéttleiki byggðar skoðaður. Mynd 2.2 sýnir hvernig áætlað var að fjöldi bíla sem rýma þyrfti myndi dreifast á gatnanetið.



Mynd 2.2 Fjöldi bíla sem rýma þarf á hverjum gatnamótum.

Í báðum tilfellum var gerð hermun fyrir „venjulega“ síðdegisumferð í 30 mínútur. Gert var ráð fyrir því að vörn ætti sér stað kl. 16:30 og 15 mínútur seinna, eða kl. 16:45, yrði lögregla komin á öll gatnamót til að stjórna umferð. Einnig var miðað við að almenn rýming myndi hefjast þá og standa yfir í 45 mínútur eða til kl. 17:30, eins og sýnt er í tímalínunni hér fyrir neðan. Kannað var hvenær rýmingu að afleggjara við álver í Straumsvík myndi ljúka í báðum sviðsmyndum.



Mynd 2.3 Tímalína rýmingar



3 Niðurstöður

3.1 Sviðsmynd 1

Í sviðsmynd 1 mynduðust flöskuhálsar á Reykjanesbraut við Keflavíkurflugvöll, á Aðalgötu, á Flugvallarvegi, við Grænásbraut í Reykjanesbæ, á Hafnarvegi og á Stekki. Umferðarstjórnun væri því nauðsynleg á þessum gatnamótum. Vá myndi stjórna því hvar yrði að rýma fyrst. Það tók 3 klukkustundir og 18 mínútur að rýma Suðurnes um Reykjanesbraut að ysta punkti líkans við álverið í Straumsvík.

3.2 Sviðsmynd 2

Rýmingartími í sviðsmynd 2 var talsvert styttri eða 2 klukkustundir og 24 mínútur. Var umferð stýrt beggja vegna á Rósaselstorgi og gekk rýming vel fyrir sig þar. Einnig var umferð stýrt beggja vegna á Grænásbraut/Grænásvegs hringtorginu og þar gekk rýming um Reykjanesbraut vel fyrir sig en umferðarteppa myndaðist á Grænásbraut og Grænásvegi. Umferðarteppur mynduðust einnig á Aðalgötu, Flugvallarvegi og Hafnarvegi og því yrði að vera umferðarstýring á þessum gatnamótum.

Áður en hleypt yrði inn á gagnstæða akbraut í átt að höfuðborgarsvæðinu þyrfti líklega að bæta við 10-15 mínútum til að tryggja að enginn akstur sé á akbraut í átt að Suðurnesjunum.

3.3 Mislæg gatnamót

Niðurstöður sýna að mislægu gatnamótin reyndust vel í báðum sviðsmyndum og mun betur en hringtorgin. Því ætti að hafa í huga við gerð rýmingaráætlunar að leggja áherslu á að stjórna umferð þannig að fleiri bílar fari inn á Reykjanesbrautina á mislægum gatnamótum.

3.4 Samanburður á sviðsmyndum 1 og 2

Í töflu 3.1 er sýndur samanburður á því hvenær síðasti bíll fer af tilteknum gatnamótum í sviðsmyndum 1 og 2.

Tafla 3.1: Samanburður á sviðsmyndum 1 og 2		
Seinasti bíll	Sviðsmynd 1	Sviðsmynd 2
Rýming hefst	16:45	16:45
Rósaselstorg	18:10	17:47
Aðalgata	18:26	17:56
Grænásbraut/Grænásvegur-hringtorg	19:00	18:26
Hafnarvegur	19:06	18:43
Afleggjari við álverið í Straumsvík	20:03	19:09
Samtals (klst.)	3:18	2:24

Rýmingin tók styttri tíma í sviðsmynd 2, eins og við mátti búast, þegar allar fjórar akreinarnar voru opnar í átt að höfuðborgarsvæðinu. Þó ber að hafa í huga að með slíku fyrirkomulagi við rýmingar yrði erfiðara yrði tryggja umferðaröryggi og skipuleggja forgangsakstur innan svæðisins, í gagnstæða átt.

3.5 Niðurstöður samstarfsaðila

Þegar vinnu við hermilíkanið var lokið var haldinn fundur með samstarfsaðilum til að fara yfir niðurstöður og ræða framhaldsumsókn.

Almenn ánægja var meðal samstarfsaðila um fyrsta áfanga verkefnisins og talið var mjög mikilvægt halda áfram með hermilíkanið í gegnum Hafnarfjörð og höfuðborgarsvæðið og um aðrar leiðir sem færar eru út af svæðinu.

Talið var að líkan af þessari gerð væri gagnlegt fyrir vinnu viðbragðsaðila og viðbragðsáætlanagerð almennt. Að dýrmætt væri að hafa möguleika á að veita og meta kosti í því sambandi fyrirfram og myndi það einnig nýtast í daglegu starfi, því í dag myndaðist teppa á háannatíma við Hafnarfjörð. Því gæti hermilíkanið einnig nýst við skipulagsvinnu ríkis og sveitarfélaga.

Fram kom að varasamt gæti verið að skipuleggja umferð í gagnstæða átt ef einnig ætti að hleypa forgangsakstri á móti þeirri umferð. Þó var undirstrikað mikilvægi þess að gera ráð fyrir því að veita umferð á Suðurnes með forgangsakstri ef mikið liggur við, ekki bara út af svæðinu. Mögulega væri hægt að nota vegaxlir. Þó yrði að hafa í huga að líkanið gerði ráð fyrir bestu mögulegu aðstæðum og því myndi ófærð setja strik í reikninginn.

Með hermilíkaninu er hægt að sjá umferð um hringtorg á Reykjanesbrautinni og mögulegar teppur sem geta myndast þar. Sá þáttur kom fundarmönnum ekki á óvart, en talið mikilvægt að hafa nú tæki í höndunum sem sýndi þetta myndrænt. Sérleg ánægja var með að sjá hvað umferð gekk vel um mismörg gatnamót og að þar þyrfti litla eða enga umferðarstýringu og hægt að stýra betur umferðastjórn frekar á þá staði sem nauðsyn væri á. Um 300 lögreglumenn væru starfandi á öllu svæðinu og 100 – 150 tiltækir. Hægt væri að virkja björgunarsveitarmenn, en Vegagerðin hefði lítinn mannafla til að sinna slíkum verkefnum.

Í forsendum var gert ráð fyrir að lögregla yrði komin á helstu umferðarstjórnunarstaði innan 15 mínútna og var það talið raunhæft. Á háannatíma á höfuðborgarsvæðinu væru helstu staðir þegar mannaðir og því væri viðbragðstíminn þar enginn.

Þrátt fyrir að ekki hafi verið lögð áhersla á upplýsingaþáttinn í fyrsta áfanga var sá þáttur ræddur á fundinum. Fram kom hjá fulltrúum almannavarnadeildar ríkislögreglustjóra að fljótlega yrði tekið í notkun „Cell Broadcasting System“ hjá Neyðarlínunni. Kerfið gerir Neyðarlínunni kleift að velja ákveðna GSM senda í dreifikerfinu og senda skilaboð á alla farsíma sem eru tengdir þeim sendum sem valdir eru. Þannig er hægt að koma leiðbeiningum og boðum til íbúa og ferðamanna sem eru tengdir viðkomandi sendum. Hægt að senda skilaboð á fleiri tungumálum en íslensku. Einnig er verið að vinna að 1-1-2 smáforriti („app“) fyrir snjallsíma en þeir sem eru með það forrit í sínum síma geta notað það til að senda aðstoðarbeiðni til 1-1-2 ásamt staðsetningu. Rætt var um mikilvægi útvarpsstöðva í upplýsingagjöf og kom fram hjá fulltrúum almannavarnadeildarinnar að samkvæmt útvarpslögum skulu allar útvarpsstöðvar senda út þær tilkynningar sem almannavarnir óska eftir til að veita almenningi upplýsingar á hættu- og neyðartímum.

Á fundinum komu fram margar ábendingar sem þarf að vinna með í næsta áfanga og varða m.a. nákvæmari íbúafjöldi á svæðinu og eðli umferðar inn á Reykjanesbraut. Fram kom að á Suðurnesjum sé verið að ljúka vinnu við rýmingaráætlun Keflavíkurflugvallar,

sem mikilvægt væri að bæta inn í hermilíkanið. Fram kom hjá fulltrúa almannavarnanefndar Grindavíkur að samkvæmt þeim upplýsingum sem hann hefði mætti gera ráð fyrir allt að að 2500 gestum að meðaltali í Bláa Lóninu yfir sumartímum sem þyrfti einnig að bæta inn í líkanið.

Rætt var um að gera sviðsmynd vegna mögulegs eldgoss á svæðinu og vinna út frá því hvað varðar rýmingu svæðisins.

Hvað annað þarf m.a. að rannsaka betur?

- ▶ Hvernig á að stjórna umferð eftir að komið er inn á höfuðborgarsvæðið (sérstaklega ef allar akreinar verða opnaðar fyrir akstur til austurs)?
- ▶ Hvernig nýtist Suðurstrandarvegur, Ofanbyggðavegur, Sundabraut eða aðrar framtíðarvegatengingar á svæðinu til rýmingar?
- ▶ Hvaða áhrif hefur umferðarslys eða bensínleysi bíls á rýmingu?
- ▶ Hvort eigi að beina allri umferð úr N-Reykjanesbæ út á mislæg gatnamót (Stapabraut 1 og 2) og Grænásvegs/Grænásbraut-hringtorgs.



4 Umræða og lokaorð

Niðurstöður fyrsta áfanga sýna að verkefnið getur nýst sem grunnur í rýmingaráætlun fyrir svæðin vegna mismunandi áfalla, fjölda vegfarenda, umferðarstjórnunar og vegakerfis.

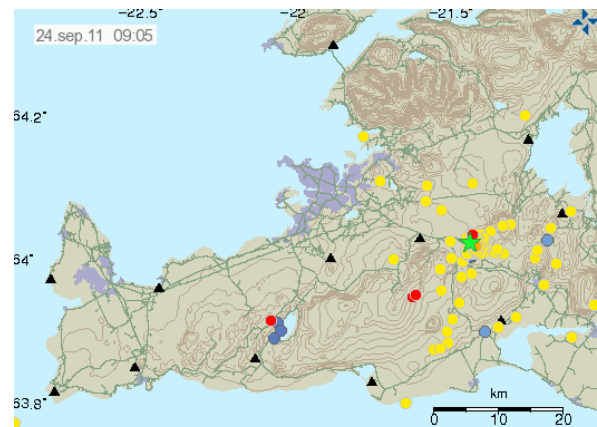
Búið er að ljúka við gerð hermilíkans fyrir Reykjanesbraut að afleggjara álvers í Straumsvík þar sem notuð var raunstaða umferðar- og skipulagsmála í dag. Sýnir líkanið hver geta gatnamannvirkja er og hvar helstu flöskuhálsar Reykjanesbrautar eru ef til rýmingar Suðurnesja kæmi. Syndi líkanið að mislæg gatnamót komu mjög vel út umferðarlega séð við rýmingu svæðisins.

Næstu skref felast í því að tengja hermilíkan Reykjanesbrautar við höfuðborgarsvæðið og leita leiða til að koma umferð í gegn um svæðið á sem auðveldastan hátt. Í þeim áfanga verður einnig stefnt að því að meta afkastagetu vegakerfisins með notkun Suðurstrandavegar,

Ofanbyggðavegar, Sundabrautar eða annarra framtíðarvegatenginga á

svæðinu og virkja sveitarfélögin á svæðinu enn frekar inn í vinnuna. Jafnframt verður skoðað betur hvernig best er að standa að upplýsingagjöf til almennings við rýmingar

Ánægja er meðal samstarfsaðila um árangur verkefnisins og gagnsemi líkansins sem er sérstakt ánægju efni þar sem um er að ræða þá aðila sem hafa ábyrgð á þessum málum. Því má segja að kannski sé búið að taka fyrstu skrefin í rýmingaráætlun svæðanna. Fyrirliggjandi niðurstöður og reynsla opna jafnframt möguleika á því að útbúa slík hermilíkön og auka öryggi íbúa annarra þéttbýlissvæða á landinu.



Mynd 4.1 Jarðskjálftavirkni á Suðurnesjum 24.09.2011

Mynd af jarðskjálftavef Veðurstofunnar



5 Heimildarskrá

Ritaðar heimildir

Garðar Mýrdal, Inga Hersteinsdóttir og Þorvaldur K. Árnason (2002). *Áhættugreining fyrir höfuðborgarsvæðið*. Skýrsla um undirbúning áhættumats. Gert af almannavarnanefnd hb. svæðisins.

Garðar Mýrdal, Herdís Sigurjónsdóttir og Inga Hersteinsdóttir (2005). *Sviðsetning björgunartilfella fyrir höfuðborgarsvæðið*. Gefið út af almannavarnanefnd höfuðborgarsvæðisins.

Herdís Sigurjónsdóttir (2009). *Hlutverk sveitarstjórna eftir náttúruhamfarir og önnur samfélagsleg áföll - Greining á verkaskiptingu ríkis og sveitarfélaga í skipulagi almanna*. Meistararitgerð í umhverfis og auðlindafræðum við Háskóla Íslands.

Sólveig Þorvaldsdóttir, Ásthildur Elva Bernharðsdóttir, Herdís Sigurjónsdóttir, Geir Oddsson og Guðrún Pétursdóttir; *Langtímaviðbrögð við náttúruhamförum*, Stofnun Sæmundar fróða, Reykjavík 2008.

VSÓ Ráðgjöf (2006), *Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins – Rannsóknarverkefni fyrir Vegagerðina 2005*, Rannsóknarverkefni unnið fyrir Vegagerðina í samstarfi við skipulags og byggingarsvið Reykjavíkur

VSÓ Ráðgjöf (2007), *Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins* Rannsóknarverkefni unnið fyrir Vegagerðina í samstarfi við skipulags og byggingarsvið Reykjavíkur

VSÓ Ráðgjöf (2007), *Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins*, Rannsóknarverkefni unnið fyrir Vegagerðina í samstarfi við skipulags og byggingarsvið Reykjavíkur

VSÓ Ráðgjöf (2007), *Rýni og greining hermunarforrita – gagnarýni*, Unnið fyrir Reykjavíkurborg

VSÓ Ráðgjöf (2009), *Háannatímalíkan – útreikningar fyrir árið 2007 – framtíðarspá* Rannsóknarverkefni að hluta til unnið fyrir Vegagerðina

VSÓ Ráðgjöf (2009), *Spálíkan SV svæðis* Rannsóknarverkefni unnið fyrir Vegagerðina

Heimildir af veraldarvefnum

Flugslysaáætlun fyrir Keflavíkurflugvöll. Útgáfa 1.6 08.12.2008.

http://www.almannavarnir.is/upload/files/FFK_utg_1%206_master_081208.pdf

Flugslysaáætlun Reykjavíkurflugvallar, útgáfa 2.2. frá 2007. Áætlun er í endurskoðun.

http://www.almannavarnir.is/upload/files/Flugslysa%C3%A1%C3%A6tlun%20Reykjav%C3%ADkurflugvallar%20%C3%BAtg%20%202%20_01%2006%2007.pdf

Samgönguáætlun 2011-2022

<http://www.innanrikisraduneyti.is/verkefni/malaflokkar/samgonguaaetlun/>

Umferðaröryggisáætlun

http://www.innanrikisraduneyti.is/media/frettir/Umferdaroryggisaatlun_-_texti_ur_tingskjali.pdf

Lög og reglugerðir

Lög um almannavarnir 82/2008

- ▶ Reglugerð nr. 650/2009 um flokkun almannavarnastiga
- ▶ Reglugerð nr. 100/2009 um skipulag og störf stjórnar samhæfingar- og stjórnstöðvar og viðbragðsaðila almannavarna
- ▶ Reglugerð nr. 740/2000 fyrir almannavarnaráð
- ▶ Reglugerð nr. 107/1969 um skipun hjálparliðs almannavarna
- ▶ Reglugerð nr. 323/2010 um efni og gerð viðbragðsáætlana

Lögreglulög, nr. 90/1996

- ▶ Reglugerð nr. 350/2009 um kennslanefnd
- ▶ Reglugerð nr. 66/2007 um stjórnsýsluumdæmi sýslumanna og lögregluumdæmi lögreglustjóra.
- ▶ Reglur nr. 1053/2006 um samvinnu lögregluembætta.
- ▶ Reglugerð nr. 1051/2006 um starfsstig innan lögreglu
- ▶ Reglugerð nr. 335/2005 um fjarskiptamiðstöð ríkislögreglustjóra
- ▶ Reglugerð nr. 289/2003 um leit og björgun á landi og samstarf lögreglu og björgunarsveita.
- ▶ Reglugerð nr. 774/1998 um sérsveit ríkislögreglustjórans

Lög um björgunarsveitir og björgunarsveitarmenn nr. 43/2003

- ▶ Reglugerð nr. 289/2003 um leit og björgun á landi og samstarf lögreglu og björgunarsveita.

Lög um samræmda neyðarsvörun, nr. 40/2008

- ▶ Reglugerð nr. 570/1996 um framkvæmd samræmdrar neyðarsímsvörunar
- ▶ Lög um loftferðir nr. 60/1998
- ▶ Lög um samgönguáætlun nr. 33/2008

Sóttvarnarlög nr. 19/1997.

Vegalög nr.80/2007

6 Viðauki 1 - Samstarfsaðilar, nafnalisti**Samstarfsaðilar í verkefninu Umferð á hættu og neyðartímum****VSÓ Ráðgjöf**

Herdís Sigurjónsdóttir, verkefnastjóri og ábyrgðarmaður

Smári Ólafsson, samgönguverkfræðingur

Svanhildur Jónsdóttir, samgönguverkfræðingur

Helena Margrét Áskelsdóttir, lðnaðartæknifræðingur

Vegagerðin

Nicolai Jónasson, deildarstjóri og fulltrúi í samhæfingarstöð almannavarna

Sigurður Hauksson, deildarstjóri og fulltrúi í samhæfingarstöð almannavarna

Almannavarnadeild ríkislögreglustjóra

Víðir Reynisson, deildarstjóri almannavarnadeildar

Guðrún Jóhannesdóttir, verkefnastjóri mótvægisáðgerða

Rögnvaldur Ólafsson, lögreglufulltrúi og verkefnastjóri

Höfuðborgarsvæðið:**Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu**

Stefán Eiríksson lögreglustjóri höfuðborgarsvæðisins

Egill Bjarnason, yfirlögregluþjónn

Ágúst Svansson, aðalvarðstjóri

Almannavarnanefnd höfuðborgarsvæðisins

Jón Viðar Matthíasson, framkvæmdastjóri almannavarna höfuðborgarsvæðisins og slökkviliðsstjóri Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins

Brynjar Þór Friðriksson, útkallssvið

Suðurnes:**Lögreglan á Suðurnesjum**

Sigríður Björk Guðjónsdóttir, lögreglustjóri Suðurnesjum

Skúli Jónsson, aðstoðaryfirlögregluþjónn

Almannavarnanefnd Suðurnesja

Jón Guðlaugsson, framkvæmdastjóri Almannavarnanefndar Suðurnesja og slökkviliðsstjóri Brunavarna Suðurnesja

Almannavarnanefnd Grindavíkur

Ásmundur Jónsson, framkvæmdastjóri Almannavarnanefndar Grindavíkur og slökkviliðsstjóri Slökkviliðs Grindavíkur