

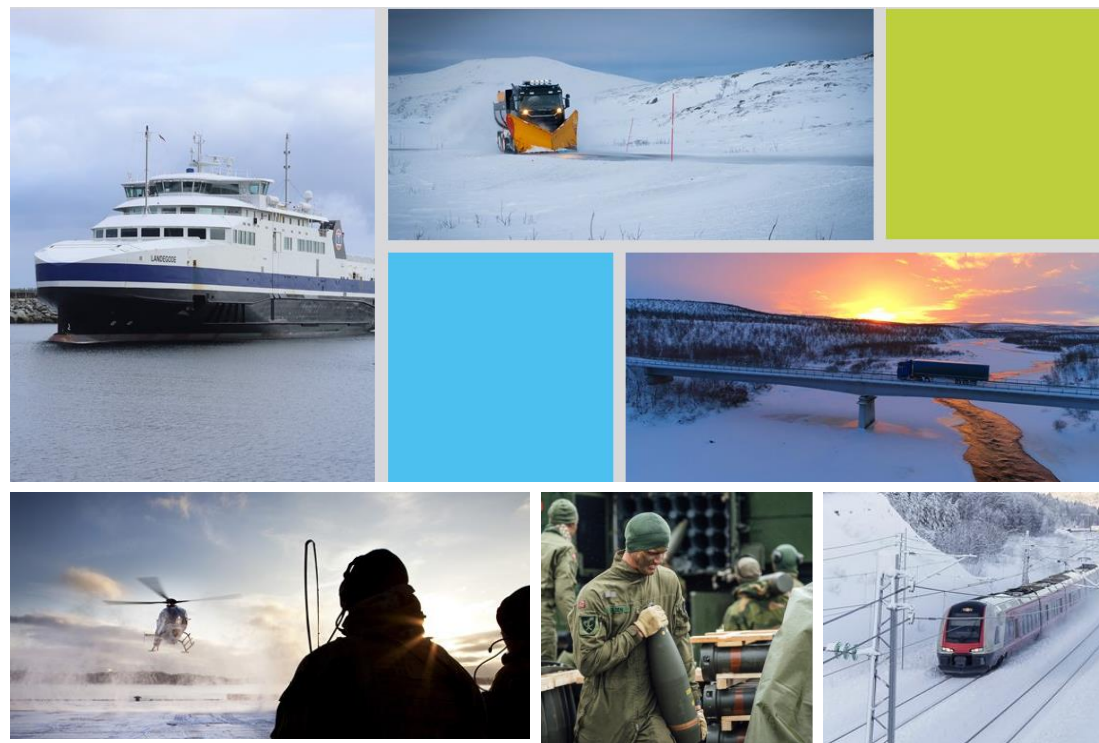


Ryggeulykke med renovasjonsbil i Færder kommune 23. november 2020.

Avfallsforum 30.oktober 2024

Statens havarikommisjon

- Offentlig undersøkelseskommissjon for transportulykker/hendelser innen luftfart, jernbane, vei og sjø, samt ulykker/hendelser i Forsvaret
- Formålet med Havarikommisjonens undersøkelser er å forbedre sikkerheten.
- Havarikommisjonen skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar, og rapportene våre kan heller ikke brukes som bevis i straffesak.



Strafferettslige prosesser versus Havarikommisjonens undersøkelser

- Lovverk plasserer skyld og ansvar.
- Vegtrafikkloven og Straffeloven omhandler førers ansvar når det gjelder trafiksikkerhet og ulykker:
 - Vegtrafikklovens §3: Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.
 - Straffeloven §281: Uaktsom forvoldelse av en annens død.
- Arbeidsmiljøloven og internkontrollforskriften regulerer arbeidsgivers ansvar for å ivareta ansattes helse, miljø og sikkerhet, og forebygge uhell og ulykker.
- Havarikommisjonens sikkerhetsundersøkelser har som formål å lære av ulykker.
- Førere i ulykker Havarikommisjonen undersøker er ikke nødvendigvis dårligere førere, mer uforsiktige eller tar mer risiko enn andre førere. Men denne gangen gikk det galt.
- Gjennom å forbedre systemene som omgir førere, håper Havarikommisjonen å kunne forhindre at alvorlige ulykker skjer igjen.

Noen viktige prinsipper og føringer i Havarikommisjonens lovverk:

- *§ Rettigheter for dem saken angår*
- *§ Tilgang til ”analysemateriale”*
- *§ Forklaringsplikt til undersøkelsesmyndigheten m.v.*
- *§ Taushetsplikt*
- *§ Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver*
- *§ Forbud mot bevis i straffesak*
- *§ Offentlig tilgjengelig undersøkelsesrapport, med eventuelle tilrådninger.*

Havarikommisjonens sikkerhetsundersøkelse

Hvorfor
var det
slik?

Rammefaktorer
Regelverk, kontroll, tilsyn

Organisasjons- og
ledelsesfaktorer
Tilrettelegging for sikker transport

Hvorfor
skjedde
det?

Lokale tilstander
trafikanter, kjøretøy og vei

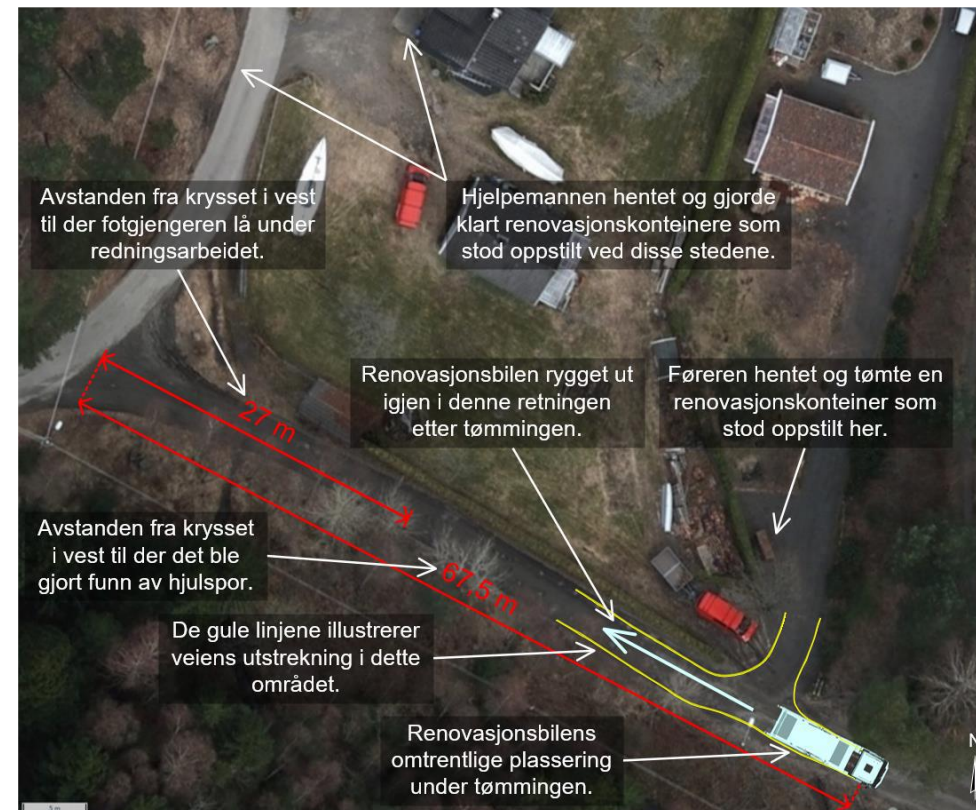
Hva har skjedd?

Hendelsesforløp



Ulykken i Færder kommune (1)

- 23. november 2020 ble en ung fotgjenger påkjørt av en renovasjonsbil fra Norsk Gjenvinning Renovasjon AS (NGR) på Nøtterøy.
- Renovasjonsbilen hadde kjørt ca. 70 meter inn på en smal, privat vei uten tilgjengelig snuplass for å hente avfall og var i ferd med å rygge tilbake til hovedveien da ulykken skjedde.
- Ryggingen ble foretatt uten hjelpemann, men ved hjelp av ryggekamera og speil.



Ulykken i Færder kommune (2)

- Fotgjengeren gikk på venstre side av veien, sannsynligvis på vei mot hovedveien og med ryggen mot renovasjonsbilen.
- Fotgjengeren hadde påvist nedsatt hørsel, herunder spesielt problemer med å fange opp høyfrekvente lyder, og hadde høreapparat til bruk ved behov. Fotgjengeren kunne imidlertid føre vanlige samtaler uten bruk av høreapparat og brukte ikke høreapparat på gåturen ulykkesdagen, men hadde ørepropper.
- Ryggekameraet i kjøretøyet var justert slik at det gav føreren begrenset sikt i lengderetningen bakover. Busker i veiens sideområde begrenset også førerens oversikt i situasjonen. Dette bidro til at føreren ikke oppdaget at fotgjengeren befant seg bak kjøretøyet, før påkjørselen var et faktum.
- Fotgjengeren omkom momentant som følge av ulykken.



Hvordan kan ulykker skje, til tross for hjelpemidler som speil og kamera?

- Funksjoner/begrensinger knyttet til ryggekamera:
 - Kameraets innstilling
 - Hvor godt kameraet fungerer i situasjonen (sol/skygge/annet)
- Til tross for at speil og kamera til sammen dekker de fleste blindsonene, kan ikke en fører ha blikket/oppmerksomheten rettet flere steder samtidig.
- Hjelpemidler er bra, men kan også bidra til falsk trygghet. Hjelpemidler kan ikke erstatte hjelpemann når det gjelder å ivareta trafiksikkerhet ved rygging.



Organisering av renovasjonsvirksomheten i Færder kommune.

Overordnet ansvar for renovasjon og eier av renovasjonsforskriften.

Bestiller av renovasjonstjenester, gav føringer gjennom anbud og kontrakt.

Renovatørens arbeidsgiver

Færder kommune

Færder kommune hadde ansvar for husholdningenes renovasjonstjenester, regulert av kommunens renovasjonsforskrift, se kapittel 1.13.3. Det var kommunen som vedtok renovasjonsforskriften og renovasjonsgebyret i kommunen. Færder kommune hadde overført håndteringen av husholdningenes renovasjonstjenester til Vestfold Avfall og Ressurs (Vesar). Forholdet mellom Færder kommune og Vesar ble regulert gjennom avtale av 2. april 2019.

Vestfold Avfall og Ressurs AS (Vesar)

Vesar er et selskap eid av kommunene Horten, Holmestrand, Larvik, Færder, Sandefjord og Tønsberg. Vesar er et bestillerselskap som har alle tjenester ute på anbud og er kontaktledd mot leverandør. På vegne av Færder kommune håndterer de også avviksmeldinger fra renovatørene, samt saksbehandling når kunder søker om økt henteavstand.

Norsk Gjenvinning Norge AS

Norsk Gjenvinning Norge AS er morselskap til 25 underliggende driftsselskaper, blant andre Norsk Gjenvinning Renovasjon AS. Norsk Gjenvinning Norge AS er Norges største leverandør av avfalls- og gjenvinningstjenester.

Norsk Gjenvinning Renovasjon AS (NGR)

Norsk Gjenvinning Renovasjon (NGR) er et driftsselskap i Norsk Gjenvinning-konsernet. Virksomheten til selskapet er innsamling av husholdningsavfall. Selskapet har hovedkontor i Tønsberg og lokale avdelinger flere steder i Norge og Sverige.

NGR Vesar

NGR hadde kontrakt med Vesar om innsamling av husholdningsavfall i perioden 20. februar 2019 til 31. august 2024. Havarikommisjonen har fått opplyst at det ved NGR Vesar var ansatt to driftsledere og 45 renovatører, inkludert to teamledere. NGR Vesar har opplyst at de fleste renovatørene var fra EU-land i øst-Europa, hovedsakelig Polen, Latvia, Litauen og Bulgaria. Kontraktområdet var fordelt på 24 ruter.

Færder kommune er en av fem kommuner som eier Vesar. Juridisk og økonomisk ansvar for husholdningsrenovasjon, 2. gangs klageinstans for saker som angår Færder kommunes innbyggere.

Bestiller av renovasjonstjenester, administrasjon og saksbehandling, kontakt mot NGR og kommunen.

Leverandør av renovasjonstjenester

Færder kommunes renovasjonsforskrift

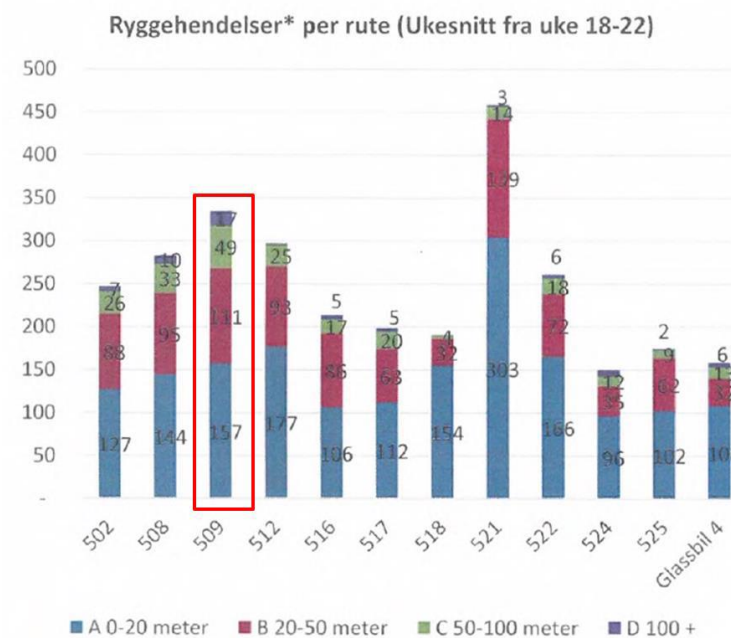
- Atkomstvei kan være privat vei eller offentlig vei som skal være kjørbare for større kjøretøy (standard renovasjonskjøretøy), og **ha tilstrekkelige snumuligheter**. Atkomstvei skal ha veibredde på minimum 3,0 meter.
- Hentestedet skal ligge ved, og **maksimum 15 meter fra, godkjent atkomstveg** og være lett tilgjengelig. Færder kommune kan i enkelttilfeller samtykke i annen plassering enn det som er beskrevet ovenfor, mot et ekstragebyr som bestemmes i forbindelse med årlig gebyrfastsettelse.
- Abonnenter som bor langs adkomstvei av ikke godkjent standard, vil etter pålegg fra kommunen, måtte flytte oppsamlingsenhetene til nærmeste atkomstvei med godkjent standard.

Organisatoriske funn

- I NGRs prosedyrer fremkommer det tydelig at hjelpemann skal brukes ved all rygging. Undersøkelsen har imidlertid vist at renovatørene involvert i ulykken hadde en uklar forståelse av NGRs prosedyre for bruk av hjelpemann ved rygging. Prosedyrene var i liten grad gjort tilgjengelig for renovatørene.
- I NGRs risikovurdering var påkjørsel av myke trafikanter identifisert som en risiko og opplæring var identifisert som tiltak for å redusere risiko. Det var imidlertid i liten grad avsatt tid og ressurser innenfor renovatørenes arbeidstid til å gjennomføre slik opplæring.
- Både NGR, Vesar og Færder kommune henviste til renovatørene når det gjaldt å fange opp trafikksikkerhetsutfordringer relatert til veistandard og beholderplassering. Det var imidlertid ingen egen kategori i avviksregistreringssystemet KomTek som la til rette for å melde inn slike avvik.
- Samlet sett har undersøkelsen vist at NGRs sikkerhetsstyring ikke var tilstrekkelig, og at dette kunne vært bedre fulgt opp av Vesar som oppdragsgiver. Opplæring og oppfølging av renovatører var mangelfull, sikkerhetskartlegging av veistandard og beholderplassering var ikke foretatt, og NGR hadde ikke fulgt opp egne risikovurderinger med risikoreduserende tiltak.

Veiforhold/rygging

- Undersøkelsen dokumenterte at det var et stort antall veistreknings i kontraktområdet der renovasjonsbilene ukentlig måtte rygge langt for å få gjennomført renovasjonsoppdraget. Dette var også tilfelle på den faste ruta til renovasjonsbilen i ulykken.
- SHK mener at hentepunkter som medfører at renovasjonskjøretøy må rygge lange strekninger medfører en trafiksikkerhetsrisiko ved renovasjonsvirksomheten. Videre kan lange ryggestrekninger også bidra til svekket etterlevelse av prosedyrer, fordi det i slike tilfeller kan oppstå en målkonflikt mellom trafiksikker rygging og effektiv renovasjon.



Distanse	Antall ryggehendelser per uke, tolv ruter (gjennomsnitt basert på fem uker)
Under 20 meter	1 752
20–50 meter	913
50–100 meter	240
Over 100 meter	61 ⁸

Ulykken i Færder; Havarikommisjonens sikkerhetstilrådingen etter ulykken

- Tilråding til NGR om å etablere rutiner for sikkerhetskartlegging av beholderplasseringer og veistandard på strekninger som inngår i virksomhetens kontraktsoner.
- Tilråding til NGR om å styrke sin trafiksikkerhetsopplæring av renovatørene, samt sørge for at renovatørene er godt kjent med utstyret og eventuelle begrensninger når det gjelder sikt ved rygging.
- Tilråding til Vesar om å etablere rutiner for kontrakten som påser at renovasjonsvirksomheten ivaretar risikovurdering, opplæring og etterlevelse av trafiksikkerhet, og at trafiksikkerhet i kommende kontrakter løftes frem som et viktig fokusområde.
- Tilråding til Færder kommune om å etablere rutiner for å følge opp at trafiksikkerheten ved renovasjon ivaretas gjennom beholderplassering og veiforhold.
- Tilråding til Standard Norges komité for revisjon av NS 9432:2014 om å inkludere en anbefaling om trafiksikkerhetskartlegging ved kommunal tilrettelegging for renovasjonsløsninger.