

RAPPORT

Vei 2009/03



RAPPORT OM BUSSULYKKE PÅ RV3 I NEVERDAL I RENNEBU 07. NOVEMBER 2006

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre trafikkikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke trafikkikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 12.10.2009
VEI Rapport: 2009/03

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. En full rapport benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette nødvendig. Den forenklete rapporten belyser de funn som er gjort og fremlegger eventuelle sikkerhetsmessige tilrådinger.

Dato og tidspunkt:	7. november 2006 kl. 0915
Ulykkessted:	Neverdal i Rennebu kommune, Sør-Trøndelag fylke
Vegnr, hovedparsell (hp), km:	Rv 3, hp 01, km 0,070
Ulykkestype:	Utforkjøring på venstre side i høyresving
Type transport:	Persontransport, løyvepliktig
Personskader:	16 skadde av totalt 41 personer ombord, 7 av de skadde ble sendt til sykehus, to av disse hadde alvorlige skader
Veiforhold:	To-felts landevei med midtoppmerking. Fartsgrense 80 km/t. Trafikkmengde (ÅDT) ca. 1750 kjøretøy per døgn (2006).
Veiforhold:	
- Veitforming:	Høyrekurve med radius ca. 250 m. Overhøyde 6 %.
- Driftsforhold:	Strategi vintervei. Skille i forvaltning av veien punkt for rodedele mellom ulike driftsoperatører
- Entreprenør:	Kolo veidekke AS (Gauldal/Oppdal i Sør-Trøndelag) og Mesta AS (Nord-Østerdal i Hedmark)
- Vær- og føreforhold:	Skyfritt med 3-4 varmegrader, vått, tilfrosset veidekke
Kjøretøy og last:	
- Type/kombinasjon:	Buss, kjøretøygruppe 213, kl.. III
- Identitet, fabrikkat, spesifikasjon:	BOVA-Furura type FHD 12, 1995-mod.
- Dekkutrøstning	Nye sommerdekk type Continental HSL i dimensjon 295/80R 22,5 på alle hjul. Produsert uke 35/2006 i Slovakia. Mønsterdybde målt til 14 mm.
- Skader på kjøretøy:	Omfattende skader i venstre del av fronten og langs hele venstre side.
- Last, type, mengde, sikring:	Persontransport, bilbelter på førerplass og fire av passasjeretene
Trafikant:	
- Fører, kjønn og alder:	Mannlig fører, 43 år. Polsk nasjonalitet.
- Førerkortkl.asser:	ABCD. Førerkort i klasse D (buss) ble ervervet i 1999
- Kjøreeerfaring:	Bussfører i Øst-Europa siden 1999, ikke tidligere kjørt i Norge
- Passasjerer:	Mannlige passasjerer i alderen 17-66 år. Polsk nasjonalitet.

Transportfirma: BP i T " ALMATUR - CZĘSTOCHOWA " Sp. z o.o
Oppdragsgiver: Bchtel International, Inc. (Norway Branch)
Planlagt kjørerute: Fra Gdansk i Polen via ferge til Sverige til Mosjøen
Informasjonskilder: Politiet, Statens vegvesen, Kolo veidekke, samt vitner

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen

Søndag kveld den 5. november startet bussen fra Gdansk i Polen med 37 polske arbeidere om bord med kurs for Mosjøen i Nordland. Fire sjåfører byttet på å kjøre. Siste sjåførbytte før ulykken var på E6 ved Kolomoen i Hedmark. Herfra valgte de å kjøre Rv 3 gjennom Østerdalen, og etter ca fire timer nærmet de seg fylkesgrensen til Sør-Trøndelag.



Figur 1: Kartutsnitt med markering av ulykkesstedet på Rv 3.

Siste del av Rv 3 i Hedmark har gjennomgående slak kurvatur i åpent landskap. På det punktet hvor Rv 3 kysser grensen til Sør-Trøndelag går den inn i en krappere høyrekurve. Ved inngangen til svingen krysser riksveien elva Orkla på bru ved Litlfossen. I denne høyrekurven, som har en minste radius på ca. 250 m, skal bussen i følge vitner om bord ha mistet veigrepet før den kjørte ut av veien på venstre side. Vitner i bussen har anslått at kjøretøyet holdt en hastighet på ca 80 km/t inn i svingen. Selv om SHT ikke har fått tilgang til diagramskive fra bussens ferdskraver, gir beregnet gjennomsnittshastighet gjennom de siste timers kjøring og beregnet kritisk hastighet støtte til vitneforklaringene om bussens hastighet i svingen. På samme tid kom strømbilen fra entreprenøren på Sør-Trøndelagssiden fram til fylkesgrensen i motsatt retning. Føreren av denne var vitne til hendelsen og har forklart at han så at bussen mistet grepet på framakselen og gikk rett fram i svingen foran ham.

Bussen forlot veibanen ca. 18 m etter passering av grensen til Sør-Trøndelag fylke. Etter at bussen kjørte ut i veigrøfta på venstre side veltet den mot venstre og skled med venstre side mot grøfteskråningen før den stoppet ca. 50 meter etter at den forlot veibanen. Bussen ble påført skader i fronten og langs venstre side.

Ifølge fører av bussen, vitner, og personell fra Statens vegvesen var det et markert skille i føreforholdene akkurat på fylkesgrensen på ulykkestidspunktet. Bussfører opplevde at veggrepet endret seg brått, og at han ikke hadde noen mulighet til å avverge utforkjøringen, og at han heller ikke rakk å bremse. Det er også et skille i topografiske forhold ved fylkesgrensen. På Sør-Trøndelagsiden er dalføret trangere, og veiens geometri preges av krappere kurvatur og kortere siktstrekninger. Havarikommisjonen er kjent med at et norsk vogntog på vei nordover kjørte ut av veien i en venstresving ca. 1 km nord for fylkesgrensen tidligere samme morgen.

Tre redningshelikoptre, sju ambulanser og brannvesenet i Kvikne og Rennebu ble tilkalt, og kl. 1002 ankom politiet og første ambulansenhet fra Oppdal. Syv personer ble sendt til sykehus, derav to med alvorlige skader. Rennebu kommunes kriseteam ble etablert, og de opprettet et omsorgstiltak i Rennebuhallen på Berkåk.



Figur 2: Bussen der den ble liggende i skråningen. Spor fra bussens venstre bakhjulpar kan ses nederst midt i bildet. (Foto: 330-skvadronen Ørland)



Figur 3: Bussen der den ble liggende på siden i skråningen. (Foto: 330-skvadronen Ørland)



Figur 4: Spor i veikanten etter bussens utforkjøring, sett sørover mot Hedmark grense. Grensestøtten kan sees til høyre foran politibilen. (foto: Statens vegvesen)



Figur 5: Skader på bussen etter utforkjøringen. (foto: Statens vegvesen)

Førers atferd

Bussfører har opplyst at han hadde startet sin kjøring i Polen den 5. november 2006 ca. kl. 2000. Etter dette var det flere førere som byttet på å kjøre, og det er ingen funn som tyder på at kjøre- og hviletiden ikke er overholdt. Han har også forklart at han hvilte og sov de 8 timene som fergeturen tok fra Swinoujscie, Polen til Ystad, Sverige. Etter dette kjørte han ca. 4 timer i Sverige, før han

igjen tok over rattet ved krysset mellom E6 og Rv 3 i Hedmark. Planen var å kjøre til Trondheim. Han sier han opplevde Rv 3 i Østerdalen som grei, men mørk og svingete med noen få ispartier.

En passasjer som loggførte turen manuelt har notert dette førerbyttet til litt over kl. 0500 den morgenen. Føreren hadde deretter ca. 20 minutters pause ca. 25 km før ulykkesstedet. Det er noe usikkerhet om nøyaktige tidsangivelser for start og pause, men forklaringene til fører og en passasjer tyder på at kjøringen fram til pausen tok ca tre timer og ti minutter. Dette tilsier at det ble kjørt med en gjennomsnittshastighet som ligger på grensen av lovlig hastighet på strekningen. Det er likevel ingen funn som tyder på at fører har holdt hastighet over fartsgrensen på 80 km/t da ulykken skjedde.

Dekkutrustning

Bussen var utstyrt med nye Continental HSL dekk med relativt grovt knastmønster og ca. 14 mm mønsterdybde på alle hjul. Dette er sommerdekk beregnet for langdistanseskjøring. Forskrift om bruk av kjøretøy stiller krav til at kjøretøyet skal være sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig med bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende¹.

I en svensk undersøkelse² fra 2008 har friksjonsegenskapene til ulike bussdekk blitt testet på slett is med hensyn til brems og styring. Piggdekk på buss oppnådde markert bedre resultater på alle tester enn upiggede dekk. Test av bussdekkene viste at upiggede, piggbare vinterdekk ikke var bedre enn sommerdekk. Sterkt seipede vinterdekk var noe bedre enn upiggede, piggbare vinterdekk, men heller ikke disse var målbart bedre enn sommerdekk.

Bussdekk ble også sammenlignet med personbildekk (SUV-dekk). I alle sammenligningene kom personbildekk bedre ut enn bussdekkene. Upiggede vinterdekk til personbil oppnådde på det glatte isføret friksjonskoeffisienter som lå jevnt over 0,05 høyere enn tilsvarende dekk for buss. Den svenske undersøkelsen viser også at friksjonen omtrent halveres når upiggede bussdekk mister veigrepet. For personbildekk ble det også registrert en reduksjon av friksjon med låste hjul eller skrens, men ikke så markant som for bussdekkene.

Veidrift og forvaltning

Fylkesgrensen mellom Hedmark og Sør-Trøndelag utgjør et skille i forvaltningsområdene til Statens vegvesen, og følgelig også for kontraktsområdene for drift og vedlikehold. Entreprenøren Kolo Veidekke AS hadde ansvar for drift og vedlikehold av Rv 3 på Sør-Trøndelagsiden gjennom en funksjonskontrakt for perioden 2004-2008. Mesta AS var ansvarlig kontraktør på Hedmarkssiden.

I følge Kolo Veidekkes rapport skal veien nord for fylkesgrensen ha vært saltet mellom kl. 21 og 24 kvelden før ulykken. Kolo Veidekke oppgir også at veien ble inspisert mellom Ulsberg og Innset kl. 0500 på ulykkesdagen, og anså at det ikke var behov for tiltak. Vakhavende brøytesjåfør var ansatt hos en underentreprenør til Kolo Veidekke. Da brøytesjåføren meldte inn føreforholdene til VTS (veitrafikkentralen i Region midt) som "bart og vått" mellom kl. 0530 og 0600, fikk han vite fra VTS at det hadde kommet inn en melding om at det var glatt på Rv 3 mellom Hedmark grense og Ulsberg. Denne meldingen ble ignorert av underentreprenøren, da den nettopp gjennomførte inspeksjonen tilsa andre og bedre forhold.

¹ Forskrift 25. jan. 1990 nr. 92 (Forskrift om bruk av kjøretøy), § 1-4. I følge forskrift 4. okt. 1994 nr. 918 (kjøretøyforskriften) § 13-1 skal vinterdekk være særskilt merket ("m+s" eller lignende) og ha mønsterdybde \geq 3 mm.

² M. Hjort, B. Thorslund, J. Sundstrøm, M. Wiklund, G. Öberg (2008): VTI Rapport nr. 618 "Bussars trafiksikkerhet vinterstid."

VTS loggførte flere innringere kl. 0745 ulykkesdagen som klaget på glatt vei på Rv 3 nord for fylkesgrensen. VTS tok da kontakt med den kontraktsansvarlige byggeleder hos Statens vegvesen. Byggelederen, som bodde i området, dro umiddelbart ut for å inspisere Rv 3. Han kunne konstatere at det var svært glatt veibane på hele strekningen, og anslo ut fra erfaring at friksjonskoeffisienten kunne ha vært 0,15 eller lavere. Temperaturen varierte da rundt 0 grader.

Byggeleder konstaterte at forholdene var annerledes på Hedmarkssiden av grensen. Entreprenøren hadde her strødd med sand fra fylkesgrensen og sørover kvelden i forveien. Han opplevde friksjonen som vesentlig bedre på den andre siden av fylkesgrensen. Dette bekreftes også av Mesta som hadde inspisert Rv3 sør for fylkesgrensen kl. 0845 ulykkesdagen, og meldte om fine kjøreforhold. I følge temahefte til Statens vegvesens håndbok 111 "Standard for drift og vedlikehold" kan et sandstrødd snø- eller isdekke oppnå en friksjon opp mot 0,30.

Under inspeksjonen tok byggeleder kontakt med Kolo Veidekke, og fikk høre at de da var på vei ut med saltbil, etter at VTS kl. 0805 hadde informert om nye oppringninger om glatt føre på strekningen. Byggeleder møtte saltbilen fra Kolo kl. 0905 ved Innset, nord for ulykkesstedet.

Kravene til friksjonsforbedrende tiltak var i følge kontrakten at punktstrøing skulle være gjennomført innen 1 time når friksjonskoeffisienten ble lavere enn 0,30, og helstrøing innen 2 timer når friksjonen ble lavere enn 0,20. På bakgrunn av dette, samt at første varsel til Kolo om glatt vei ble gjort før kl. 0600, har Statens vegvesen reagert med økonomiske sanksjoner for overskridelse av tiltakstid og sviktende interne varslingsrutiner hos entreprenøren.

Entreprenørene har diverse hjelpemidler som beslutningsgrunnlag for tiltak på veiene. Det er vakthavende sjåfør som normalt gjør vurderinger om behov for tiltak. Foruten egne observasjoner, er værmeldinger og meteogrammer/værdata fra klimastasjoner, gjort tilgjengelig for entreprenøren. De nærmeste stasjonene er plassert på Oppdal, Berkåk og Kvikne.

Værprognosen i meteogrammet fra Kvikne, som er den nærmeste til ulykkesstedet, viste at det ville være fallende lufttemperaturer fra ca + 4 °C kl. 0700 til - 4 °C kl. 0400 den påfølgende natt. Politiet har i sin rapport beskrevet temperaturen til + 5 °C på ulykkesstedet da de kom fram til dette. Dette viser at det var relativt mildt på ulykkestidspunktet, og med fallende temperaturforhold i den aktuelle perioden. Byggeleder beskriver også at lufttemperaturen var skiftende.

For å kunne tolke værdata og ta riktige beslutninger om iverksetting av tiltak, krever Statens vegvesen at entreprenøren som har drift og vedlikeholdskontrakter deltar på kurs. To personer som har ansvaret for å organisere vinterdriften hos entreprenøren skal ha gjennomgått et kurs i vinterdrift. Byggherren er ansvarlig for å arrangere kurset som går over 2-5 dager. Entreprenøren skal videre sørge for at innholdet blir gjort kjent i organisasjonen og hos eventuelle underentreprenører. Innen arbeidet starter skal alle som utfører drift og vedlikeholdsoppgaver som et minimum gjennomgå et 1-2 dagers kurs om brøyting og strøing. Kurset skal være godkjent av byggherren. Statens vegvesen stiller ikke krav til dokumenterte kunnskaper fra kursene. Utover dette kreves ikke annen kompetanse enn førerkort for lastebil. Vakthavende sjåfør hos underentreprenøren til Kolo ulykkesdagen begynte i denne jobben høsten 2006. Han hadde ikke tidligere erfaring fra arbeid med vinterdrift, og heller ikke lokalkunnskaper om strekningen.

Nye kontraktskrav

I følge Statens vegvesen er det i kontraktsbestemmelsene fra 2008 satt mer konkrete krav til planene som skal vedlegges tilbudet. Planene skal vise i hvilken grad entreprenøren er i stand til å oppfylle kontraktsbestemmelsene, og er en del vurderingsgrunnlaget for valg av tilbyder. I nye kontrakter for drift og vedlikehold krever Statens vegvesen i tillegg at entreprenøren innfører og vedlikeholder et

kvalitetssystem som samsvarer med kravene i NS-EN ISO 9001:2000. Standarden legger blant annet opp til at det arbeides med kontinuerlig forbedring, og krever en bedre dokumentasjon av både vurderingene om behovet for tiltak og eventuelle utførte tiltak. I den nye kontrakten for område 1604 Gauldal/Oppdal (2008-2013), har entreprenøren selv satt krav til at vurderinger og utførte tiltak skal dokumenteres fire ganger i døgnet, og det skal innrapporteres tiltaksvurderinger som skal bygge på de hjelpemidler som er stilt til rådighet for entreprenøren. SHT viser i denne forbindelse også til SHTs RAPPORT VEI 2008/02, en temarapport om tre vinterulykker som omtaler blant annet kontraktsforhold ved vinterdrift.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Hendelsesforløpet danner grunnlaget for vurderingen av hvilke faktorer som medvirket til at ulykken skjedde. Havarikommisjonen mener at ulykken har årsak i at samspillet mellom fører/kjøretøy og vei sviktet. Bussførers valg av hastighet og bussens dekkutrustning var medvirkende, imidlertid mener SHT at det største sikkerhetsmessige avviket og forbedringspotensialet finnes i forbindelse med veiens plutselige endring av friksjonsegenskaper på fylkesgrensen mellom Hedmark og Sør-Trøndelag.

SHT vurderer skadeomfanget som moderat på grunn av et gunstig sideterreng der utforkjøringen skjedde. De fleste passasjeretene var ikke utstyrt med bilbelte, og redningsarbeidet var omfattende, og ble høyt prioritert. Grunnet de gunstige omstendighetene rundt denne ulykken har ikke SHT vurdert forbedringspotensial knyttet til reduksjon av skadeomfanget nærmere.

Bussen havnet utenfor veien på venstre side i en høyresving hvor det var et skille mellom Statens vegvesens forvatningsområder, og således også mellom kontraktører for drift og vedlikehold av veien. Det var gjort ulike driftstiltak på hver side av fylkesgrensen i forkant av ulykken, som i følge byggeleder og vitner i bussen resulterte i betydelige forskjeller i veigrepet. Havarikommisjonen mener at den plutselige endringen i friksjonsforholdene på Rv 3 på fylkesgrensen mellom Hedmark og Sør-Trøndelag var en sterkt medvirkende faktor til at bussen skrenset og kjørte utfor veien slik at 16 av de 41 personene om bord ble skadet.

I tillegg utgjør området ved fylkesgrensen et skille både med hensyn til topografiske forhold og veistandard. Overgangen til en skarpere kurvatur fra tilstøtende veistrekning fra sør, var etter SHTs vurdering også medvirkende til at bussen mistet veigrepet.

Entreprenørens vakthavende sjåfør oppgir at han sjekket deler av strekningen kl. 0500, og vurderte at det ikke var behov for tiltak. Selv om VTS Midt før kl. 0700 formidlet en klage på glatt vei, opprettholdt han sin vurdering, og tiltak ble ikke iverksatt. SHT mener det er uheldig at meldingen om glatt vei fra VTS ble neglisjert, og savner tydeligere rutiner fra entreprenørens side.

Havarikommisjonen mener at veidrift som skal sikre gode og forutsigbare kjøreforhold vinterstid må baseres på relevant og pålitelig informasjonsgrunnlag om værforhold. Vakthavende er ofte alene om å vurdere riktig tiltak, og var i dette tilfellet i tillegg uerfaren. SHT mener at dette gjør vinterdriften sårbar for feilvurderinger. Havarikommisjonen har ikke grunnlag for å si at entreprenørens vurderinger var gale ut fra tilgjengelige værdata. Imidlertid kan det ikke utelukkes at bedre kompetanse i tolkning av værdata kunne gitt et annet resultat. SHT stiller spørsmål ved kompetansekrav/nivå ved tolkning av tilgjengelig informasjon om værforhold og bruk av disse dataene. Tilgjengelige værdata knyttet til lokale forhold bør være uvurderlig kunnskap i en slik sammenheng.

For å følge opp og kvalitetssikre drift- og vedlikeholdsarbeidet bør entreprenørens beslutninger og iverksatte tiltak kunne etterprøves, noe som etter SHTs vurdering også vil være enklere ved mer systematisk og nøyaktig bruk av værdata. Havarikommisjonen mener i denne forbindelse at det er positivt at Statens vegvesen i de nye kontraktene krever at entreprenøren dokumenterer sine vurderinger og utførte vinterdriftstiltak på en bedre måte.

SHT har beregnet kritisk hastighet for å unngå skrens i svingen til ca. 80 km/t, forutsatt en friksjonskoeffisient på 0,15. Med en friksjonskoeffisient på 0,10 vil kritisk hastighet gjennom svingen reduseres til ca. 70 km/t. Den reduksjonen i friksjon når bussen mister veigrepet betyr også at det er svært vanskelig å gjenvinne kontroll over et kjøretøy når en skrens først oppstår.

Havarikommisjonen stiller spørsmål ved friksjonsegenskapene til upiggede vinterdekk på buss og andre tyngre kjøretøy generelt og mener at det ikke er tilfeldig at det er tunge kjøretøy som først får problemer på glatt føre. Dette bekreftes også i omtale i den svenske undersøkelsen og forklares med kombinasjonen av tunge kjøretøyers hjullast, store krav til gummiblandning og belastningsstyrke, samt begrensning i piggenes effekt på grunn av høye hjullaster.

Dekkene på ulykkesbussen hadde grovt knastmønster og god mønsterdybde, men ikke tilstrekkelige friksjonsegenskaper til å møte det aktuelle isføret i svingen. SHT viser her til den svenske undersøkelsen som viser at piggbare vinterdekk på buss uten pigger ikke har bedre veigrep enn sommerdekk på isføre. Testene ble alle gjennomført med friksjonsverdier under 0,2. De viste at med upiggede dekk oppnådde buss friksjonskoeffisienter jevnt over 0,05 lavere enn tilsvarende vinterdekk for personbil under ellers like forhold. Dette er en markant forskjell innenfor det aktuelle måleområdet (0,1- 0,2).

Bussføreren var ukjent og kom fra et område med bedre friksjonsforhold og slakere kurvatur. Føreren hadde ikke tilpasset hastigheten tilstrekkelig til de rådende føreforholdene over fylkesgrensen. SHT mener imidlertid at det markerte skillet i friksjon og endring i kurvaturen på fylkesgrensen var unaturlig og kom overraskende på bussføreren. Føreren holdt seg trolig innenfor fartsgrensen på stedet, og havarikommisjonen mener at føreren vanskelig kunne forutse den plutselige endringen i føreforholdene.

Ulykken er et eksempel på at standardsprang knyttet til vinterdrift på ugunstige steder kan stille for store krav til trafikanter og kjøretøy. Havarikommisjonen mener det er særlig viktig å unngå standardendringer som er unaturlige og vanskelige for trafikantene å forutse, og vurderer at det ligger et potensiale i å koordinere eller tilpasse drift og forvaltning bedre på veistrekninger som krysser slike administrative grenser. For å sikre mer likeartede forhold vurderer havarikommisjonen eksempelvis at kontraktsgrensene for drift og vedlikehold kan tilpasses ut fra rutevise betraktninger i tillegg til geografiske områder.

SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne veitrafikkulykken har avdekket et område hvor havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme sikkerhetstilråding som har til formål å forbedre trafikksikkerheten.³

SHT avdekket kort tid etter ulykken at det hadde oppstått et betydelig standardsprang på fylkesgrensen mellom Sør-Trøndelag og Hedmark som følge av ulike utførte vinterdriftstiltak. SHT besluttet derfor gjennom et brev av 2. jan. 2007 å fremme følgende umiddelbare sikkerhetstilråding til Statens vegvesen:

”Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen gjennomgår vinterdriften på Rv 3 syd og nord for fylkesgrensen mellom Hedmark og Sør-Trøndelag med henblikk på å unngå standardsprang (Umiddelbar sikkerhetstilråding VEI nr. 07/4-1).”

På bakgrunn av sikkerhetstilrådingen fra SHT sendte Vegdirektoratet et internt notat (referanse 2007/009060-001 datert 25. jan. 2007) til alle Statens vegvesens regioner hvor det på generelt grunnlag ble minnet om at veidriften skal organiseres slik at brå og uventede endringer i føreforhold mellom regioner, distrikter og kontraktsområder unngås. Det ble også anmodet om å legge til grunn at strategivalg og kontraktsgrenser, samt at driftsopplegg for både vintervedlikehold og andre driftsoppgaver, skal samordnes over regioner/distriktsgrenser slik at ikke unødvendige forskjeller i standard oppstår.

Som følge av notatet fra Vegdirektoratet har Statens vegvesen Region øst gitt kontraktøren for funksjonskontrakt 0405 Nord-Østerdalen 2005-2010 instruks om samkjøring av vinterdriften på Rv 3 over kontraktsgrensene. Tilsvarende instruks er gitt til kontraktørene for tilgrensende kontraktområder i nord og sør.

SHT opprettholder den umiddelbare sikkerhetstilrådingen, og fremmer ingen nye tilrådingen i saken.

Statens Havarikommisjon for Transport
Lillestrøm, 12. oktober 2009

³ Undersøkelserapport oversendes Samferdselsdepartementet som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene, jf. Forskrift 30. juni 2005 om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkuulykker mv., § 14.

REFERANSER:

M. Hjort, B. Thorslund, J. Sundstrøm, M. Wiklund, G. Öberg (2008):
VTI Rapport nr. 618 "Bussars trafiksikkerhet vinterstid."