

Stopp Veisaltningen  
v/Kjell Gunnar Haugen  
3576 HOL

Saksbehandler/Innvalgstelefon:  
Ingvild K. Ytrehus, 63 89 63 44  
Vår Dato:  
14.06.2007  
Vår ref.:  
06/2- 37  
Deres Dato:  
26.05.2007  
Deres ref.:

## SVAR PÅ BREV ANGÅENDE RAPPORT OM ULYKKE VED ROBRU DESEMBER 2005

Statens havarikommisjon for transport (SHT) takker for Deres interesse i forbindelse med havarikommisjonens arbeid og spesielt i forbindelse med ovennevnte veirapport. SHT setter pris på og ser det som meget positivt at Dere er interessert i og følger med i vårt arbeid med trafikkulykker. SHT er også kjent med Deres tidligere henvendelser som beskriver interesseorganisasjonen mot veisaltning og Deres bekymringer når det gjelder bruk av salt på norske vinterveier.

SHT kartlegger hendelsesforløp og årsaksfaktorer i enkeltstående veitrafikkulykker med formål å forbedre trafikksikkerheten. Havarikommisjonen vurderer enkeltulykker ut fra samspillet mellom de ulike elementene i trafikksystemet: trafikant, kjøretøy og vei. I denne konkrete ulykken har SHT vurdert at faktorene som var relatert til trafikant og kjøretøy utgjorde et vesentlig bidrag til ulykken totalt sett, selv om vei- og føreforholdene også hadde betydning. I denne forbindelse har vi pekt på bilens dekk, bilens spesialtilpasning og førerens funksjonshemming. Den videre systemundersøkelsen avdekket til dels store hull når det gjelder systemet for tilpasning av kjøretøy for funksjonshemmede. SHT valgte derfor å fokusere på disse momentene hvor vi vurderte at potensialet for forbedring av sikkerheten var størst.

Konklusjonen til SHT er at *"det var vær- og føreforhold for å salte på ulykkestidspunktet, og det er ikke grunnlag for å si at den valgte bar vei strategien ikke er riktig for denne strekningen"*. Dette er en selvstendig konklusjon foretatt av SHT basert på undersøkelse og analyse av denne enkeltulykken alene. Det vil si at havarikommisjonen ikke fant grunnlag for å si at strategien burde endres basert på de undersøkelsene vi gjorde i forbindelse med akkurat denne ulykken. Sammenlignet med sikkerhetsproblemene SHT avdekket på trafikant-kjøretøy mener vi at ulykken ikke kan relateres til føreforholdene i like stor grad. Det er også SHTs oppfatning at ulykken ikke kan tilskrives saltingsproblematikk spesielt, og sett i forhold til de andre identifiserte sikkerhetsproblemene valgte SHT å ikke gå dypere inn i dette.

Det er riktig at det verken ble målt friksjon eller målt temperatur i veibanen på ulykkesstedet. SHT erkjenner at faktagrunnlaget i undersøkelsen hadde vært styrket dersom dette hadde vært gjennomført, men av praktiske grunner var ikke dette mulig å få til. Momenter som kan nevnes i denne forbindelse er varslingstidspunkt og geografisk avstand, skiftende værforhold, tilgang til utstyr, målemetodenes validitet etc. I forbindelse med denne spesifikke ulykken hadde SHT en

assisterende havariinspektør i området som reiste ut ganske umiddelbart etter at ulykken ble varslet. Likevel ankom ikke havarikommisjonens representant ulykkesstedet før ca. 1 ½ time etter at ulykken inntraff. Allerede da hadde vær- og føreforholdene på ulykkesstedet endret seg pga. snøfall fra omkring tidspunktet da ulykken inntraff og stans i trafikken forbi ulykkesstedet. SHT arbeider forløpende for å forbedre kvaliteten på denne delen av faktainnsamlingen.

Havarikommisjonen har likevel ikke utelukket føreforholdene som en medvirkende faktor til ulykken. Vi vurderte at føreforholdene var medvirkende til at bilen ble ustabil på veien, og derfor påpekte også SHT at det andre tiltaket (brøyting) kom for sent i gang i forhold til værforholdene. Undersøkelsen viser at det er et forbedringspotensial i forhold til trafikksikkerhet knyttet til flere områder innen vinterdrift, og derfor fremmet SHT også en sikkerhetstilråding til Statens vegvesen på dette punktet. Det er videre opp til Statens vegvesen å iverksette konkrete tiltak på dette området.

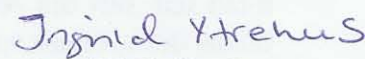
Som en oppsummering kan vi si at undersøkelsene SHT har iverksatt i løpet av de to første årene vi har vært operativ på vei viser at trafikkulykker kan være meget komplekse og sammensatte. Havarikommisjonen mottar mye informasjon i forbindelse med ulykker fra ulike involverte, interessenter og fagekspertene. Det er havarikommisjonens oppgave å håndtere denne informasjonen i forbindelse med hver enkeltstående ulykke. SHT må vekte de ulike bidragene opp mot egne undersøkelser og de faktorene som vi mener var medvirkende til at akkurat den ene ulykken skjedde.

SHT takker igjen for Deres interesse og innspill i saken.

Vennlig hilsen



Rolf Mellum  
Seksjonssjef



Ingvild K. Ytrehus  
Havariinspektør