



Avgitt juni 2026

RAPPORT

FORSVARET 2026/04

*Ulykke med lett terrengkjøretøy (ATV) i
Blåtind skyte- og øvingsfelt i Målselv
14. september 2025*

Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre sikkerheten.

Formålet med Havarikommisjonens undersøkelser er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggingen av ulykker og alvorlige hendelser, og fremme eventuelle sikkerhetstilrådinge. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til om det er grunnlag for disiplinære forføyninger eller om det foreligger sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

Faktiske opplysninger

Ulykkesdata

Dato og tidspunkt:	14. september 2025 ca. kl. 2230
Ulykkessted:	Blåtind skyte- og øvingsfelt, nær felt H-9
Ulykkestype:	Kollisjon mellom lett terrengkjøretøy (ATV) og veibom
Kjøretøytype og kombinasjon:	CAN-AM OUTLANDER 1000XT 6X6 ARMY
Egenvekt:	610 kg
Personskader:	Føreren fikk flere brudd i ryggen, og moderat ryggmargsskade

Hendelsesforløpet

En avdeling i Forsvaret gjennomførte 14. september 2025 en utdanningsøvelse som kombinerte mobilitet og skarpskyting ved Blåtind skyte- og øvingsfelt. På øvelsens sjuende dag trente en gruppe på fire ansatte på uttrekning fra farlig område ved bruk av ATV (Forsvarets sekshjuling, lett terrengkjøretøy).

Uttrekningen ble gjennomført i makkerpar. Kjøringen startet i terreng før personellet kom ned på Skytefeltsveien og kunne trekke bort fra det farlige området¹. En veibom på Skytefeltsveien var satt opp for å hindre uautorisert adkomst til skytebanen.

Under uttrekningen ble det kjørt med mørklagte kjøretøy, og førerne benyttet nattoptikk. Det andre makkerparet sikret området mens det første makkerparet trakk ut. Under denne kjøringen ga lederen av første makkerpar følgende melding over samband: «Se opp for veibommen, den kommer brått på». Meldingen ble oppfattet av alle involverte.

Det andre makkerparet startet deretter sin uttrekning. Første fører begynte å kjøre ut av området mens andre fører stod igjen og sikret. Det oppsto en avstand på om lag 30 sekunder mellom kjøretøyene da de kom ut på Skytefeltsveien.

Etter å ha kjørt et stykke snudde første fører seg for å se etter sin makker. Da føreren vendte blikket fremover igjen, var oppmerksomheten rettet mot terrenget for å identifisere mulig fiendtlig aktivitet. Da føreren rettet blikket mot veien, var veibommen rett foran kjøretøyet.

Føreren forsto at det ikke var mulig å stanse i tide, og lente seg ned på siden av ATV-en. Bommen strøk over hendene, som da var kroppens høyeste punkt. Veibommen hektet deretter i to utstyrskasser festet bak på ATV-en. Dette medførte at kjøretøyet slo ut til siden. Føreren forlot ATV-en i bevegelse, men det er uklart om dette skjedde som følge av et bevisst hopp eller om vedkommende ble kastet av. Føreren landet deretter delvis på veien og delvis i grøften, og ATV-en rullet over vedkommende.

Veibommen kom også overraskende på den andre føreren i makkerparet, som måtte bråbremse for bommen. Da føreren passerte under bommen, observerte vedkommende makkeren liggende i grøften. Føreren antok først at makkeren lå der for å sikre uttrekningen, inntil vedkommende så

¹ I øvingsammenheng defineres stedet hvor patruljen får kontakt med fiendtlige styrker, samt det umiddelbare nærområdet, som et farlig område.

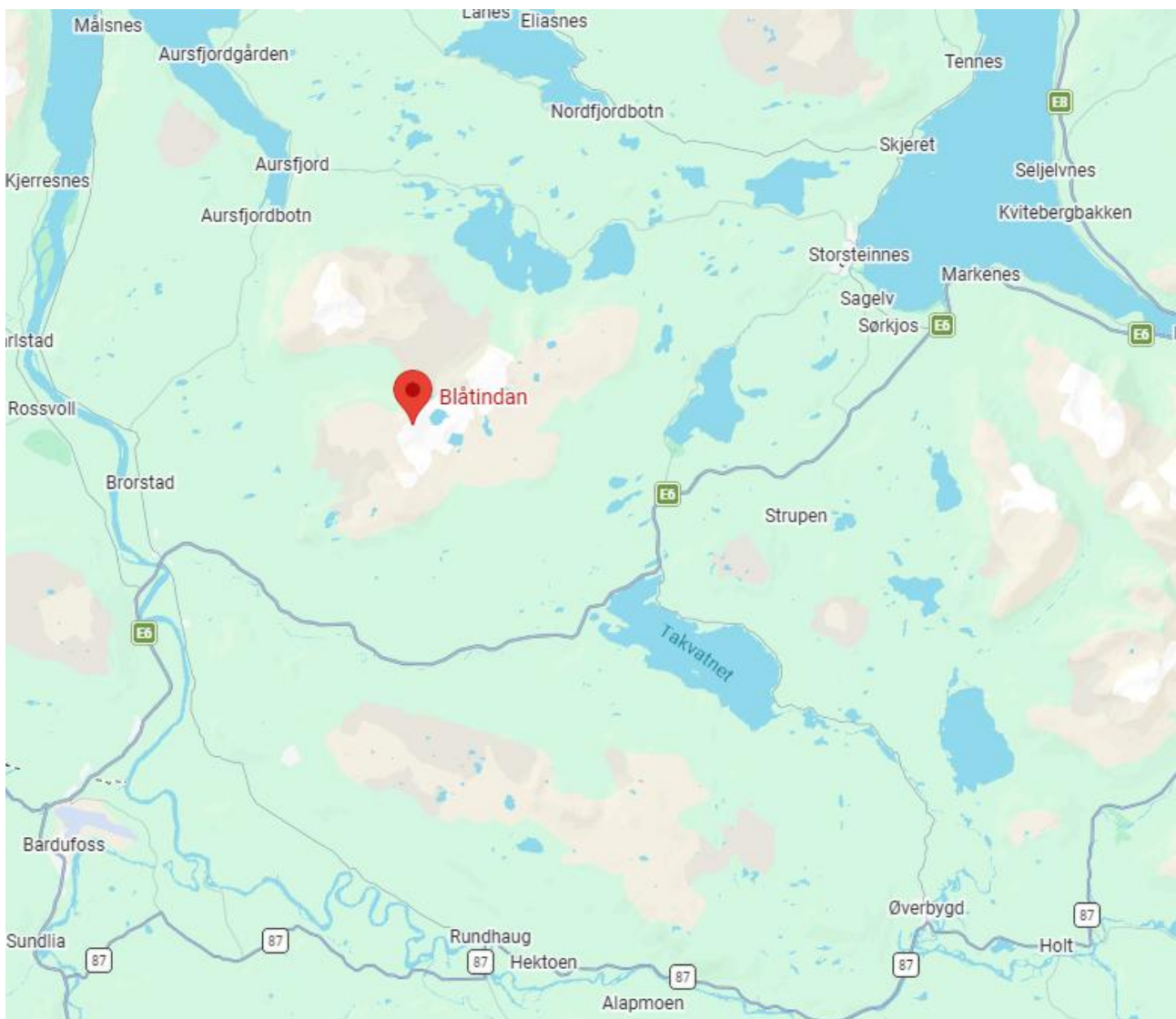
ATV-en liggende på siden lenger nede i grøften. Føreren stoppet umiddelbart og iverksatte førstehjelp.

Deretter meldte den andre føreren på samband: «Vi har hatt en ulykke, vi trenger ambulanse, ring 113». Øvrig øvende personell og øvingsledelse ankom raskt stedet. En sivil ambulanse kom kort tid etter. Det ble konstatert ryggskade på føreren, og det ble besluttet å evakuere vedkommende med luftambulanse til Tromsø.

Ulykkesstedet

Blåtind skyte- og øvingsfelt ligger i kommunene Balsfjord og Målselv, og benyttes av Hæren, Heimevernet og allierte styrker. Feltet omfatter et variert terreng med fjell, skog og myrområder. Det brukes til skarpskyting, taktiske øvelser og trening med kjøretøy. Området har flere etablerte skytebaner og tilhørende infrastruktur som muliggjør aktivitet hele året.

Forsvarsdepartementet er eier av Blåtind skyte- og øvingsfelt. Forsvarsbygg forvalter, drifter og vedlikeholder veier, bomber og øvrig infrastruktur i området. Forsvaret er bruker av feltet, og gjennomfører øvelser og operasjoner innenfor det avgrensede området.



Figur 1: Kartutsnitt for Blåtind skyte- og øvingsfelt. Kart: Google maps



Figur 2: Rødt punkt markerer ulykkesstedet. Foto: Forsvaret

Veibommen

Veibommen besto av en stiv stålstang uten refleks, lys eller annen merking. Den hadde en matt sølvgrå farge som ga lav kontrast mot grusveien. I kjøreretningen til ATV-ene kommer man rundt en sving med tett tilvekst som begrenser sikten frem mot strekningen der bommen står. Etter svingen åpner terrenget seg, og det er om lag 100 meters siktlinje frem til bommen. Under normale forhold burde bommen kunne observeres på denne avstanden, men plasseringen i svak motbakke og en begrenset fargekontrast mot grusveien gjorde den mindre fremtredende i terrenget.



Figur 3: Veibommen. Bildet er tatt mot kjøreretningen til ATV-en. Foto: SHK

Den aktuelle veibommen bar preg av tidligere skader og reparasjoner. Bomarmen nådde ikke over spennet mellom bomstøttene, og et avbrukket støttebein lå i grøften. Dette støttebeinet fremsto som opprinnelig festet til bomarmen. Skadene hadde oppstått før ulykken.

Lokal skytefeltsadministrasjon i Forsvarsbygg har opplyst om at de ikke fører noen oversikt over skader eller reparasjoner på veibommer, og at veibommer betraktes som forbruksvare med høy skadefrekvens. Bommene repareres eller byttes fortløpende for å sikre at de ikke er til hinder for

planlagt aktivitet, men uten at det etableres historikk som kan identifisere gjentatte skader eller problemområder.



Figur 4: Kjørevei mot bommen i ATV-ens kjøreretning. Rød sirkel viser bommen. Foto: SHK

Forsvarsbygg er reglementseier for «Håndbok for skyte- og øvingsfelt». Håndboken inneholder et eget kapittel som beskriver krav til skilt og merking i feltet, men omfatter ikke veibommer eller bestemmelser om deres utforming eller plassering.

Kjøretøy og sikkerhetsutstyr

Kjøretøyet var en CAN-AM Outlander 1000XT 6x6 Army, en høyytelsesplattform tilpasset militær bruk. ATV-en var utstyrt med utstyrsbatterier på bakre lasteplan. Kjøretøyet fremstod nærmest som uskadet etter ulykken.



Figur 5: ATV-en etter ulykken. Foto: Forsvaret



Figur 6: ATV-en etter ulykken. Foto: SHK

Føreren benyttet påbudt sikkerhetsutstyr i form av hjelm, i tillegg til avdelingens selvpålagte krav om ryggskinne i kategori level 2². Føreren har opplyst at ryggskinnen hadde en skadebegrensende effekt i den aktuelle situasjonen.

² Ryggskinne godkjent i level 2-kategori, gir den høyeste graden av beskyttelse innenfor denne typen personlig verneutstyr.



Figur 7: Samme type ryggskinne som den skadde føreren benyttet i ulykken. Foto: SHK

Operational Risk Management

Som en del av risikovurderingen før øvelsen gjennomførte den øvende avdelingen en ORM (Operational Risk Management). Avdelingen har opplyst at slike risikovurderinger ofte bygger på gjenbruk fra tidligere øvelser, og at dokumentet deretter justeres for å tilpasses den aktuelle aktiviteten.

I risikovurderingen for denne øvelsen ble det identifisert at tiltaket IR-lys, follow-me-lys eller hvitt lys kunne redusere risikoen for kollisjon. Tiltaket ble likevel ikke implementert.

Tabell 1: Forkortet utdrag fra ett av punktene i avdelingens ORM. Kilde: Forsvaret

Fare:	Årsak:	K:	S:	R:	Tiltak:	A, F:	K:	S:	R:
Klem-/bruddskader	Følge av dårlig sikt, tåke/regn/støv/mørke	5	4	20	«Vurdere bruk av IR-lys og follow me lights, ev. hvitt lys.»	Fører	5	2	10

Rapportering og informasjonsutveksling

Forsvaret og Forsvarsbygg benytter separate HMS-systemer til rapportering av ulykker og hendelser, og det foreligger ingen automatisk informasjonsutveksling mellom etatene. Ulykken ble rapportert i Forsvarets HMS-system. Forsvarsbygg mottok imidlertid ikke informasjon om hendelsen, da deres HMS-system ikke er integrert med Forsvarets system. Det foreligger ingen rutine som sikrer at Forsvarsbygg informeres når deres infrastruktur er involvert i ulykker eller uønskede hendelser. Dette innebærer at Forsvarsbygg ikke får tilgang til informasjon som kan være relevant for å vurdere teknisk tilstand, risiko eller behov for tiltak på infrastruktur.

Havarikommisjonens vurderinger

Hendelsesanalyse

De deltagende soldatene har oppgitt at de ikke er godt kjent i området, men at de hadde passert denne bommen flere ganger tidligere. Likevel opplevde de at bommen kom så brått på at de måtte bråbremse for denne.

Undersøkelsen viser at flere forhold knyttet til synlighet og utforming av veibommen påvirket hendelsesforløpet. Føreren oppdaget bommen for sent til å kunne stanse. Bommens synlighet var redusert som følge av at den hadde en matt sølvgrå farge med lav kontrast mot grusveien. Refleks ville normalt kunne øke synligheten, men har begrenset effekt ved kjøring i mørke med stridslys. Plasseringen i svak motbakke og terrengformasjoner og vegetasjon rundt bommen gjorde at den visuelt gikk i ett med omgivelsene. Disse forholdene er dokumentert i forestående kapittel om beskrivelsen av veibommen og dens plassering.

Føreren hadde delt oppmerksomhet mellom terrengobservasjon, bakoverblikk og kjøreretning. Denne oppgavebelastningen reduserte muligheten til å oppdage bommen i tide. Nattoptikken ga sikt i mørket, men omgivelsene og bommens manglende merking gjorde at den likevel var vanskelig å identifisere. Varsel over samband om at bommen kom brått på, ble oppfattet av involvert personell. Avstanden mellom makkerparene og den operative situasjonen gjorde likevel at varselet ikke fikk tilstrekkelig effekt.

Undersøkelsen viser at risikoreducerende tiltak identifisert i avdelingens ORM ikke ble iverksatt. Forsvaret beskriver at ORM forutsetter at risiko forstås, erkjennes og håndteres på alle nivå i organisasjonen. Når identifiserte tiltak ikke operasjonaliseres, svekkes denne grunnleggende forutsetningen. I denne undersøkelsen finner SHK at et tiltak med potensial til å redusere risikoen ikke ble benyttet, noe som innebærer at risikobildet i den aktuelle aktiviteten ikke ble tilstrekkelig ivaretatt.

Undersøkelsen har vist at bruk av personlig verneutstyr hadde betydning for personskadeomfanget. Avdelingen hadde etablert et krav om bruk av ryggskinne ved kjøring med lettere kjøretøy, og tiltaket var innført under den aktuelle uttrekningen. Forsvaret har ikke et generelt krav om bruk av slikt verneutstyr i sine reglement. SHK vurderer at bruken av ryggskinne i denne hendelsen bidro til å redusere skadegraden.

SHK fremmer en sikkerhetstilråding innenfor dette området.

Utforming av veibommer

Veibommen bestod av en stiv stålstang uten ettergivende egenskaper, samt manglet refleks, lys eller annen merking for bedret synlighet. Forsvarsbygg mangler et regelverk for utforming, plassering, varsling og merking av veibommer. Det bør etableres et regelverk som sikrer tilgivende konstruksjonsprinsipper på veibommer, samt krav til tydelig fargekontrast, refleks, aktiv merking med lys og standardisert skilting som varsler om kommende hindring.

Forsvarsbygg hadde ikke etablert systemer for å registrere og følge opp skader på veibommer og annen infrastruktur i skyte- og øvingsfelt. SHK vurderer at fraværet av et systematisk registreringssystem for skader på infrastruktur svekker Forsvarsbyggs mulighet til å identifisere gjentatte skader og områder med forhøyet risiko. Når skader kun oppdages gjennom synlige reparasjoner eller lokal kjennskap, mangler etaten grunnlag for å analysere mønstre, vurdere underliggende årsaker eller iverksette målrettede forebyggende tiltak. I dette tilfellet kan det ha

medført at risikoforhold knyttet til utforming, plassering eller synlighet av veibommer ikke ble fanget opp.

SHK fremmer to sikkerhetstilrådinge innenfor dette området.

Informasjonsutveksling om ulykker og uønskede hendelser

SHK vurderer at manglende informasjonsutveksling vedrørende ulykker og uønskede hendelser mellom Forsvaret og Forsvarsbygg innebærer at Forsvarsbygg ikke blir tilstrekkelig kjent med hendelser som involverer deres infrastruktur. Uten slik informasjon mister etaten muligheten til å følge opp forhold som kan indikere tekniske svakheter eller behov for endringer i utforming, merking eller vedlikehold. Dette svekker den samlede risikostyringen i skyte- og øvingsfelt.

SHK fremmer en sikkerhetstilråding innenfor dette området.

Oppsummering

Undersøkelsen har vist at føreren oppdaget veibommen for sent til å kunne stanse. Flere medvirkende faktorer bidro til dette, herunder redusert synlighet, delt oppmerksomhet, manglende ettergivende konstruksjon, mangelfull merking, utilstrekkelig implementering av risikoreducerende tiltak, samt fravær av systematisk informasjonsflyt mellom etatene.

Sikkerhetstilrådingar

Sikkerhetstilrådingar er anbefalingar om tiltak som bør treffes eller vurderes med henblikk på å forbedre sikkerheten og forhindre liknende hendelser i fremtiden. SHKs sikkerhetstilrådingar fremmes til relevante myndigheter eller organisasjonar som har ansvar for og mulighet til å iverksette tiltak innan områder hvor sikkerheten bør forbedres.

Statens havarikommisjon fremmer følgende sikkerhetstilrådingar³:

Sikkerhetstilråding Forsvaret nr. 2026/06T

Ulykken i Blåtind skyte- og øvingsfelt i Målselv 14. september 2025, hvor en fører ble skadet etter å ha kjørt inn i en veibom, oppstod som følge av at ATV-føreren oppdaget veibommen for sent til å kunne stanse. Avdelingen hadde innført bruk av ryggskinne i level 2-kategori på lette terrengkjøretøy som et selvpålagt krav. Dette har hatt skadebegrensende effekt for føreren i den aktuelle situasjonen.

Statens havarikommisjon tilrår at Forsvaret etablerer krav om bruk av ryggskinne i level 2-kategori ved all operativ og øvingsmessig kjøring med lettere militære kjøretøy, herunder ATV og tilsvarende plattformer.

Sikkerhetstilråding Forsvaret nr. 2026/07T

Ulykken i Blåtind skyte- og øvingsfelt i Målselv 14. september 2025, hvor en fører ble skadet etter å ha kjørt inn i en veibom, oppstod som følge av at ATV-føreren oppdaget veibommen for sent til å kunne stanse. Veibommen manglet refleks, lys eller annen merking som kunne bedret synligheten, og Forsvarsbygg har ikke et regelverk som regulerer utforming, plassering, varsling og merking av veibommer.

Statens havarikommisjon tilrår at Forsvarsbygg etablerer et reglement og innfører krav til utforming, plassering, varsling og merking av veibommer i skyte- og øvingsfelt, herunder eventuelle krav til fargekontrast, refleks, lys og forhåndsvarsling.

³ Rapporten med sikkerhetstilrådingar oversendes Forsvaret og andre relevante myndigheter for oppfølging, jf. forsvarsundersøkelsesloven § 5 og forskrift om undersøkelser av ulykker og hendelser i Forsvaret § 14.

Sikkerhetstilråding Forsvaret nr. 2026/08T

Ulykken i Blåtind skyte- og øvingsfelt i Målselv 14. september 2025, hvor en fører ble skadet etter å ha kjørt inn i en veibom, viste at veibommen besto av en stiv stålstang uten ettergivende egenskaper, noe som medførte høyere skadepotensial ved påkjørsel.

Statens havarikommisjon tilrår at Forsvarsbygg innfører krav til tilgivende konstruksjonsprinsipper for veibommer i skyte- og øvingsfelt, slik at risikoen for personskade ved utilsiktet påkjørsel reduseres.

Sikkerhetstilråding Forsvaret nr. 2026/09T

Ulykken i Blåtind skyte- og øvingsfelt i Målselv 14. september 2025, hvor en fører ble skadet etter å ha kjørt inn i en veibom, oppstod som følge av at ATV-føreren oppdaget veibommen for sent til å kunne stanse. Forsvaret og Forsvarsbygg har begge etablerte systemer for registrering av ulykker og uønskede hendelser, men undersøkelsen viser at det ikke finnes rutiner eller tekniske løsninger som sikrer informasjonsdeling mellom systemene når Forsvarsbyggs infrastruktur er involvert. Dette innebærer at Forsvarsbygg ikke mottar informasjon som kan være nødvendig for å identifisere risikoforhold eller iverksette forebyggende tiltak.

Statens havarikommisjon tilrår at Forsvaret og Forsvarsbygg etablerer rutiner og tekniske løsninger som sikrer automatisk informasjonsutveksling mellom etatenes avvikssystemer ved ulykker og uønskede hendelser som involverer Forsvarsbyggs infrastruktur.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 22. juni 2026

Vedlegg

Vedlegg A Safety recommendations

The Norwegian Safety Investigation Authority proposes the following safety recommendations⁴

Safety Recommendation Defence No. 2026/06T

The accident in the Blåtind shooting and training area in Målselv on 14 September 2025, in which a driver was injured after colliding with a road barrier, occurred because the ATV rider detected the road barrier too late to stop. The unit had introduced the use of a Level-2 back protector on light off-road vehicles as a self-imposed requirement. This may have had an injury-mitigating effect for the rider in the situation.

The Norwegian Safety Investigation Authority (NSIA) recommends that the Armed Forces establish a requirement for the use of Level-2 back protectors during all operational and training-related driving of light military vehicles, including ATVs and comparable platforms.

Safety Recommendation Defence No. 2026/07T

The accident in the Blåtind shooting and training area in Målselv on 14 September 2025, in which a driver was injured after colliding with a road barrier, occurred because the ATV driver detected the barrier too late to stop. The barrier lacked reflectors, lighting or other markings that could have improved its visibility, and the Norwegian Defence Estates Agency (Forsvarsbygg) has no regulatory framework governing the design, placement, warning and marking of road barriers.

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that the Norwegian Defence Estates Agency establish a regulatory framework and introduce requirements for the design, placement, warning and marking of road barriers in shooting and training areas, including any requirements for colour contrast, reflectors, lighting and advance warning.

⁴ The report, including any recommendations, shall be submitted to the Armed Forces and other relevant authorities for follow-up, cf. Section 5 of the Defence Accident Investigation Act and Section 14 of the Regulations relating to the investigation of accidents and incidents in the Norwegian Armed Forces.

Safety Recommendation Defence No. 2026/08T

The accident in the Blåtind shooting and training area in Målselv on 14 September 2025, in which a driver was injured after colliding with a road barrier, showed that the barrier consisted of a rigid steel beam with no energy-absorbing or forgiving properties, increasing the potential for injury in the event of impact.

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that the Norwegian Defence Estates Agency introduce requirements for forgiving design principles for road barriers in shooting and training areas, in order to reduce the risk of injury in the event of an unintended collision.

Safety Recommendation Defence No. 2026/09T

The accident in the Blåtind shooting and training area in Målselv on 14 September 2025, in which a driver was injured after colliding with a road barrier, occurred because the ATV driver detected the barrier too late to stop. The Armed Forces and the Norwegian Defence Estates Agency (Forsvarsbygg) both have established systems for reporting accidents and unwanted incidents, but the investigation shows that there are no routines or technical solutions ensuring information sharing between the systems when infrastructure owned by Forsvarsbygg is involved. As a result, Norwegian Defence Estates Agency does not receive information that may be necessary to identify risk conditions or implement preventive measures.

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that the Armed Forces and the Norwegian Defence Estates Agency establish routines and technical solutions that ensure automatic information exchange between their reporting systems in the event of accidents and unwanted incidents involving infrastructure owned by Norwegian Defence Estates Agency.