

RAPPORT



10 ÅR MED HAVARIKOMMISJONEN PÅ VEIEN OPPSUMMERING OG ERFARINGER

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre trafikksikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke trafikksikkerheten, 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 skal unngås.

FORORD

Denne rapporten er skrevet for å kunne formidle noen erfaringer fra veiavdelingen i Statens havarikommisjon for transport etter de første ti år. Som leder av avdelingen i alle disse årene har jeg fått oppleve en spennende og krevende etablering og drift.

Hverdagen har vært preget av læring på mange områder. Særlig gjelder det forståelse av hvilken rolle undersøkelsesmyndigheten har og arbeidets kompleksitet. Også andre transportsektors sikkerhetskulturer har gitt ny kunnskap og erfaring. Undersøkelsenes form representerer et nybrottsarbeid innen veimiljøet, og forventningene til våre undersøkelser har vært store fra noen, men også avmålte fra andre.

Min erfaring er at forvaltning av informasjon og kontakt med de som er involvert og berørt i ulykkene er særlig krevende. Prosedyrer og rutiner i SHTs rammer og styringsverktøy legger stor vekt på dette, og alle medarbeiderne har fokus på å unngå at involverte og berørte påføres unødige tilleggsbelastninger i en krevende situasjon. Mange har gitt uttrykk for at de har satt pris på at «deres» ulykke har blitt grundig behandlet og at de har gode fått svar på mange spørsmål.

Rapporten avsluttes med en oppsummering og noen refleksjoner omkring veien videre mot NTPs halveringsmål fram mot 2024. Ytterligere ulykkesreduksjon vil kreve enda mer innsats og samarbeid. For at vi skal lykkes med å oppnå videre framgang i dette viktige arbeidet er det også viktig å skape en mest mulig felles forståelse om hva som skal til hos ulike aktører og bidragsyttere.

Jeg håper også at denne rapporten kan bidra til å klargjøre SHTs rolle og virksomhet og de muligheter som ligger i at grundige ulykkesundersøkelser gjennomføres og følges opp. Samtidig vil jeg få takke alle kollegaer og andre gode støttespillere som har bidratt til å etablere og drifte avdelingen og gjennomføre undersøkelsene de første ti årene.



Rolf Mellum
Avdelingsdirektør

INNHALDSFORTEGNELSE

SHTS RAMMER – MANDAT, LOVHJEMLER	4
SHTS ARBEID MED UNDERSØKELSER ER TUFTET PÅ:	4
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	5
1.1 Varsling og innrapportering av ulykker	5
1.2 Kriterier for valg av undersøkelser	6
1.3 Arbeid på ulykkessted	7
1.4 Gjennomføring av undersøkelser	8
1.5 Kontakt med involverte aktører og berørte myndigheter	9
1.6 Avgitte rapporter	10
1.7 Sikkerhetstilrådinger	11
2. RESULTATER	12
2.1 Effekter for berørte parter og aktører	12
2.2 Effekt for andre myndigheter	12
2.3 Eksempler på noen viktige problemstillinger belyst i rapporter	13
2.4 Etterbruk av rapporter	14
3. OPPSUMMERING OG NOEN REFLEKSJONER	16
3.1 Nullvisjon og halveringsmål	16
3.2 «Just culture» som bidrag til forbedret trafikksikkerhet	16
3.3 Veien videre	16

Foto forsiden: SHT

VARSEL OG RAPPORTERING OM VEITRAFIKKULYKKENE

Tidsperiode:	01.09.2005 – 01.09.2015
Ulykkessteder:	Riks-, fylkeskommunale og kommunale veier i Norge
Varslingskriterier:	Tunge kjøretøy, busser, tunnelulykker og ADR ulykker
Ulykkestyper:	Dominerende: Møte-, utforkjørings-, og veltulykker
Type transport:	Dominerende: Vogn tog, lastebiler, busser
Aktører:	Dominerende: Offentlig og kommersielle transportfirmaer, person og godstransport.

SHTS RAMMER – MANDAT, LOVHJEMLER

Statens havarikommisjon for transport har et felles mandat for alle transportgrener:

«SHT skal undersøke ulykker og hendelser innenfor luftfarts-, jernbane-, vei- og sjøfartssektoren. Formålet med SHTs undersøkelser er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av transportulykker. SHT skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. SHT avgjør selv omfanget av de undersøkelsene som skal foretas, herunder vurderes undersøkelsens forventede sikkerhetsmessige verdi i forhold til nødvendige ressurser.»

SHT Veiavdelingen forvalter vegtrafikklovens kap VII, med tilhørende forskrift om offentlig undersøkelse av alvorlige trafikulykker og varsling av slike mv. Forarbeidet til dette er dokumentert i Ot Prop nr. 50 (2004-2005). Se [Regelverk - veitrafikk | sht](#)

SHTS ARBEID MED UNDERSØKELSER ER TUFTET PÅ:

- **UAVHENGIGHET OG HABILITET**
 - SHT er faglig uavhengig og har ingen bindinger til noen aktører eller myndigheter.
- **TVERRSEKTORIELT LÆRINGSMILJØ**
 - SHT henter lærdom og erfaringer fra alle transportsektorer og utnytter dette på tvers av alle transportgrenene. Overføringsverdien er stor.
- **IKKE STRAFFERETTSLIG TILNÆRMING**
 - Undersøkelsene er lovmessig adskilt fra straffeprosessen, og SHT skal ikke fordele skyld og erstatningsansvar gjennom sine undersøkelser.

SHT har et felles styringssystem som beskriver alle deler av undersøkelsesprosessen, og har utarbeidet et sett verdier som gjenspeiler vår virksomhet: Dette er kommunisert gjennom ordene:

KOMPETENT, TROVERDIG, MEDMENNESKELIG OG NYTENKENDE.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

1.1 Varsling og innrapportering av ulykker

I henhold til vegtrafikkloven og tilhørende undersøkelsesforskrift varsles SHT av politi og Statens vegvesen når alvorlige ulykker eller uhell skjer med kjøretøy over 7500 kg, involverer buss, transporter farlig gods eller som skjer i tunnel. I tillegg skal det varsles på ulykker som disse etatene etter en samlet vurdering mener at SHT kan ha interesse av å undersøke. SHT kan også velge å innhente opplysninger fra, og undersøke, andre typer ulykker.

SHT har egen døgnbemannet vaktberedskap, og veiavdelingen har gjennom 10 år mottatt ca 1600 varsler om ulykker og uhell på vei. Ca 900 av disse er i henhold til forskriftenes varslingskriterier rapportert inn fra politiet og saksbehandlet skriftlig. Alle varsler og rapporteringer gjennom 10 år er dokumentert i SHTs logg og arkiv.

Ca 75 % av varslene er ut fra hendelsesforløp og omfang relativt enkle å vurdere i forhold til iverksettelse av undersøkelse. De siste 25 % av varslene krever i varierende grad innhenting av mer informasjon og i noen tilfeller utvidet forundersøkelse før beslutning om undersøkelse tas. Mange utvidede forundersøkelser avsluttes uten at full undersøkelse iverksettes, men informasjon fra dette arbeidet gir ofte støtte til utvelgelse av andre, og til pågående undersøkelser.

Arbeidet med mottak av varsel og behandling av saker krever mer enn ett årsverk, og ressursbehovet er til dels uforutsigbart. Dette er likevel en nødvendig ressursbruk som sikrer oversikt og innsikt i ulykkesbildet og bidrar til å bygge opp og bevare grunnleggende operativ kompetanse hos havariinspektørene.



Figur 1: Mottak av varsel krever intensivt arbeid og mye informasjon som skal vurderes på kort tid og er viktig for beslutning om eventuell utrykning og etablering av undersøkelse. Foto: SHT

1.1.1 Ulykkestyper

Over 70 % av de alvorlige ulykkene som SHT varsles på er møteulykker og utforkjøringsulykker. Dette bildet stemmer godt overens med offisiell statistikk, og er beskrivende for hvor potensialet for reduksjon av hardt skadde og drepte fortsatt er størst. Veltulykker er også representert i vår logg, men på grunn av moderat alvorlighetsgrad er det flere slike som ikke varsles til SHT. Potensialet for stort skadeomfang er imidlertid stort når tunge kjøretøy med mye energi er involvert.

Over 70 % av varslene er kategorisert under kjøretøy med mer enn 7500 kg totalvekt, mens busser er involvert i 13 % av ulykkene som varsles til SHT. Tunnelulykker og ulykker med farlig gods utgjør en liten del av både ulykker og varsler.



Figur 2: Hendelser i tunneler kan ha et stort skadepotensial - her fra befaring i en ny moderne tunnel på E6. Foto: SHT

1.2 **Kriterier for valg av undersøkelser**

SHTs veiavdeling har i motsetning til de andre avdelingene i SHT ingen lovmessig plikt til å undersøke noen faste typer ulykker, men velger selv hvilke ulykker de vil undersøke. Valg av undersøkelser avspeiles i noen grad av varslene, men det er ingen sterke føringer på hvilke ulykker vi skal undersøke.

Undersøkelsesforskriftene beskriver likevel hva som skal vektlegges ved utvelgelsen. Det skal vurderes alvorlighetsgrad, om den inngår i en serie ulykker (representativ for flere) og om den har betydning for trafiksikkerheten generelt. Hovedkriterium er likevel at det finnes et læringspotensial for kunnskap og økt trafiksikkerhet. Utvelgelsene av saker holdes alltid opp mot hvilken lærdom de kan gi, og i denne forbindelse er det viktig at berørte aktører også kan forstå denne læringseffekten.

Friheten til å velge fritt blant ulykkene gir et handlingsrom, men det utgjør også en utfordring da et eventuelt læringspotensial kan være krevende å avdekke i en tidlig fase.

Så langt har SHT hatt hovedfokus på ulykker som involverer kommersiell transport, men mange er i kombinasjon med privattransport. Temarapporten «Sikkerhet i bil» se [Temarapport om sikkerhet i bil | sht](#) omhandler åtte ulykker med tre eller flere omkomne hvor flere ulykker involverer kun privat transport.

1.3 Arbeid på ulykkessted

Når ulykkene varsles har som regel politiet ankommet ulykkesstedet. Politiets innsatsleder er den som har best oversikt, og SHT beredskapsvakt mottar viktig informasjon gjennom denne i en tidlig fase. Denne kontakten er regulert av lov og forskrift i tillegg til en egen instruks fra riksadvokaten. Statens vegvesen, som ofte også er tidlig på ulykkesstedene bidrar også med verdifull informasjon til SHT i tillegg til at de bistår politiet.



Figur 3: Veiavdelingen disponerer egen utrykningsbil, men kan også benytte seg av annen egnet transport for å komme raskt frem til ulykkesstedet. Foto: SHT

I henhold til forskriftene skal SHT vurdere å rykke ut umiddelbart. En forutsetning for at dette skal ha noen hensikt er at ulykkesstedet holdes urørt. Dette er krevende avgjørelser å ta da det er et svært lite tidsvindu tilgjengelig, men i noen tilfeller er dette nødvendig for å kunne gjøre egne observasjoner og sikre viktige dokumentasjon. Denne beslutningen tas i dialog med politiet og baseres på en nytte/kostvurdering, men tar i stor grad også hensyn til kompleksitet i hendelsesforløp. SHT kontakter involverte så tidlig som mulig etter en vurdering av praktiske og etiske hensyn.



Figur 4: Det er viktig å dokumentere ulykkesstedet. Foto: SHT

1.4 Gjennomføring av undersøkelser

Undersøkelser av ulykker er et arbeid som stiller svært store krav til god kontakt med involverte parter og forvaltning av opplysninger og informasjon gjennom hele forløpet. Gjennom undersøkelsene er det tett kontakt med de som er berørt, og det er svært mange hensyn å ta. Selv om lov og forskrift gir gode føringer, krever disse prosessene i praksis mye tid.

Kompetansekravene for oppgavene er høye, og både kunnskap, ferdigheter og holdninger utfordres daglig hos våre havariinspektører. En åpen tilnærming i undersøkelsene gjør at arbeidet i noen tilfeller må justeres underveis, og det stilles store krav til tålmodighet, utholdenhet og fleksibilitet for å hente ut god effekt av undersøkelsene. I denne sammenheng er 12 månedersfristen en krevende faktor.

SHT har fokus på nødvendig kompetanseutvikling og -oppfølging, og vårt felles fagmiljø for alle transportgrener gir store bidrag til dette blant annet gjennom felles grunnleggende

opplæringstilbud. I tillegg har vi etablert felles styringssystem og felles metoder som styrer både undersøkelsene og publisering av de offentlige rapportene.

Alle rapportene gjennomgår intern kvalitetssikring etter faste rutiner. Deretter sendes et utkast til uttalelse til alle berørte parter og i noen tilfeller også til viktige eksterne interessenter. Alle svar tas hensyn til og innarbeides og prosessene dokumenteres. Den ferdige offentlige rapporten sendes til Samferdselsdepartementet og publiseres på SHTs nettsider.

Informasjon om de til enhver tid pågående undersøkelser finnes på våre nettsider. Se [Pågående undersøkelser - veitrafikk | sht](#)



Figur 5: Undersøkelser krever dokumentasjon på ulike måter. Foto: SHT

1.5 Kontakt med involverte aktører og berørte myndigheter

1.5.1 Involverte og berørte i trafikkulykker

I tillegg til all objektiv faktainformasjon, bidrar involverte trafikanter i en trafikkulykke og i mange tilfeller deres nærmeste pårørende med svært sentral informasjon til SHT. Enhver plikter å gi SHT de opplysningene han eller hun har om forhold som kan ha betydning for undersøkelsen. Denne utvidede forklaringsplikten er spesiell, og gir SHT hjemmel til å innhente all relevant og viktig informasjon.

Slik tilgang til informasjon stiller også store krav til behandling av de opplysninger som blir gitt, og med forklaringsplikten følger taushetsplikt. De som gir informasjon til SHT under disse rammebetingelsene er beskyttet av vegtrafikkloven og opplysningene kan ikke brukes som bevis i en eventuell straffesak. Beskyttelse mot selvinkriminering er en sentral premiss i undersøkelsesarbeidet, og skillet til det påtalemessige oppfølgingen av en ulykke er helt sentralt.

1.5.2 Aktuelle berørte myndigheter

SHT har tett kontakt med flere offentlige aktører. Politiet er sentrale i den operative fasen, og kontakt med påtalemiljøene kan også forekomme omkring objektive faktaopplysninger i tilfeller hvor det pågår en parallell straffeprosess.

Største kontaktflaten ligger likevel til Statens vegvesen som har mange ulike roller og et bredt sektoransvar. Vegtilsynet er også en viktig aktør som SHT har god kontakt med. Arbeidstilsynet og helsemyndigheter er også aktuelle kontakter i mange undersøkelser.



Figur 6: Havarikommisjonen sammen med politi og Statens vegvesen på ulykkessted. Foto: SHT

1.5.3 Organisasjoner og ledelse berørt av ulykker

Veisektoren kjennetegnes av at det er svært mange firmaer og organisasjoner som betjener veinettet i tillegg til et stort antall private aktører. Dette medfører at SHT i tillegg til direkte berørte transportfirmaer også forholder seg til sammenslutninger og organisasjoner ved behandling av sikkerhetsrelaterte forhold i mange undersøkelser. Eksempler på slike organisasjoner er Norges lastebileierforbund, NHO Transport og Transportarbeiderforbundet og Norsk Transportarbeiderforbund. SHT har kontakt også med andre bransjeorganisasjoner innen veitransport.

God kontakt med slike miljøer er viktig da de som legger til rette for transport har stor mulighet til å påvirke sikkerheten, og kan bidra til at mange aktører får informasjon om og tilgang til kunnskapen som kommer fram.

1.6 **Avgitte rapporter**

SHTs veiavdeling har pr 1. september 2015 publisert i alt 41 rapporter i 10-årsperioden. 5 av disse er oversatt til Engelsk i sin helhet, og alle finnes enkelt på våre nettsider, se [Avgitte rapporter - veitrafikk | sht](#)

Det er utgitt tre temarapporter i 10-årsperioden basert på i alt 15 ulykker og som delvis er bygget på tidligere undersøkelser. En rapport omhandler sikkerhet ved vinterdrift (tre ulykker), en omhandler sikkerhet i bil (åtte ulykker) og en omhandler sikkerhetsutfordringer ved krokcontainertransporter (fire ulykker).

Alle rapportene er skrevet etter en felles og standard mal som gjenspeiler undersøkelsesprosessen og har et logisk oppsett av fakta, analyse, konklusjoner og sikkerhetstiltalinger. Undersøkelsene er krevende og svært arbeidsintensive, og i forhold til ressursene ligger antallet avgitte rapporter på nivå med de andre transportavdelingene i SHT.

1.7 Sikkerhetstiltalinger

Rapportene og tilhørende sikkerhetstiltalinger oversendes Samferdselsdepartementet, som har ansvar for å følge opp og lukke disse. Statens vegvesen bistår departementet i dette arbeidet.

Alle tiltalinger kan knyttes til den konkrete hendelsen/ ulykken som er undersøkt. Flere av disse er innrettet mot sikkerhetsforbedring av bakenforliggende faktorer på ledelses-/organisatorisk nivå, og noen også til regelverksnivå.

Det er avgitt 118 sikkerhetstiltalinger gjennom de 41 publiserte rapportene. Disse fordeler seg på følgende områder/temaer:

Tema/område	Antall	i %
Trafikant	19	16 %
Kjøretøy	26	22 %
Vei	49	42 %
Transportfirma /HMS	24	20 %

2. RESULTATER

Effekten av Havarikommisjonens arbeid innen trafikksikkerhet er vanskelig å tallfeste, men inngår i helheten sammen med alle andre tiltak. Trafikksikkerhet har høy prioritet hos mange aktører, også politisk - og det er satt høye mål for ytterligere nedgang i antall hardt skadde og drepte. Dette er konkretisert i et mål om en halvering av hardt skadde og drepte fra nivået i 2012 fram til 2024.

Havarikommisjonens rammer, mandat og organisasjon er godt egnet til å påvise bakenforliggende årsaksfaktorer og hente ny kunnskap gjennom grundig undersøkelse av ulykker. SHT kan på denne måten bidra til at dette halveringsmålet kan nås, men effekten av vårt arbeid er avhengig av mange forhold. Under er noen erfaringer beskrevet.

2.1 Effekter for berørte parter og aktører

SHT har erfaring for at nær sagt alle som er involvert direkte, eller som nærmeste berørte, uttrykker tilfredshet ved å bli gjenstand for våre grundige undersøkelser. I tillegg til at de ofte får gode svar på mange spørsmål, har det også stor verdi å kunne fortelle om alle sider ved en situasjon, og uten å være bekymret for at dette blir brukt i straffe- eller erstatningsrettslig sammenheng.

Organisasjoner/transportfirmaer som blir gjenstand for våre undersøkelser er i stor grad positive til at de blir gjennomgått sikkerhetsmessig når en ulykke først har rammet. Med få unntak opplever SHT at våre undersøkelser utløser revisjon av interne sikkerhetssystemer og større fokus på intern sikkerhet generelt. Det uttrykkes ofte at deltakelsen i undersøkelsene har bidratt til motivasjon for forbedringer og nyttig læring. SHT møter også flere sterke aktører i bransjen som allerede har stor fokus på sikkerhet, og dette gir også god støtte til vårt arbeid, og motiverer SHT i arbeidet.

2.2 Effekt for andre myndigheter

Statens vegvesen (SVV) mottar de aller fleste sikkerhetstilrådingene (ca 75 %) som fremmes fra SHT. Dette er naturlig da etaten er en stor og viktig aktør som har flere roller å fylle. Erfaringene viser at SHTs rapporter og sikkerhetstilrådinge bidrar til endringer av retningslinjer og interne rutiner i Statens vegvesen som veiforvalter, og gir også bidrag til prioriteringer for deres tilsynsvirksomhet for både trafikant og kjøretøy. I tillegg er de berørt gjennom sitt sektoransvar og som viktig aktør i tiltaksplanen for trafikksikkerhet knyttet til NTP.

Politiet har også mottatt sikkerhetstilrådinge fra SHT knyttet til prioritering av kontrollvirksomhet. SHT har avdekket svakheter ved blodprøvetaking av omkomne personer i forbindelse med politietterforskning av ulykker, og dette har medført endringer i rutiner.

Arbeidstilsynet har mottatt sikkerhetstilrådinge på bakgrunn av våre undersøkelser har bidratt til endring av rutiner og regelverk.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og lokale brannvesen har også mottatt sikkerhetstilrådinge fra SHT innen operativ brann- og redningsinnsats etter undersøkelse av store tunnelbranner.

Helsemyndighetene er berørt av mange forhold knyttet til trafikantene, og SHT har gitt sikkerhetstilråding som har anbefalt økte helsekrav og oppfølging av personer med førerkort. I tillegg har påviste utfordringer ved akuttmedisinsk redningsarbeid bidratt til økt fokus på utforming og etterlevelse av rutiner.

Samferdselsdepartementet har mottatt sikkerhetstilrådingene i de tilfeller det har vært naturlig å løfte anbefalingene til dette nivået.

Statens vegvesen har som representant for norske myndigheter også mottatt sikkerhetstilrådingene knyttet til påvirkning av EU-direktiv. SHTs undersøkelser har påvist svakheter i regelverk og rammebetingelsene særlig på kjøretøYTEknisk område. Dette gir bidrag til økt trafikksikkerhet både nasjonalt og internasjonalt. SHT erfarer at det kreves god kvalitet på arbeidet, samt betydelig dokumentasjon og oppfølging over tid for å kunne oppnå effekt på dette nivået.

2.3 Eksempler på noen viktige problemstillinger belyst i rapporter.

[Rapport Vei 2007/01](#): Utforkjøringsulykker med tung og høy last.

Undersøkelsen som omhandler to nesten identiske ulykker omtaler utfordringer ved transport av store udelelige kolli, og den belyser behovet for bedre håndtering og sikring av last. Undersøkelsen påviser et stort gap mellom nødvendig og reell kompetanse på området, og at det er et betydelig potensial for **forbedring av sikkerheten knyttet til gjennomføring av slike transportoppdrag**.

[Rapport Vei 2007/03](#): Møteulykke med hjullaster ved Gjedrem i Rogaland.

Undersøkelsen påviste konstruksjonsendringer som ikke ivaretok sikkerheten tilstrekkelig, og den førte til at **Volvo bygget om** og modifiserte 8000 hjullastere over hele verden. Dette dokumenterer en **sterk sikkerhetskultur hos produsenten**.

[Rapport Vei 2012/01](#): Temarapport «Sikkerhet i bil».

Undersøkelsen har påvist den sterke sammenhengen mellom **manglende bruk av sikkerhetsutstyr og skadegrad** på i alt åtte ulykker med tre og flere omkomne.

[Rapport Vei 2012/03](#): Sikkerhetskritiske forhold ved krokcontainere

Undersøkelsen har påvist at det **mangler standardiserte fester og dimensjoner, vedlikehold og kontrolloppfølging** samt at stabiliteten ved mange slike transporter er lite tilfredsstillende.

[Rapport Vei 2012/04](#): Møteulykke ved Try i Søgne, Vest Agder

Undersøkelsen påviste at **blodprøver** tatt av døde personer uten full obduksjon er **upålitelige**. Førte til endringer i rutiner og forskrifter.

[Rapport Vei 2013/01](#): Møteulykke i Hyvingstunnelen E16

Undersøkelsen påviste store svakheter i **oppfølgingen av friksjon på bar vei**, og Statens vegvesen har etablert nye rutiner for kontroll og oppfølging av friksjon sommerstid bl.a på bakgrunn av denne og en tidligere rapport fra SHT.

[Rapport Vei 2013/05](#): Brann i vogntog i Oslofjordtunnelen

[Rapport Vei 2015/02](#): Brann i vogntog i Gudvangatunnelen.

Disse undersøkelsene har vært svært omfattende, komplekse og krevende, og store samfunnsinteresser er berørt ved disse hendelsene. SHT har satt trafikantenes sikkerhet i fokus, og det er **bekreftet et stort etterslep på sikkerhetsoppfølgingen** av lange ettløpstunneler. Undersøkelsene har også påvist behovet for å revidere **prioriteringer i forbindelse med slukking- og redningsarbeid.**

2.4 Etterbruk av rapporter

Etterbruk av rapporter er viktig for at det betydelig arbeidet som nedlegges i undersøkelsene og rapportene kan utnyttes på en best mulig måte. Under er noen eksempler på at slik etterbruk bidrar til læring og sikkerhetsforbedringer.

2.4.1 Grunnlag for tilsynsområde

Vegtilsynet, som ble etablert i 2011, benytter SHTs rapporter som underlag for valg av tilsynsområder, i tråd med vanlig praksis i de øvrige transportgrenene. Noen eksempler på tilsynsområder som vegtilsynet har gjennomført, delvis basert på SHTs undersøkelser, er oppfølging av driftskontrakter, arbeidsvarsling, sikkerhet ved omkjøringsruter, dekkelegging og trafiksikkerhet ved utbyggingsprosjekter.

2.4.2 Grunnlag for endring av EU direktiv - Beskyttelse av styreinnretninger ved kollisjoner

Det er i to rapporter (2012/2 – Lavangsdalen og 2013/02 – Elverum) påvist at skadeomfanget ved frontkollisjoner øker gjennom sekundærhendelser på grunn av manglende beskyttelse av styreinnretninger. Statens vegvesen har fått gjennomslag for at dette skal tas hensyn til ved nytt EU-direktiv blant annet basert på argumentasjon dokumentert i SHTs rapporter.

2.4.3 Sikkerhet ved brann i tunneler

Rapporter av undersøkelsene av branner i Oslofjordtunnelen og Gudvangatunnelen har påvist utfordringer ved trafikantenes sikkerhet under stor røykesponering ved branner i lange ettløpstunneler. Trafikantenes sikkerhet har ikke vært tilstrekkelig ivaretatt, og rapportene brukes aktivt som referanser i både nasjonale og internasjonale fagmiljøer.

2.4.4 Forbedring av sikkerhet i organisasjoner

I flere av undersøkelsene som involverer person – og godstransportselskaper har undersøkelsene påvist manglende sikkerhetsfokus i transportbedrifter. SHT erfarer at rapportene har påvirket til endring av interne rutiner og sikkerhetstyringssystemer.

2.4.5 Undersøkelser og rapporter som kilde til foredrag og undervisning

SHT opplever at mange undervisningsmiljøer benytter rapportene som pensum og læremateriell.

I tillegg er SHT etterspurt i foredrag i mange miljøer, både nasjonalt og internasjonalt. Disse innleggene er alltid basert på våre undersøkelser og tilpasses mål og hensikt i de enkelte tilfellene. Eksempler på miljøer som etterspør innlegg:

- Universiteter – bruk av rapporter innen sikkerhetsfag
- TØI - kurset
- Politihøgskolene
- Trafikklærerhøgskolene
- Forlag for fagbøker trafikkopplæring
- Brann og redningstjeneste
- Statens vegvesen - sikkerhetsstyring og UAG
- Forsvarets transportavdeling
- Transportseminarer - Autobransjen
- Helsemyndigheter og rettsmedisinsk miljø

SHT har valgt å etterkomme ønsker om denne aktiviteten, og oppdragene fordeles mellom de ansatte i avdelingen. Dette både for å oppfylle et ønske hos mottakerne, og også fordi det bidrar til at våre undersøkelser blir kjent og på den måten bidrar til å forsterke læringen av disse. Det er inspirerende for alle ansatte å kunne formidle våre undersøkelsesresultater på denne måten.

2.4.6 Internasjonal kontakt

SHT har gjennomført undersøkelser hvor utenlandske aktører er involverte. Dette har gitt en mulighet for å vise internasjonalt hvordan vi som offentlig undersøkelsesmyndighet arbeider. Stadig flere av våre rapporter oversettes nå til engelsk, og vi opplever at rapportene får god mottakelse også utenfor Norge. Vi opplever at rapportene brukes av internasjonale fagmiljøer, og at utenlandske berørte transportfirmaer stiller seg positive til våre undersøkelser.

Det er likevel et savn at det ikke finnes et felles internasjonalt regelverk innen veisektoren som regulerer undersøkelsesvirksomheten på tilsvarende måte som de andre transportgrenene.

3. OPPSUMMERING OG NOEN REFLEKSJONER

3.1 Nullvisjon og halveringsmål

Den gode trenden og ulykkesutviklingen vi ser, hvor stadig færre omkommer og skades i trafikken, er et resultat av langvarig målrettet arbeid fra mange aktører. Dette er svært gledelig og må fortsette.

Halveringsmålet som er satt mot 2024 er ambisiøst, og arbeidet med å hente ut nødvendig reduksjon vil kreve hardt arbeid på flere hold. SHT erfarer at det bør legges enda større innsats i å lære av hvorfor ulykkene skjer og kunne peke på ulike bakenforliggende forhold som påvirker dette. Årsaksfaktorene som avdekkes viser seg å ofte å være både komplekse og sammensatte, og grundige og objektive ulykkesundersøkelser vil kunne gi viktige bidrag til at dette målet nås.

Sikkerhetseffekten av funn og analyser vil også være avhengig av god kvalitet på undersøkelsene og god oppfølging gjennom konkrete tiltak.

3.2 «Just culture» som bidrag til forbedret trafikksikkerhet

SHTs undersøkelser har vist seg å representere en ny måte å tenke sikkerhet på innen veisektoren. Overføringsverdiene fra andre sektorer, spesielt luftfart, er stor, og det er fortsatt et betydelig potensial for læring på tvers av transportsektorene.

Innen luftfarten er det etablert en genuin forståelse for betydningen av høy sikkerhet i alle ledd. Begrepet «just culture» er rådende - en sikkerhetskultur som utelukkende fremmer sikkerhet og som unngår fokus på straff og fordeling av skyld.

«Just culture» tar høyde for at mennesker gjør feil, og man blir ikke straffet dersom man handler innenfor gitte rammer og i tråd med den opplæring man har fått. I en slik kultur hjelper alle som tilrettelegger for transporten til at de som utfører transporten kan gjennomføre denne så sikkert som mulig. Grov uaktsomhet tolereres ikke.

SHTs erfaring i veisektoren er at de aktørene som blir involvert i SHTs undersøkelser uten at det rettes oppmerksomhet mot straff og skyld, får en større fokus på intern læring og forbedring. Dette bidrar til at sikkerheten prioriteres høyere, og gir et viktig bidrag til å etablere en sterkere sikkerhetskultur i organisasjonen. Effekten av dette arbeidet kommer i tillegg til funn, analyser og sikkerhetstilrådingen i avgitte rapporter, og den utvikles i små steg over tid.

3.3 Veien videre

TØI har gitt ut en rapport som sier at kjente trafikksikkerhetstiltak som er i bruk i dag kan redusere antall drepte eller hardt skadde i trafikken betydelig, men at halveringsmålet mot 2024 trolig ikke kan nås uten forsterket innsats og nye tiltak. Økt innsats innen bruk av IKT kan være et slikt tiltaksområde.

SHTs erfaring er likevel at økt målrettet arbeid med tilsyn og påvirkning av sikkerhetsfokus i organisasjoner vil være nødvendig. Innføring av bransjestandarder, som for eksempel ISO 39001, er eksempel på et steg i riktig retning.

Parallelt med dette erfarer SHT at det bør arbeides mer for å etablere en «just culture» i veisektoren. Sammen med et solid felles regelverk er det denne kulturen og tenkningen som i stor grad har bidratt til at luftfarten har etablert seg på dagens høye sikkerhetsnivå både nasjonalt og internasjonalt. Også innen veisektoren bør det jobbes mer for å tilnærme seg en slik kultur.

Lillestrøm, 1. september 2015