


# RAPPORT

Vei 2019/09



## RAPPORT OM ALVORLIG TRAFIKKUHELL MED SLEPVOGN PÅ FV. 715, STORSTEINAN I TRONDHEIM 6. AUGUST 2018

 English summary included

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.

ISSN 1894-5929 (digital utgave)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 18. juni 1965 nr. 4 om veitrafikk § 44 jf. forskrift 30. juni 2005 nr. 793 om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkulykker mv. § 2

Foto: SHT

## INNHALDSFORTEGNELSE

MELDING OM ALVORLIG TRAFIKKUHELL.....	3
SAMMENDRAG.....	3
ENGLISH SUMMARY.....	3
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER.....	5
1.1 Hendelsesforløp.....	5
1.2 Skader på infrastruktur og kjøretøy.....	6
1.3 Vær- og veiforhold.....	7
1.4 Trafikanter.....	7
1.5 Kjøretøy og last.....	7
1.6 Lover, forskrifter og standarder.....	12
1.7 Myndigheter, organisasjoner og ledelse.....	13
1.8 Andre opplysninger.....	14
1.9 Iverksatte tiltak.....	15
2. ANALYSE.....	17
2.1 Vurdering av hendelsesforløpet.....	17
2.2 Enkeltgodkjenning av kjøretøy.....	17
3. KONKLUSJON.....	20
3.1 Undersøkelsesresultater.....	20
4. SIKKERHETSTILRÅDINGER.....	21
REFERANSER.....	22
VEDLEGG.....	23

## RAPPORT OM ALVORLIG TRAFIKKUHELL

Dato og tidspunkt:	6. august 2018, kl. 0820
Uhellssted:	Storsteinan, Trondheim kommune
Vegnr. hovedparsell (hp), km:	Fv. 715, hp 1, m 6436
Uhellsstype:	Tilhengervelt (svikt i tilhengerdrag på slepvogn)
Kjøretøytype og kombinasjon:	Lastebil (MAN, 2015) med slepvogn (Trailer-Bygg AS, 2017)
Type transport:	Krokcontainertransport

## MELDING OM ALVORLIG TRAFIKKUHELL

Ettersom hendelsen ikke involverte alvorlige personskader, ble ikke Statens havarikommisjon for transport (SHT) varslet om trafikkuhellet. SHT ble kjent med hendelsen via media og direkte henvendelser, og det ble opprettet kontakt med politiet og Statens vegvesen dagen etter hendelsen.

## SAMMENDRAG

Om morgenen mandag 6. august 2018, kjørte et vogntog med to krokcontainere langs Bynesveien på fv.715. I en slak høyrekurve brøt tilhengerdraget sammen i en sveisesøm under normal kjøring og uten påvirkning av andre krefter. Slepvoanen slet seg, svingte over i motgående kjørefelt og veltet på over på siden. Da den kom til ro, blokkerte slepvoggen hele veien. Ingen trafikanter ble skadet som følge av hendelsen.

SHT opprettet undersøkelse av dette trafikkuhellet fordi det oppstod et brudd i en sikkerhetskritisk komponent på en relativ ny slepvogn. Undersøkelsen til SHT har fokusert på tilhengerdragets oppbygging og ombygging, dimensjoneringskrav og kontroll ved førstegangsgodkjenning.

SHTs vurdering tidlig i undersøkelsen var at bruddet oppsto på grunn av en ombygging av tilhengerdraget før slepvognens førstegangsgodkjenning. SHT sendte på bakgrunn av dette et sikkerhetskritisk varsel til Statens vegvesen. Slepvoanen var godkjent av Statens vegvesen, men det installerte tilhengerdraget var ikke i samsvar med den fremlagte dokumentasjonen. Dette ble ikke avdekket av Statens vegvesen i forbindelse med godkjenningen av slepvoggen. SHT har i undersøkelsen vurdert hvordan krav og tester av tilhengerdrag blir kvalitetssikret gjennom bilforskriften, opp mot hva som er beskrevet i EUs rammedirektiv 2007/46/EF. SHT mener at det mangler en sikkerhetsbarriere ved at bilforskriften har reduserte kompetanse- og kvalitetskrav til utstedelse av sikkerhetsdokumentasjon ved enkeltgodkjenninger.

SHT fremmer to sikkerhetstilrådninger i forbindelse med denne undersøkelsen.

## ENGLISH SUMMARY

In the morning of Monday 6 August 2018, a heavy goods vehicle with two hooklift containers was driving along Bynesveien on the fv. 715 county road. In a gentle right-hand bend, the trailer drawbar broke at the weld during normal driving and without being exposed to other forces. The

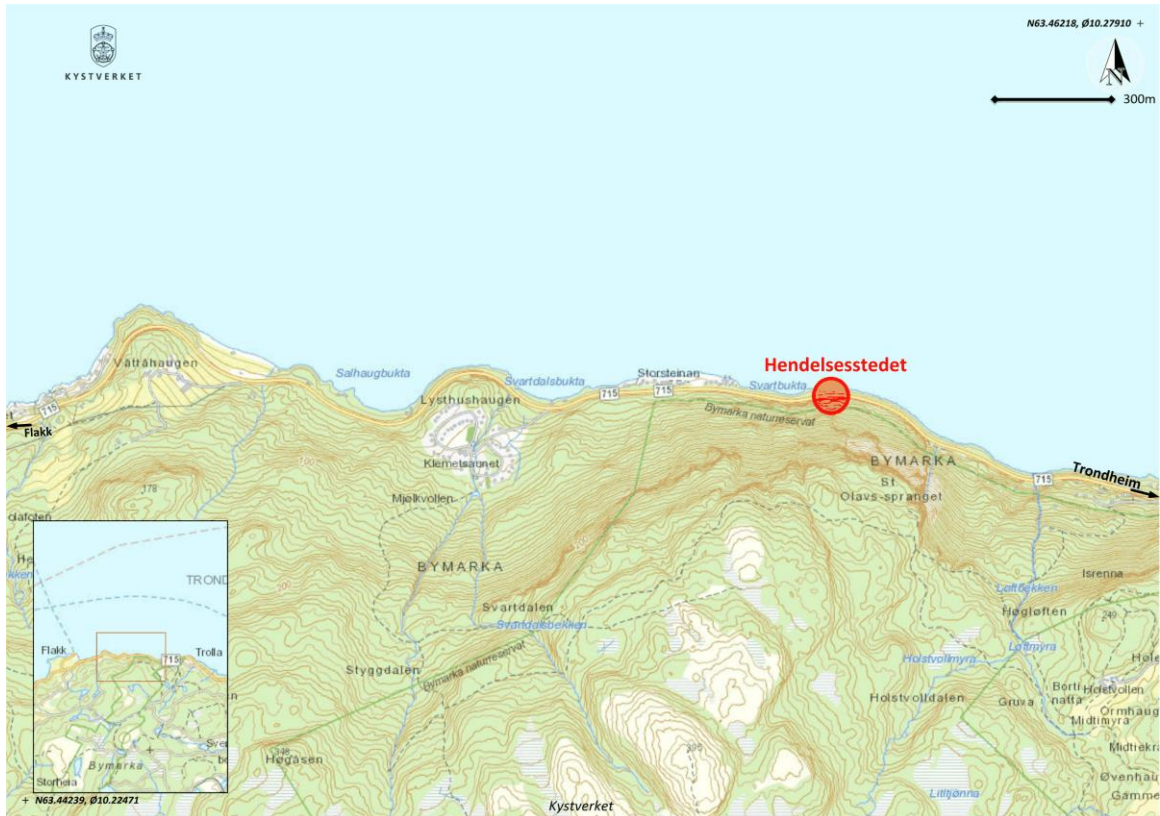
drawbar trailer broke free, entered the opposite lane and rolled over on its side. When it came to rest, the drawbar trailer completely blocked the road. No road users were injured as a result of the incident.

The AIBN initiated an investigation into the traffic incident because a break had occurred in a safety-critical component of a relatively new drawbar trailer. In its investigation, the AIBN has focused on the structure and modification of the trailer drawbar, design requirements and inspection in connection with its initial approval.

At the early stages of the investigation, the AIBN's assessment was that the break occurred as a result of a modification of the drawbar before the initial approval of the trailer. The AIBN therefore issued a notification of a critical safety issue to the Norwegian Public Roads Administration (NPRA). The drawbar trailer was approved by the NPRA, but the drawbar installed was not in accordance with the submitted documentation. The NPRA failed to uncover this in connection with the trailer's approval. In the course of this investigation, the AIBN has considered how requirements for and testing of trailer drawbars are quality assured through the Norwegian Car Regulations as compared to what is described in the EU Framework Directive 2007/46/EC. The AIBN is of the opinion that a safety barrier is missing in the conditions when it comes to competence- and quality terms of safety documentation with individual approval of trailers in the Norwegian Car Regulations.

The AIBN issues two safety recommendations as a result of this investigation.

# 1. FAKTISKE OPPLYSNINGER



Figur 1: Trafikkuhellet skjedde ved Storsteinan på fv. 715 mellom Flakk og Trondheim. Kart: Kystinfo, Kystverket

## 1.1 Hendelsesforløp

Om morgenen mandag 6. august 2018 skulle et vogntog transportere to krokcontainere med søppel, én på bil og én på tilhenger, fra Rissa i Indre Fosen kommune til Trondheim. Søppelet skulle leveres på en av Norsk Gjenvinning AS sine gjenvinningsstasjoner.

Etter å ha kjørt av fergen mellom Rørvik og Flakk, fortsatte turen langs Bynesveien mot Trondheim på fv. 715, se figur 1. Ved Storsteinan møtte vogntoget en personbil, og føreren av vogntoget sjekket i sidespeilet for å sikre passeringen. Like etter passeringen opplevde føreren at slepvognen «dro dit den selv ville», og han så i sidespeilet at slepvognen svingte over i motgående kjørefelt og veltet. Føreren hadde ikke merket noe unormalt før slepvognen løsnet. Vitner som kjørte bak vogntoget observerte at slepvognen pendlet noe frem og tilbake i veibanen før den veltet. SHT har ingen opplysninger om at katastrofepremsen ble aktivert i denne situasjonen.

Slepvognen veltet på tvers over veibanen og skled langs siderekkverket på venstre side i motgående kjørefelt, se figur 2. Det var ingen kjøretøy i motsatt kjørefelt da trafikkuhellet skjedde, og heller ingen andre kjøretøy var innblandet i hendelsen.





Figur 2: Hendelsesforløp der slepvogn løsnet fra lastebilen og veltet. Illustrasjon: SHT/ © Kartverket

Føreren av vogntoget kontaktet oppdragsgiver etter å ha satt ut varseltrekant i veibanen. Vogntogføreren og oppdragsgiver ble enige om at søppelet skulle leveres til nærmeste gjenvinningsstasjon på Heimdal (ca. 20 km fra hendelsesstedet). Føreren kjørte følgelig fra stedet for å levere søppelet i containeren som satt på lastebilen til gjenvinningsstasjonen først, og intensjonen var å returnere til hendelsesstedet for å hente den veltede containeren etterpå.

Den veltede slepvognen sperret fv. 715, se figur 3.



Figur 3: Hendelsesstedet og sluttposisjon til slepvognen. Foto: Politiet

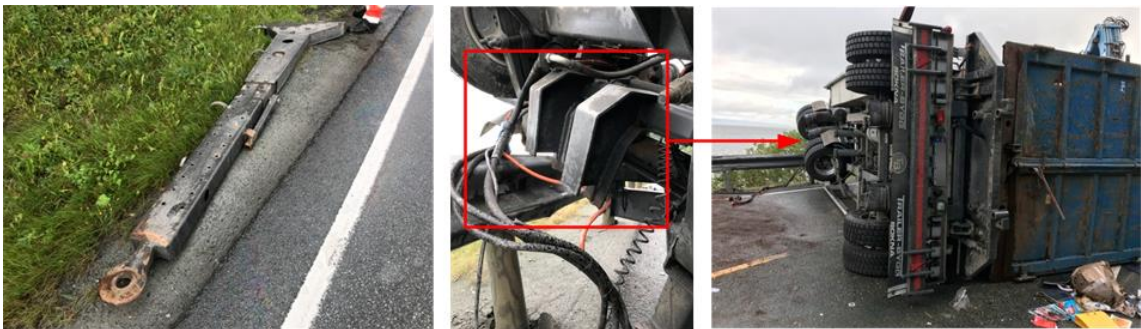
## 1.2 Skader på infrastruktur og kjøretøy

Skadene på infrastrukturen omfattet 10–15 meter ødelagt siderekkverk og noen skrapere i veibanen, se figur 4.



Figur 4: Skrapemerker i veibanen, deler fra tilhengeren og deformert siderekkeverk i venstre kjørefelt. Foto: Politiet

Etter uhellet hang hoveddelen av tilhengerdraget fortsatt fast i tilhengerfestet på lastebilen. Politiet dokumenterte brudd i braketter på tilhengerdraget på hendelsesstedet, og disse hang fast i slepvognens første aksel, se figur 5. Etter hendelsen løsnet føreren hoveddelen av tilhengerdraget fra lastebilens tilhengerfeste og la denne i veikanten, se figur 5.



Figur 5: Hoveddelen av tilhengerdraget (t.v.) og tilhørende braketter hengende igjen i første aksling (midten) på den veltede slepvognen. Foto: Politiet

### 1.3 Vær- og veiforhold

På morgenen 6. august 2018 var det overskyet, tidvis sol og litt nedbør.

Veien på hendelsesstedet var en tofeltsvei markert med gul midtlinje og hvit heltrukken kantlinje. Veitrafikkuhellet skjedde i en svak høyrekurve i vogntogets kjøreretning. Dekkebredden var ifølge vegkart.no ca. 7,8 meter med en veibredde på ca. 8,9 meter. Fartsgrensen på strekningen der trafikkuhellet skjedde var 70 km/t, og veien hadde bruksklasse Bk10.

### 1.4 Trafikanter

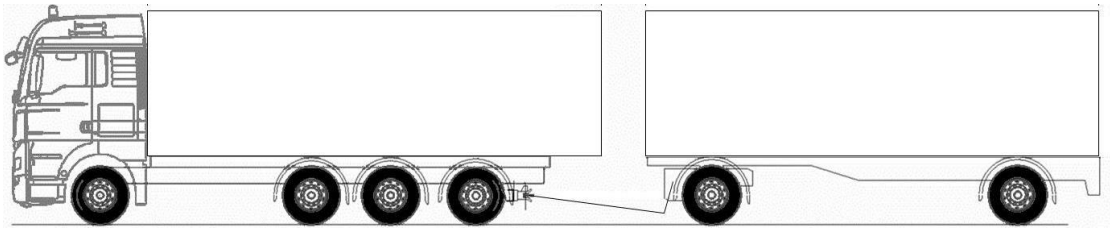
Føreren hadde førerkort samt førerrett for flere førerkortklasser, deriblant CE. På hendelsestidspunktet hadde han ca. 35 års erfaring som lastebil-/vogntogsjåfør.

### 1.5 Kjøretøy og last

#### 1.5.1 Generelt

Både lastebilen og slepvognen var lastet med krokcontainere som var fylt med søppel. Figur 6 viser vogntogkonfigurasjonen.





Figur 6: Vogntogkonfigurasjon, fireakslet lastebil tilkoblet toakslet slepvogn. Illustrasjon: SHT

### 1.5.2 Lastebil

Lastebilen (N3) var en fireakslet MAN TGX, 2015 modell. Ifølge vognkortet hadde lastebilen en egenvekt 15 575 kg med sjåfør, og en tillatt totalvekt på 35 000 kg. Den aktuelle vekten på lastebilen på hendelsestidspunktet var ifølge veiedata fra Norsk Gjenvinning AS 26 840 kg. Avlest kilometerstand ved periodisk kjøretøykontroll (PKK) den 25. juli 2018 var 141 005 km.

### 1.5.3 Slepvoغن

Slepvoغن (O4) var toakslet av typen Trailer-Bygg Slep 2017, og den ble førstegangsgodkjent for registrering 4. desember 2017. Figur 7 viser bilder av slepvoغن på godkjenningstidspunktet. Slepvoغن ble førstegangsregistrert 2. februar 2018. Moholt Transport & Maskin AS kjøpte og registrerte slepvoغن på firmaet 9. juli 2018. Etter trafikkuhellet ble slepvoغن avregistrert en periode, før den ble registrert på nytt på samme eier 30. oktober 2018.

Egenvekten på slepvoغن var ifølge vognkortet 4 600 kg. Tillatt aksellast på første og andre aksel var 10 000 kg, mens tillatt totalvekt var 20 000 kg. Tekniske opplysninger fra motorvognregisteret viser at D-verdien for tilhengerdraget var 179 kN. Denne verdien er ifølge motorvognregisteret ikke blitt endret etter trafikkuhellet.

Slepvoغن var lastet med en 35 m<sup>3</sup> krokcontainer (egenvekt ca. 2 545 kg) som igjen var lastet med søppel. Ifølge vektrapport fra Norsk Gjenvinning AS var vekten av søppelet i containeren etter trafikkuhellet 2 720 kg. Slepvoغنens aktuelle totalvekt ble beregnet til nesten 10 000 kg.



Figur 7: Bildene viser slepvoغن ved godkjenningstidspunktet. Foto: Statens vegvesen

Slepvoغن hadde ikke vært inne til periodisk kjørekontroll i forkant av uhellet, da slepvoغن var nyere enn ett år på hendelsestidspunktet.

Etter hendelsen fikk SHT avlest informasjonen fra slepvoغنens bremsemodul, som viste at slepvoغن hadde kjørt i underkant av 12 000 km. Det var registrert noen turer med en aktuell totalvekt over 20 tonn, men disse turene var registrert på tidligere eier.

Ved sammenkobling av lastebil og tilhenger er et av flere viktige kontrollpunkt å påse at tilhengerfestet og tilhengerdraget er dimensjonert i forhold til hverandres belastninger. For en slepvogn omhandler dette en horisontal referanseverdi; «D-verdi». D-verdien beskriver den teoretiske referansekraften mellom lastebil og slepvogn, og denne vil variere avhengig av kjøretøyenes tillatte totalvekter.

#### 1.5.4 Undersøkelse av tilhengerdraget

Det nedvinklede tilhengerdraget muliggjorde lasting og lossing av krokcontainere mellom lastebil og slepvogn. Tilhengerdraget var sammensatt av flere komponenter, og det var i festepunktene tilhengerdraget sviktet. Bruddflatene var like ved eller i de sveiste forbindelsene (kilsveiser). Figur 8 viser de forskjellige bruddflatene på tilhengerdraget. Tilhengerdraget var også noe nedbøyd på midten, og SHT observerte kontaktmerker på oversiden av draget. SHT har ikke kunnet verifisere om denne nedbøyningen er en følge av feil bruk ved lasting eller lossing av containere mellom lastebilen og slepvognen, eller om nedbøyningen har oppstått i forbindelse med selve trafikkuhellet.



Figur 8: Tilhengerdraget sett fra oversiden og undersiden med tilhørende bruddsoner. Foto og illustrasjon: SHT

Tilhengerfabrikanten Trailer-Bygg AS har opplyst til SHT at de hadde bygget om tilhengerdraget til den svenske tilhengerdragsfabrikanten Trailerkomponenter AB (TRAKO), med bussinger og braketter produsert av Bevola AS i Danmark. Sveisearbeidet ble utført lokalt hos tilhengerfabrikanten. Etterpå ble tilhengerdraget lakkert i en ensartet farge lik understellet på slepvognen.

## 1.5.5 Godkjenning og registrering av slepvogn

### 1.5.5.1 *Tilhengerfabrikantens søknad*

Trailer-Bygg AS søkte 29. november 2017 Statens vegvesen om å få registrere slepvognen ved hjelp av «Melding til avgiftsberegning og registrering». I dokumentasjonen som fulgte meldingen, garanterte tilhengerfabrikanten for slepvognens største tillatte belastninger, og at slepvognen tilfredsstilte gjeldende krav i henhold til vedlegg 1 til forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger (bilforskriften<sup>1</sup>). I meldingen fulgte det med en oversikt over hvilke rettsakter<sup>2</sup> slepvognen tilfredsstilte.

Søknaden inneholdt også tilleggsdokumentasjon som viste at tilhengerdraget var produsert av TRAKO. Tilhengerdraget var av typen «Drag 2007», med tilhørende merkinger på draget. Det ble oppgitt at tilhengerdraget tilfredsstilte gjeldende kravområde 50A i vedlegg 1 til bilforskriften, hvor det henvises til ECE-regulativ 55.01. Av dokumentasjonen fremgår det at tilhengerdraget var e-typegodkjent, og D-verdien for tilhengerdraget var oppgitt til 179 kN. Denne D-verdien var lavere enn D-verdien for trekkøyet som var 200 kN, se figur 9.



Figur 9: Enden av tilhengerdraget med identifikasjonsnummer fra tilhengerdragfabrikanten TRAKO, og identifikasjonsplate fra produsent av trekkøyet VBG. Foto: SHT

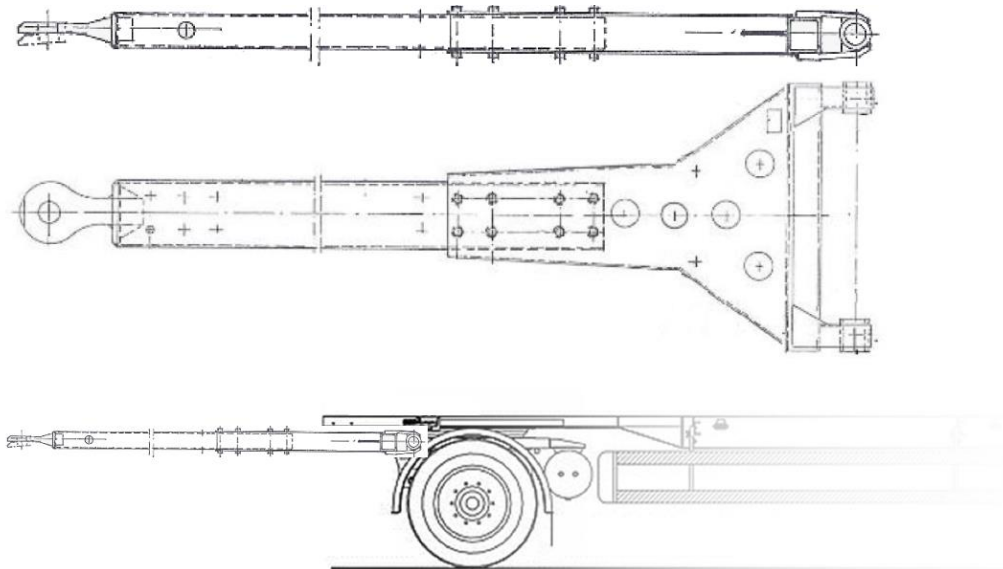
Slepvognen og tilhørende dokumentasjon ble kontrollert av Statens vegvesen, og slepvognen ble førstegangsgodkjent for registrering 4. desember 2017.

Førstegangsgodkjenningen ble utført av to sakkyndige fra Statens vegvesen, gjennom en såkalt totrinnskontroll. Denne registreringskontrollen innebar både en fysisk kontroll av kjøretøyet, og en dobbel kontroll av dokumentene.

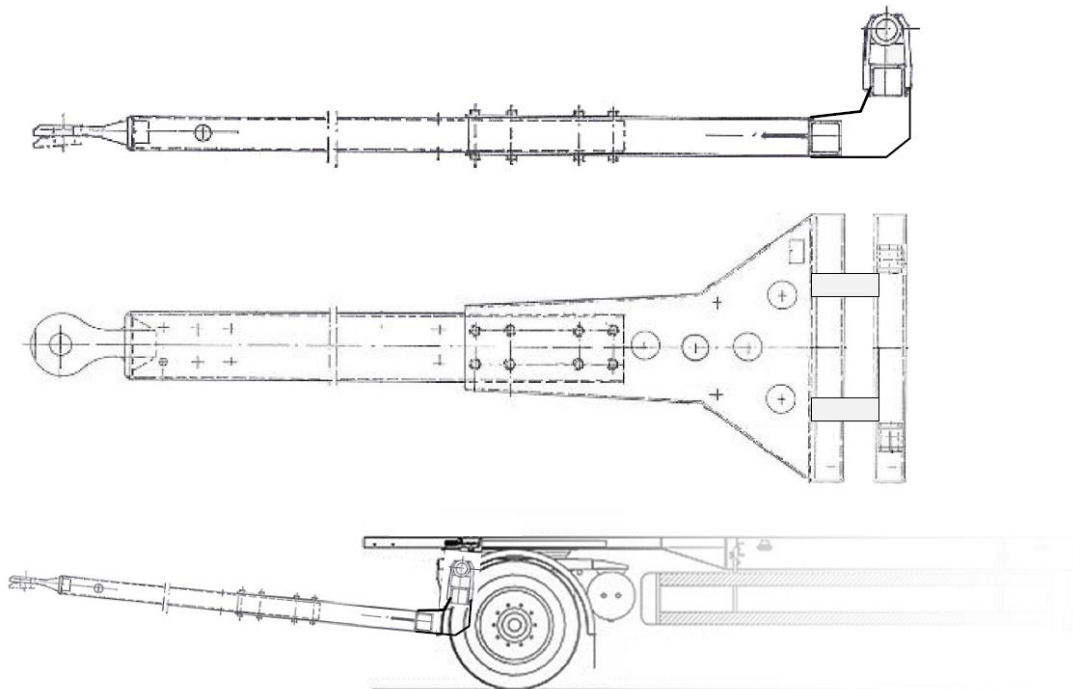
Figur 10 viser illustrasjon av det originale tilhengerdraget til TRAKO «Drag 2007» tilkoblet slepvognen. Figur 11 viser illustrasjon av det ombygde tilhengerdraget til TRAKO «Drag 2007» med påsveisede bussinger og braketter.

<sup>1</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-07-05-817>.

<sup>2</sup> Begrepet rettsakt er i denne rapporten en samlebetegnelse for regelverk for kjøretøy som omhandler direktiv, forordning og ECE-regulativ.



Figur 10: Tilhengerdraget som ble dokumentert for Statens vegvesen ved søknad om registrering. Illustrasjon: SHT



Figur 11: Tilhengerdrag som var montert på slepvognen på godkjenningstidspunktet 4. desember 2017. Illustrasjon: SHT

Tilhengerfabrikanten Trailer-Bygg AS har informert SHT om at det finnes flere slike tilhengerdrag i Norge, og at disse har blitt kontrollert og førstegangsgodkjent av Statens vegvesen. Ifølge tilhengerfabrikanten har dette vært en vanlig måte å bygge om tilhengerdrag på i Norge.

Tilhengerdragfabrikanten TRAKO har opplyst til SHT at endringer på deres tilhengerdrag ikke er tillatt.



### 1.5.5.2 Dokumentasjon av tilhengerdragets konstruksjon

Ny dokumentasjon av tilhengerdraget ble fremlagt av tilhengerfabrikanten for Statens vegvesen 27. august 2018. Ifølge dokumentasjonen hadde det monterte tilhengerdraget på slepvognen ikke tilstrekkelig styrke. På bakgrunn av dette forsterket Trailer-Bygg AS tilhengerdraget i tråd med tilhørende nye beregninger. Tilhengerfabrikanten bekreftet deretter at det var utført utbedringer av draget i henhold til de nye beregningene. Dokumentasjonen bekrefter at det forsterkede tilhengerdraget tilfredsstillende gjeldende kravområde 50A i vedlegg 1 til bilforskriften, hvor det henvises til ECE-regulativ 55.01.

På bakgrunn av dette ble slepvognen registrert på nytt 30. oktober 2018, etter en kontroll utført av et lokalt verksted.

## 1.6 Lover, forskrifter og standarder

### 1.6.1 Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)

#### 1.6.1.1 *Generelt*

Et av formålene med bilforskriften er å sikre at bil og tilhenger til bil som godkjennes ivaretar hensynet til trafikksikkerhet, brannsikkerhet og miljø. Forskriften skal også sikre like konkurransevilkår. Det påhviler den som fremstiller kjøretøyet for godkjenning å dokumentere utført arbeid og benyttede delers/komponenters opprinnelse.

Dokumentasjon for utført arbeid kan være dokumentasjon fra verksted, egenerklæring når arbeid er utført av kjøretøyeier selv på eget kjøretøy, foto eller lignende.

#### 1.6.1.2 *Veiledning til bilforskriften*

I veiledningen til bilforskriften, beskrives det at påbygger er å betrakte som «fabrikant»<sup>3</sup> for kjøretøy som registreres for første gang. Bilforskriften åpner for at fabrikantene, ved enkeltgodkjenning, selv kan dokumentere rettsakter på områder hvor de har kompetanse og utstyr, og utstede dokumentasjon/prøverapporter som viser at gjeldende kravnivå er oppfylt.

Omfanget av tekniske data som må foreligge ved enkeltgodkjenning fremgår av Autosys (regelmotoren) for det aktuelle kjøretøyet. Statens vegvesen har laget en [kravveileder](#) på nettet som enkelt informerer om hvilke tekniske krav som skal dokumenteres ved førstegangsgodkjenning av personbil, varebil, lastebil og buss, samt tilhenger til disse.

### 1.6.2 Internasjonalt regelverk ved godkjenning av kjøretøy

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 (2007/46/EF, 2016) omhandler og fastsetter en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektivet). Dette uavhengig om det gjelder typegodkjenning eller enkeltgodkjenning. I rammedirektivet er det et klart skille mellom fabrikant og teknisk instans. Dette for å sikre uavhengighet<sup>4</sup>, men også for å sikre en dokumentasjonsbasert framgangsmåte som vil sikre pålitelige og

---

<sup>3</sup> *Fabrikant(bilforskriften)/produsent(rammedirektivet)*: Den som bygger komplett kjøretøy, bygger i en av flere etapper eller endrer et kjøretøy før første registrering.

<sup>4</sup> Uavhengighet, grunnlaget for upartiske og objektive konklusjoner



reproduserbare konklusjoner. Rammedirektivet er implementert i norsk rett gjennom bilforskriften.

I bilforskriften er det ved enkeltgodkjenning ikke et skarpt skille mellom fabrikant og teknisk prøveinstans<sup>5</sup> slik det er i rammedirektivet. Grunnen er at bilforskriften, ved enkeltgodkjenning, har åpnet for at fabrikantene selv kan dokumentere rettsakter på områder hvor de kan utføre de nødvendige prøver mv. som rettsakten krever. Ifølge Statens vegvesen ble denne prosessen innført da det ikke fantes akkrediterte tekniske prøveinstanser i Norge.

#### 1.6.2.1 *Ensartede bestemmelser om godkjenning av mekaniske koplingskomponenter*

I vedlegg 1 til bilforskriften kravområde 50A er det henvist til regulativ UN ECE 55.01 (UNECE, 2010). Regulativet beskriver kravene til tilhengerkoblinger, og hvilke tester/beregninger som skal gjennomføres for å verifisere om kravene er tilfredsstillt. Testkriteriene består blant annet av en livssyklus-test (utmattelsestest), en maksimal-test hvor tilhengerdraget belastes med en kraft som er tre ganger større en den angitte D-verdien, samt en sving-test. D-verdien inngår i livssyklus-test og maksimaltesten, mens maksimal tillatt aksellast inngår i svingtesten.

Ved testing av tilhengerdraget skal det ikke forekomme sprekker, brudd eller utpreget permanent deformasjon som kan ha innvirkning på funksjonaliteten til tilhengerdraget. Teoretiske beregninger kan erstatte fysiske tester dersom konstruksjonen har et enkelt design.

### 1.7 **Myndigheter, organisasjoner og ledelse**

#### 1.7.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for å kontrollere, godkjenne og registrere kjøretøy. De har også ansvaret for å gjennomføre førerprøver, samt planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier i Norge. Dette innebærer at Statens vegvesen både er et myndighetsorgan, men også en vei- og veitrafikkforvalter som skal sørge for at veitrafikken blir så sikker, effektiv, forutsigbar, tilgjengelig og miljøvennlig som mulig.

#### 1.7.2 Trailer-Bygg AS

Trailer-Bygg AS er fabrikant av forskjellige typer tilhengere og kornpåbygg på bil. Firmaet er godkjent som påbyggerverksted. Produktene firmaet produserer leveres hovedsakelig til det norske markedet.

#### 1.7.3 Trailerkomponenter AB (TRAKO)

Trailerkomponenter AB (TRAKO) utvikler og produserer typegodkjente og kundespesifikke løsninger innen tungtransportnæringen. TRAKO har hovedfokus på

---

<sup>5</sup> «teknisk instans» en organisasjon eller et organ som av en medlemsstats godkjenningsmyndighet er utpekt som prøvingslaboratorium for utføring av prøvinger, eller som samsvarsvurderingsorgan for utføring av førstegangsvurdering og andre prøvinger eller inspeksjoner på vegne av godkjenningsmyndigheten; godkjenningsmyndigheten kan også selv utøve denne funksjonen, (Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF)

tilhengerdrag og låseanordninger for vekselflak for alle trailerfabrikanter i det nordiske markedet.

#### 1.7.4 Bevola AS

Bevola AS er fabrikant og leverandør av produkter for oppbygging av lastebiler, tilhengere og semitrailere. Foruten å være forhandler, har firmaet også utviklet og produsert flere egne produkter. Produktene leveres hovedsakelig til det nordiske markedet.

#### 1.7.5 Moholt Transport & Maskin AS

Moholt Transport & Maskin AS er lokalisert i Rissa kommune. Firmaet driver hovedsakelig med container- og massetransport, drift og vedlikehold av veinett og snørydding for både private og kommunale aktører.

### 1.8 **Andre opplysninger**

#### 1.8.1 Varsel om sikkerhetskritiske forhold

Tidlig i undersøkelsen avdekket SHT et avvik mellom det dokumenterte og det installerte tilhengerhengerdraget på slepvognen. På bakgrunn av dette sendte SHT, den 13. september 2018, et varsel om sikkerhetskritiske forhold til Statens vegvesen, se vedlegg 1 i rapporten. Følgende siteres:

*Undersøkelsen har så langt avdekket at det ikke var samsvar mellom tilhengerfabrikantens dokumentasjon og fysisk installert hengerdrag ved nyregistrering av denne slepvognen. Påbygger har på vår forespørsel informert om at det finnes åtte tilhengerdrag ombygget med samme metode, men kun fire er identiske med den som veltet. Informasjon SHT har også mottatt informasjon om at tilhengerprodusent har satt i gang et arbeid for utbedre disse hengerne, da de har beregnet at de ikke har tilstrekkelig styrke.*

*Det er betenkelig at ombyggingen både ble utført og godkjent uten at dette ble oppdaget før uhellet skjedde, og at omfanget av slike tilfeller er ukjent. På bakgrunn av dette har SHT funnet det nødvendig informere om funnet før undersøkelsen er avsluttet slik at eventuelle nødvendige tiltak kan iverksettes i påvente av undersøkelsens endelige resultater.*

##### 1.8.1.1 *Kvalitetssystemet til Statens vegvesen*

Statens vegvesens prosessorienterte kvalitetssystem beskriver de viktigste arbeidsprosessene som skal til for at vegvesenet skal nå sine mål. Kvalitetssystemet har vært aktivt i mange år, og det har blitt kontinuerlig forbedret.

Ifølge Statens vegvesen er en av de siste forbedringene i etatens kvalitetssystem at trafikanter- og kjøretøyområdet har innført sentralisert dokumentgodkjenning på landsbasis. Sentralisert dokumentgodkjenning har blitt introdusert etappevis fra 2017, og fra våren 2019 ble alle trafikkstasjonene innlemmet i ordningen. Før dette ble totrinnskontrollen benyttet. Totrinnskontrollen var en sluttkontroll av dokumentene i en forvaltningskontroll, og denne kontrollen ble utført av en annen sakkyndig enn den som kontrollerte dokumentene og kjøretøyet.

I forbindelse med sentralisert dokumentgodkjenning har kvalitetssystemet fått flere rutinebeskrivelser om organiseringen og gjennomføring av ordningen. For enkelgodkjenninger er det etablert rutiner og beskrivelser for dokumentaksbehandlere (TS0) og teknisk kontroll i hall (TS1). Intensjonen er å få en så lik forskriftsforståelse og praktisering av regelverket som mulig på alle trafikkstasjonene.

Ettersom denne ordningen er ny, har det ifølge Statens vegvesen enda ikke blitt foretatt noen internkontroll eller internrevisjon ved enkelgodkjenning av tunge tilhengere. Det har av denne grunnen ikke blitt registrert avvik i kvalitetssystemet i tilknytning til enkeltgodkjenning av tunge tilhengere, og det er ikke etablert kvalitetsmål for slike enkeltgodkjenninger.

### 1.8.2 Rapport om brann i tanktilhenger i Skatestraumtunnelen i Sogn og Fjordane 15. juli 2015<sup>6</sup>

15. juli 2015 brant 16 500 liter bensin inne i Skatestraumtunnelen i Sogn og Fjordane, etter at det oppsto lekkasje i en tanktilhenger som hadde løsnet fra en lastebil og deretter kollidert i tunnelveggen.

Havarikommisjonens undersøkelse påviste at tilhengerdraget brøt sammen på grunn av korrosjon.

Følgende siteres fra analysen i SHTs rapport, på bakgrunn av flere funn som ble avdekket i tilknytning til tilhengerens reparasjons- og kontrollhistorikk [side 51]:

*Med bakgrunn i punktene ovenfor mener SHT at det har vært system- og kunnskapssvikt både hos bilverkstedet som reparerte tanktilhengeren, kontrollorganene som gjennomførte de periodisk kontrollene og hos Statens vegvesen som foretok ADR-kontrollene i den aktuelle perioden.*

*Denne svikten har etter SHTs vurdering medvirket til at rustskadene i tilhengerdraget fikk utvikle seg slik at styrken i tilhengerdraget ble vesentlig svekket. Det medførte at tilhengerdraget røk og tanktilhengeren løsnet fra trekkbilen.*

## 1.9 Iverksatte tiltak

### 1.9.1 Trailer-Bygg AS

Tilhengerfabrikant har foretatt nye beregninger av styrken til tilhengerdraget. Fabrikanten har også utført utbedringer og forsterkninger av totalt åtte tilhengerdrag som var av samme typen som draget involvert i trafikkuhellet.

### 1.9.2 Statens vegvesen

Etter varselet om sikkerhetskritiske forhold sendte Statens vegvesen ut forhåndsvarsel om omgjøring av godkjenningsvedtak på de åtte tilhengerne. Bakgrunnen for forhåndsvarselet var usikkerhet knyttet til stål kvaliteten i tilhengerdragene. Trailer-Bygg AS dokumenterte etter dette stål kvaliteten, og omgjøringsvedtaket ble ikke iverksatt.

---

<sup>6</sup> <https://www.aibn.no/Veitrafikk/Avgitte-rapporter/2016-05>.

Ifølge Statens vegvesen er det ikke foretatt noen fysiske kontroller av de åtte tilhengerdragene etter at disse ble dokumentert og utbedret.

Statens vegvesen har opplyst til SHT at de som godkjenningsmyndighet har tillit til at dokumentasjon fra fabrikant er i samsvar med det kjøretøyet som framstilles. Statens vegvesen viser i denne forbindelse til bilforskriften, hvor det fremheves at det er den som framstiller kjøretøyet for enkeltgodkjenning som har ansvar for at de fremlagte opplysningene er korrekte og i samsvar med det fremstilte kjøretøyet.

Statens vegvesen har 5. april 2019 oppdatert kontrollrutinen til hallkontrollører (TS1):  
*«Tilhengerfeste: Avdekke om komponenter i trekkdel/drag er modifisert/endret iht. dokumentasjon»*

## 2. ANALYSE

SHT iverksatte undersøkelse av hendelsen som følge av de potensielt store skadene som kan oppstå når en lastebil mister en tung tilhenger i trafikken. Det ble tidlig i undersøkelsen avdekket at det ikke var samsvar mellom tilhengerfabrikantens dokumentasjon og fysisk installert tilhengerdrag på slepvognen. På bakgrunn av dette mottok Statens vegvesen et varsel om sikkerhetskritiske forhold fra SHT.

Hendelsen og omstendighetene rundt trafikkuhellet er undersøkt og analysert i tråd med SHTs sikkerhetsfaglige rammeverk og analyseprosess for systematiske undersøkelser ([SHT-metoden](#)). Undersøkelsen og analysen har hatt til hensikt å klarlegge hvorfor uhellet skjedde, identifisere systemiske sikkerhetsproblemer<sup>7</sup> og utrede hvordan sikkerheten kan forbedres.

Analysen tar utgangspunkt i hendelsesforløpet, som SHT anser å være en direkte konsekvens av et underdimensjonert tilhengerdrag, både i design og utførelse. Med dette som bakgrunn vektlegges Statens vegvesens interne rutiner for dokumentkontroll ved enkeltgodkjenning av kjøretøy, divergensen mellom nasjonalt og internasjonalt regelverk, kvalitetssikring og internkontroll.

### 2.1 Vurdering av hendelsesforløpet

Hendelsen skjedde i en slak høyrekurve som følge av at tilhengerdraget mellom lastebilen og slepvognen sviktet under normal kjøring og uten påvirkning av andre krefter. SHTs vurdering er at bruddet oppsto på grunn av en for svak løsning ved ombygging av tilhengerdraget, jf. kapittel 2.2.3. Basert på informasjon fra føreren av vogntoget og vitner som kjørte bak vogntoget, legger SHT til grunn at bruddet i tilhengerdraget skjedde innenfor en kort tidsramme.

### 2.2 Enkeltgodkjenning av kjøretøy

#### 2.2.1 Innledning

I dokumentasjonen som fulgte med søknaden om godkjenning, garanterte tilhengerfabrikanten at slepvognen tilfredstilte gjeldende krav til kjøretøy i Norge. Tilhengerfabrikanten hadde ikke fjernet de gamle identifikasjonsmerkene fra det opprinnelige tilhengerdraget. I tillegg ble det vedlagt dokumentasjon fra tilhengerdragfabrikanten TRAKO og henvist til e- typegodkjenningsnummeret.

I motorvognregisteret ble D-verdien for tilhengerdraget angitt til 179 kN, som er identisk med D-verdien som er oppgitt i dokumentasjonen fra TRAKO.

Undersøkelsen har vist at den fremlagte dokumentasjonen av tilhengerdraget ikke var i samsvar med det fysiske tilhengerdraget som var montert på slepvognen. Kontroll av tilhengeren ved førstegangsgodkjenningen avdekket heller ikke dette avviket. SHT sendte et sikkerhetskritisk varsel til Statens vegvesen som følge av disse funnene.

---

<sup>7</sup> Et systemisk sikkerhetsproblem kan betegnes som undersøkelsens vesentligste funn av betydning for sikkerheten. Det er en risikofaktor som en organisasjon eller myndighet har noen grad av kontroll og ansvar for, og som vil øke risikoen for fremtidige ulykker dersom den ikke blir håndtert.



### 2.2.2 Endringer i kontrollrutiner

Statens vegvesen har fra våren 2019 endret kontrollrutinene for blant annet enkeltgodkjenning av kjøretøy. Det er etablert sentralisert dokumentgodkjenning på alle trafikkstasjonene. Dette innebærer at dokumentkontroll og teknisk kontroll er delt, og de to kontrollene utføres ikke av samme person.

SHT mener at sentralisert dokumentgodkjenning bare i begrenset grad vil sikre at det er samsvar mellom dokumentasjon og kjøretøy. Selv om Statens vegvesen har oppdatert sine kontrollrutiner i 2019 mener SHT at det først er når dokumentene sammenlignes med det fysiske kjøretøyet at det vil være mulig å identifisere divergens mellom dokumentasjon og fysiske produkt.

SHT er kjent med at det har forekommet flere uhell/ulykker hvor tunge kjøretøy har mistet tilhengeren. Informasjon fra uhell/ulykker er en viktig informasjonskilde til det prosessbaserte kvalitetssystemet til Statens vegvesen. Denne undersøkelsen tyder på at det er et forbedringspotensial knyttet til registrering av avvik i Statens vegvesen sitt kvalitetssystem innenfor kjøretøyområdet.

SHT mener på bakgrunn av undersøkelsen at det bør etableres kvalitetsmål for enkeltgodkjenninger av tunge tilhengere, og at det samtidig bør gjennomføres internkontroll eller en internrevisjon som sikrer at avvik registreres og følges opp.

### 2.2.3 Tilhengerdragets konstruksjon

Tilhengerfabrikanten av slepvognen endret et e-typegodkjent tilhengerdrag fra TRAKO. Ifølge TRAKO er det ikke tillatt å foreta endringer på deres typegodkjente tilhengerdrag. Endringen som ble utført innebar fjerning av dragets originale festbraketter med festepunkter og påveising av nye vinklede braketter med nye festepunkter. Etter endringen ble tilhengerdraget lakkert i samme farge som tilhengerens understell.

Bruddet i tilhengerdraget oppsto i sammenføyningene mellom den nye braketten produsert av Bevola AS i Danmark og innfestningen til det endrede tilhengerdraget fra TRAKO. Sammenføyningene bestod av kilsveiser, og sveisearbeidet var mangelfullt utført.

Undersøkelsen har også vist at sammenføyningene mellom den nye braketten og det endrede tilhengerdraget var underdimensjonert, uavhengig av om sveisearbeidet hadde vært håndverksmessig riktig utført eller ikke. Nye beregninger foretatt av TRAKO og Bevola AS har bekreftet at det aktuelle tilhengerdraget har vært underdimensjonert.

På bakgrunn av denne hendelsen, samt innhentet informasjon som underbygger at den aktuelle ombyggingsmetoden har vært vanlig å benytte for tilhengerdrag i Norge, mener SHT at Statens vegvesen i større grad bør forvise seg om at alle slepvogner med nedvinklede, eller på annen måte ombygde, tilhengerdrag er forsvarlig utført og dokumentert.

### 2.2.4 Dokumentering av krav til tilhengerdrag

SHT og Statens vegvesen fikk tilsendt dokumentasjon fra tilhengerfabrikanten som viste at det var gjennomført forsterkninger og nye beregninger av tilhengerdraget på den aktuelle slepvognen etter hendelsen. Tilhengerfabrikanten dokumenterte at de nye

forsterkningene og beregningene var i henhold til kravområde 50A i vedlegg 1 til bilforskriften, hvor det henvises til ECE-regulativ 55.01. På bakgrunn av dette ble tilhengeren registrert den 30. oktober 2018 av Statens vegvesen.

SHT har foretatt en gjennomgang av den nye dokumentasjonen fra tilhengerfabrikanten, og SHT mener det fortsatt mangler dokumentasjon på flere av testkravene gitt i vedlegg 1 til bilforskriften. Dette gjelder både statiske og dynamiske tester/beregninger.

Tilhengerfabrikanten har ovenfor SHT gitt uttrykk for at det er krevende å få full oversikt over hvilke krav som skal tilfredsstilles og dokumenteres for å få registrert en tilhenger. På Statens vegvesens hjemmeside finnes en kravveileder som gir oversikt over hvilke regelverk som skal tilfredsstilles, men dette gjelder kun overordnede krav. SHT mener på bakgrunn av dette at det også er et forbedringspotensial knyttet til hva Statens vegvesen tilbyr tilhengerfabrikanter av veiledning og informasjon.

Undersøkelsen har vist at Statens vegvesens interne rutiner, i to tilfeller, ikke har sikret at dokumentasjonen som fremlegges for registrering tilfredsstiller gjeldende regelverk. Dette kan igjen medføre at trafikksikkerheten ikke blir tilstrekkelig ivaretatt. SHT mener derfor at det er et behov for at Statens vegvesen gjennomgår sine rutiner og kompetanse innenfor dette området.

SHT fremmer en sikkerhetstilråding i denne forbindelse.

#### 2.2.5 Fabrikantens dokumentering av rettsakter

Ved enkeltgodkjenning av kjøretøy åpner bilforskriften § 9 for at fabrikanten selv kan dokumentere rettsakter og utstedte dokumentasjon/prøverapporter som viser at gjeldende kravnivå er oppfylt på eget produkt. Dette pålegger fabrikanten et større ansvar uten at det i bilforskriften stilles formelle krav til relevant kompetanse i denne forbindelse. SHT mener at løsningen som er valgt i bilforskriften stiller krav til høyere kompetanse hos fabrikantene for å ivareta formålet med bilforskriften enn hva som gjelder for rammedirektivet.

I rammedirektivet er det et klart skille mellom fabrikant og den som dokumenterer at kjøretøyet oppfyller kravene i regelverket (teknisk prøveinstans). En av årsakene til dette er at man ønsker at kvalitetssikringen ivaretas av et uavhengig organ, samtidig som man ønsker å sikre en dokumentasjonsbasert framgangsmåte.

Bilforskriften § 9 åpner for at fabrikanten selv kan dokumentere rettsakter og utstedte dokumentasjon/prøverapporter på egne produkter, uten at det foreligger en offentlig vurdering av fabrikantens kompetanse. SHT mener dagens bilforskrift heller ikke i tilstrekkelig grad ivaretar uavhengigheten mellom de partene som er fabrikanter og partene som tester/dokumenterer et produkt.

SHT mener det er spesielt kritisk at sikkerhetskritiske komponenter slik som bremses, styring, tilhengerfeste og tilhengerdrag ikke er underlagt krav til kompetanse og habilitet i tilknytning til godkjenning. SHT mener på bakgrunn av denne undersøkelsen at bilforskriften mangler en viktig sikkerhetsbarriere.

SHT mener derfor at Statens vegvesen som godkjenningsmyndighet, i samarbeid med bransjen, bør gjennomgå regelverket for enkeltgodkjenning av kjøretøy. Formålet med dette bør være at det skal oppnås tilnærmet samme grad av sikkerhetsnivå uavhengig av

om en tilhenger godkjennes etter nasjonalt eller internasjonalt regelverk. Dette formålet er spesielt viktig i tilknytning til godkjenning av sikkerhetskritiske komponenter.

SHT fremmer en sikkerhetstilråding i denne forbindelse.

### **3. KONKLUSJON**

#### **3.1 Undersøkelseresultater**

- a) Bruddet i tilhengerdraget skjedde under normal kjøring og innenfor en kort tidsramme. Det ombygde tilhengerdraget var underdimensjonert, og tålte ikke de belastningene det ble utsatt for.
- b) Bruddet i tilhengerdraget oppsto som følge av mangelfullt utførte kilsveiser mellom den påsveisede braketten og innfestningen til det endrede tilhengerdraget. Den aktuelle metoden har vært vanlig å benytte for ombygging av tilhengerdrag i Norge.
- c) Tilhengerfabrikanten av slepvognen hadde ombygd et e-typegodkjent tilhengerdrag.
- d) Tilhengerfabrikanten har ovenfor SHT gitt uttrykk for at det er krevende å få full oversikt over hvilke krav som skal tilfredsstilles og dokumenteres for å få registrert en tilhenger.
- e) Tilhengerfabrikanten har som følge av hendelsen utført utbedringer og forsterkninger av åtte tidligere ombygde tilhengerdrag.
- f) Slepvoanen var godkjent av Statens vegvesen, men det fysisk installerte tilhengerdraget var ikke i samsvar med den fremlagte dokumentasjonen. Dette ble ikke avdekket av Statens vegvesen i forbindelse med godkjenningen av tilhengerdraget.
- g) Bilforskriften mangler en sikkerhetsbarriere for enkeltgodkjenning av kjøretøy, sammenlignet med rammedirektivet som er implementert i nevnte forskrift.
- h) Nasjonalt regelverk for enkeltgodkjenning av kjøretøy ivaretar ikke uavhengigheten mellom de partene som er fabrikanter og partene som tester/dokumenterer et produkt.
- i) Statens vegvesen har som følge av hendelsen foretatt en ny registrering av den aktuelle tilhengeren, på tross av at det fortsatt mangler dokumentasjon på at flere av kravene i bilforskriften og regulativet er oppfylt.

## 4. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne hendelsen har avdekket et område hvor Havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger som har til formål å forbedre trafikkikkerheten.<sup>8</sup>

### **Sikkerhetstilråding VEI nr. 2019/19T**

Undersøkelsen av trafikkuhellet på fv. 715 6. august 2018 har vist at svikt i tilhengerdraget skjedde som en følge av at dette var underdimensjonert ved produksjon. Undersøkelsen har også vist at Statens vegvesens interne rutiner ikke har vært tilstrekkelige for å fange opp denne mangelen ved godkjenning av tilhengeren. Det finnes flere tilhengerdrag i Norge som er produsert på lik måte.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen gjennomgår og forbedrer sine interne rutiner for å sikre at sikkerheten blir tilstrekkelig ivaretatt i tilknytning til enkeltgodkjenning og registrering av tilhengere.

### **Sikkerhetstilråding VEI nr. 2019/20T**

Undersøkelsen av trafikkuhellet på fv. 715 6. august 2018 har vist at det ikke ble avdekket at tilhengerdraget var underdimensjonerte i forbindelse med godkjenning av tilhengeren. EUs rammedirektiv 2007/46/EF har et klart skille mellom fabrikant og teknisk instans, mens bilforskriften § 9 åpner for at fabrikanten selv kan dokumentere at eget produkt tilfredsstillende regelverket uten at det foreligger formelle krav til fabrikantens kompetanse. Undersøkelsen har vist at det er krevende for flere parter å ha full oversikt over hvilke krav som skal tilfredsstilles og dokumenteres for å få registrert en tilhenger.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen, i samarbeid med bransjen, gjennomgår og vurderer behovet for endringer i regelverket for enkeltgodkjenning av tilhengere i Norge.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 16. desember 2019

---

<sup>8</sup> Undersøkelsesrapport 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 trafikkulykker mv., § 14.

## REFERANSER

2007/46/EF, E. O. (2016, juni 23). *lovdata.no*. Hentet fra <https://lovdata.no/static/NLX3/3200710046.pdf>

UNECE. (2010, mars 17). *Regulation No 55 of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE) — Uniform provisions concerning the approval of mechanical coupling components of combinations of vehicles*. Hentet fra eur-lex.europa.eu: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:42010X0828\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:42010X0828(01))



## **VEDLEGG**

Vedlegg A: Safety recommendations (English translation)

Vedlegg B: Varsel om sikkerhetskritisk forhold

## **VEDLEGG A: SAFETY RECOMMENDATIONS (ENGLISH TRANSLATION)**

The investigation of this accident has identified one area in which the AIBN deems it necessary to submit safety recommendations for the purpose of improving road safety.<sup>9</sup>

### **Safety recommendation ROAD No 2019/19T**

The investigation into the traffic incident on the fv. 715 road on 6 August 2018 has shown that the trailer drawbar failed because it was undersized during production. The investigation has also shown that the Norwegian Public Roads Administration's internal procedures failed to identify this defect when the trailer was approved. More trailer drawbars used in Norway are manufactured in the same way.

The Accident Investigation Board Norway recommends that the Norwegian Public Roads Administration review and improve its internal procedures to ensure that sufficient attention is paid to safety in connection with individual approval and registration of trailers.

### **Safety recommendation ROAD No 2019/20T**

The investigation into the traffic incident on the fv. 715 road on 6 August 2018 has shown that it was not discovered in connection with the trailer's approval that the trailer drawbar was undersized. The EU Framework Directive 2007/46/EC sets out a clear distinction between manufacturers and technical services, while Section 9 of the Norwegian Car Regulations allows manufacturers to document that their own products comply with the regulatory framework without setting any formal requirements concerning the manufacturer's competence. The investigation has shown that it is demanding for several parties to maintain a complete overview of the requirements that must be met and documented in order to register a trailer.

The Accident Investigation Board Norway recommends that the Norwegian Public Roads Administration, in cooperation with the industry, review and consider the need to amend the regulations that govern individual approval of trailers in Norway.

---

<sup>9</sup> The investigation report is submitted to the Ministry of Transport, which will take necessary measures to ensure that due consideration is given to the safety recommendations, cf. the Regulations of 30 June 2005 on Public Investigation and Notification of Traffic Accidents etc. Section 14.

## **VEDLEGG B: VARSEL OM SIKKERHETSKRITISK FORHOLD**

SHT sendte et varsel til Statens vegvesen, med kopi til Samferdselsdepartementet 13. september 2018 (vår referanse 18/729-18):

### **VARSEL OM SIKKERHETSKRITISK FORHOLD I FORBINDELSE MED KONSTRUKSJONSSVIKT I DRAG PÅ SLEPVOGN PÅ FV 715 STORSTEINAN TRONDHEIM 06.08.2018**

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har åpnet undersøkelse av et alvorlig trafikkuhell som skjedde på Fv 715 ved Storsteinan i Trøndelag den 6. august 2018. En nylig registrert tilhenger veltet i veibanen etter at tilhengerdraget første hadde løsnet fra lastebilen. SHT undersøker uhellet og vil offentliggjøre en rapport når dette arbeidet er avsluttet. Det er imidlertid tidlig i undersøkelsen avdekket funn som er av en slik art at SHT ser behov for å informere Statens vegvesen som relevant offentlig myndighet om forholdet.

Vi viser i denne forbindelse til forskrift 30. juni 2006 nr. 793 om offentlig undersøkelse av trafikkulykker og om varsling av slike mm § 11

*§ 11. Informasjon til relevant offentlig organ.*

*Undersøkelsesmyndigheten skal fortløpende holde relevant offentlig organ underrettet om alvorlige forhold som avdekkes i løpet av undersøkelsen, og sine egne foreløpige vurderinger av disse, i den grad dette ansees kritisk for trafikksikkerheten.*

Foreløpige undersøkelser viser at hengerdraget brøt sammen i en sveiset sammenføyning og dette viser seg å være en ombygget konstruksjon. Tilhengerfabrikanten hadde tilpasset et tilhengerdraget og bygget om dette. Hverken ombyggingsmetode eller styrkeberegning var dokumentert og framlagt ved registreringen. Produsenten av tilhengerdraget har heller ikke godkjent dette.

Undersøkelsen har så langt avdekket at det ikke heller ikke var samsvar mellom tilhengerfabrikantens dokumentasjon og fysisk installert hengerdrag ved nyregistrering av denne slepvognen. Påbygger har på vår forespørsel informert om at det finnes åtte tilhengerdrag ombygget med samme metode, men kun fire er identiske med den som veltet. Informasjon SHT har også mottatt informasjon om at tilhengerprodusent har satt i gang et arbeid for utbedre disse hengerne, da de har beregnet at de ikke har tilstrekkelig styrke.

SHT vurderer likevel at det er betenkelig at ombyggingen både ble utført og godkjent. SHT vurderer at denne situasjonen kan være kritisk for sikkerheten også fordi omfanget av slike tilfeller er ukjent. Det ansees derfor nødvendig å informere om dette funnet før undersøkelsen er avsluttet slik at Statens vegvesen kan iverksette eventuelle nødvendige tiltak i påvente av undersøkelsens resultater. Alle relevante forhold vil bli fulgt opp videre av SHT i undersøkelsen.