

# Utenlandske trailersjåførere er ikke skyld i stengt E 39!

---

Av Geir Sundet, tidl. Yrkessjåfør og foreleser i trafiksikkerhet v/ UIA

I vinter er det nærmest blitt legitimt å fremstille yrkessjåførere som tullinger, blant annet i intervju med brøytesjef Odd Kristiansen og høyrepolitiker Hans Otto Lund i NRK 15.3.2013.

En bedre vinkel er å analysere de mange problemene som tegn på et transportsystem som er blitt mer og mer sårbart. En Europavei 39 som ikke er beregnet for de kjøretøyene og den trafikkmengden vi nå opplever, kombinert med stadig flere sjåførere som mangler lokalkunnskap og opplæring i vinterkjøring. Og varer som skal stadig raskere fram til billigst mulig pris.

Situasjonen vi har havna i kan på den ene sida forklares med dårlig vegplanleggingen, eller mangel på langsiktig plan fra politikere og samferdselsetat. På den andre at Norge har lagt seg inn under EUs lovgivingen via EØS avtalen og dermed i all hovedsak latt markedet styre utviklinga, noe som også gjør planlegging vanskeligere. For markedet er det fornuftig med trailere som ikke passer på norske vinterveier. Og markedet engasjerer i utgangspunktet de billigste transportørene og sjåførene.

Dessuten må vi ikke glemme personbilistene. Men når de står fast er forklaringen oftest "veldig glatt vei".

## Leitingen etter Syndebukker

Det er enkelt å finne syndebukker, men ikke særlig fruktbart. Da Herald of Free Enterprise sank i den engelske kanalen utenfor Dover 6. mars 1987 døde 193 personer. Den første forklaringen vi fikk var at båtsmannsassistenten hadde sovna og ikke lukka baugporten. Syndebukken var funnet. Hadde man slått seg til ro med dette kunne liknende ulykker skjedd igjen og igjen. Granskinga viste til og med at søsterskipet hadde seil med åpen port tidligere, uten å forlise. Det var kombinasjonen av flere faktorer som førte til katastrofen. Søsterskipet gikk ikke ned fordi det lå høyere i sjøen. Ballastankene blei bevist trimma slik at man senket nesa for å treffe ombordkjøringsrampa i Zeebrugge. Båtene var bygd for å treffe rampa i Calais, og trimming blei billigere enn ombygging. Men på travle dager la man i vei uten å trimme tankene tilbake slik man skulle. Kapteinen hadde ingen indikasjoner på at porten var åpen, selv om han hadde bedt rederiet om et lys på broa. Dette var avslått med begrunnelsen at de allerede betalte en mann for å lukke porten, og da trengte man ikke lys i tillegg. Slik fortsetter analysa. Rederiet Townsend Thoresen blei tilslutt dømt for coporate manslater, som kanskje kan oversettes med bedriftsdrap.

Syndebukkene, «båtsmannsassistentene» på E 39 i dag er tungbilsjåførene. Spesielt øst europeerne. De er også den desidert svakeste parten i dette transportsystemet. Mange har toaksla semitrailere. På snø- og isføre, med fulle lass, eller under tomkjøring er disse bilene svært vanskelige å komme fram med, selv med gode dekk og kjettinger. Men de er billigere på fergene, og kan frakte mer lass i EU sonen. Noen av dem har også dårlige dekk og utstyr.



Til dem som ensidig prater om å gi sjåførene større bøter hvis de setter seg fast vil jeg si: dette handler ikke primært om ønskede handlinger eller vilje fra sjåførene. De må ofte ta de jobbene de kan få og har liten makt til påvirkning.

*Skal man gi bøter, bør de gis til dem som tjener på bruddene og er ansvarlige. I bygningsbransjen har man Byggherreparagrafen. Der nytter det ikke å la underentreprenørene eller arbeiderne ta ansvar for lovbrudda. Overført til transport bør eventuelle bøter løftes til det høyest mulige nivå det hører hjemme. Bøtene bør gis til både produsenter eller speditører som benytter transportfirma som viser grov uaktsomhet eller selv ikke har utstyr i orden, samt firmaet selv. Dermed må disse passe på sjåførene, i stedet for at sjåføren må passe på firma, speditør og oppdragsgiver.*

## **Nullvisjonen og trafikksikkerheten**

Nullvisjonen oppfattes av mange som et fromt håp om null drepte og hardt skadde en gang i framtida. Men Nullvisjonen er også noe mer konkret, det er en analysemodell. Nullvisjonen sier at ulykker i vegtrafikken skal behandles i et systemperspektiv. Systemperspektivet inkluderer ikke bare sjåfør, veg og kjøretøy, men også "sosiale, økonomiske og kulturelle faktorer som indirekte påvirker omfanget og utfallet av ulykkene." (Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011 s. 27)

Selv ved små snøfall er regelen i 2013 at E 39 sperres. La oss derfor rette søkelyset mot hvordan vi skal få en alarm på broa som forteller at baugporten står åpen.

Tida for fire felt til Stavanger (og omkjøringsvei i Kristiansand) er overmoden. Veien må flates ut. Strakstiltak som bør drøftes: Bakkene må varsles med skilt. "8 % stigning om 5 kilometer". Anviste steder man kan stoppe og legge på kjetting. Forståelig for alle. Endring av rutiner for vegvedlikehold: I problembakkene må snøryddingen starte tidligere, kombinert med preventiv salting, eventuell grusing. Et bra systemtiltak er gjort, nemlig fast bruk av ei vegskrape til å trekke bilene opp Trybakken vinteren gjennom. Kontroll av dekk og kjetting på kaia, og mer drastiske tiltak som full stopp av tunge kjøretøy kan være nødvendig i perioder. Det siste kan aldri bli noen hovedmetode. Til det er trafikken for stor, og myndighetene har grovt forsømt å tilrettelegge steder hvor store mengder vogntog kan parkeres over tid = trailerparkeringsplasser = døgnhvileplasser. Og dersom vogntog pålegges å bli stående må sjåførene behandles med respekt - sanitære forhold og mulighet for mat må på plass.

Norske sertifikatbestemmelser pålegger sjåførere på tunge biler to dagers obligatoriske opplæring i kjøring på glatt føre. Det er fornuftig. Men stadig flere tungbilsjåførere på E 39 en vinterdag har utenlandsk sertifikat. Også ansatte i norske firma. Altså blir det stadig færre sjåførere med opplæring. Og markedet vil ha billige sjåførere.

Jeg tror ikke at markedet løser alle problemer. Vi trenger styring. Og vi trenger ikke syndebukker.