

Denna artikel har den 170209 publicerats på SvD Brännpunkt

Märkligt utformade säkerhetskrav skapar otrygghet på vägarna

Nya regler för att öka trafiksäkerheten i bland annat Stockholmsområdet har fått motsatt effekt. Konsekvenserna av kravet på att tillkalla ett skyddsfordon vid bärgning blev extra tydliga under snöovädret i november och bidrog till att förvärra trafikkaoset.

I början av november slog ett av vinterns plötsliga snöoväder till i Stockholm. Vi behöver knappast påminna om konsekvenserna i trafiken där både mindre gator och större leder snabbt korkades igen. Ett exempel är Värmdövägen där uppemot tjugo lastbilar satt fast i snön. Där hade de flesta enbart behövt en liten knuff för att kunna köra vidare och lösa upp de långa köerna som bildats.

En annan händelse som påverkade många bilister var när en stor mängd fotanglar slängdes ut på E4 en morgon i höstas. Många bilister behövde även här hjälp av bärgare. Både väder och andra förhållanden kan ställa till det i trafiken. Vid båda dessa tillfällen fanns vi på plats med bärgare och hade enkelt kunnat hjälpa till. Men sedan något år tillbaka gäller nya bestämmelser kring bärgningsarbetet. Dessa bestämmelser innebär att bärgning på en rad vägavsnitt enbart får ske efter att ett så kallat TMA-fordon med en stor, stötdämpande "krockkudde" har anlänt till platsen. Värmdövägen är ett sådant avsnitt och under snöovädret i början av november var väntetiden på en TMA-bil flera timmar. Alltså kunde vår personal bara stå vid sidan om och se på. Att påbörja bärgning utan TMA-fordon innebär ett vite på 100 000 kronor.

”Större behov vid IKEA”

Den dramatiska novemberdagen är bara ett exempel på hur kravet på skyddande TMA-fordon kan innebära ökade risker och problem för de inblandade i en redan svår trafiksituation. Kraven på ett TMA-fordon är en daglig utmaning i vårt arbete på vägarna, bland annat eftersom tillgången till TMA-fordon varierar kraftigt. Inte sällan har just dessa också fastnat i köer på väg fram till haveristen med stor frustration som följd hos samtliga inblandade.

Kravet är framförallt oerhört trubbigt och inte utformat efter behovet. En bärgning vid Fredhäll på Essingeleden klockan 16 kan vara i princip riskfri eftersom trafiken kryper förbi i en km/h. Då skulle vi hellre vilja ha TMA-skydd på IKEA-parkeringen en lördag. På Ekerö råder TMA-krav på vägar där det under vissa delar av dygnet passerar kanske två bilar per timme, medan samma regler helt saknas på Lidingöbron. På E4:an varierar kraven, beroende på var på vägen vi befinner oss. Det hela är mycket inkonsekvent och vi får en känsla av att man lägger varierande betydelse på denna säkerhetsåtgärd i olika delar av landet.

Att det är en riskfylld miljö för dem som jobbar ute på vägarna har vi också kunnat se i den nyligen avslutade tv-serien Vägens hjältar. Bärgare och annan personal som jobbar långs med vägarna har dock en gedigen erfarenhet och kunskap och kan göra egna bedömningar om säkerheten, vilket fortfarande sker på stora delar av landets vägnät. Det är väglag, hastighet och siktförhållanden som ska avgöra om TMA-fordon måste tillkallas, inte fyrkantiga bestämmelser utformade långt från vår arbetsmiljö.

I debatten om beredskap och sårbarhet efter snöovädret i november har vårt perspektiv inte hörts alls, men vi anser att de nya reglerna om krav på TMA-fordon hade stor betydelse för att förvärra kaoset.

Vi vänder oss också mot att reglerna inte gäller samtliga aktörer inom bärgningsbranschen. Eftersom det är Arbetsmiljöverket som ligger bakom förändringen riktas kravet bara mot arbetsgivaren. Det innebär att de bärgare som driver ett eget företag utan anställda inte omfattas av kraven och kan bärga på TMA-vägar utan att skyddsfordon tillkallas. Konsekvensen blir en orimlig konkurrensstörning som knappast gynnar trafiksäkerheten.

Hög säkerhet viktigt

Nya, tydligare och rimligare regler måste nu arbetas fram fort. Vi anser att säkerheten måste vara mycket hög för vår personal och samtliga som berörs av en bärgning. Arbete på vägarna kan vara extremt utsatt för bärgare och annan räddningspersonal och situationen kan innebära en stor risk för den som drabbats av stopp på bilen, inte minst på landsbygden bakom krön och kurvor. Vi välkomnar att reglerna skärps, men inte på det sätt som nu gjorts framförallt i Stockholmsområdet. Detta är inte primärt en arbetsmiljöfråga utan en trafiksäkerhetsfråga, och det bör därför vara Trafikverket som tar ett samlat grepp om situationen. Vi, de tre största aktörerna inom bärgningsbranschen, är gärna med och bidrar med våra kunskaper vid en sådan förändring för att få fram säkra och funktionella regelsystem.

Ett nytt grepp måste tas för att skärpa säkerheten på vägarna utan att bärgningsbilar måste vänta i timmar med drabbade trafikanter och långa köer där både utryckningsfordon och själva TMA-bilarna kan fastna. Dessutom måste givetvis samma regler gälla för alla aktörer i branschen, oavsett anställningsform.

En sak är säker, det kommer att bli fler snöoväder och andra typer av händelser med samma trafik kaos till följd igen om inget görs för att få till ett fungerande regelsystem.

Fredrik Thors, VD Falck Räddningskår

Mats Nilsson, VD Assistancekåren

Tomas Lindgren, Driftchef Viking Bärgningstjänst