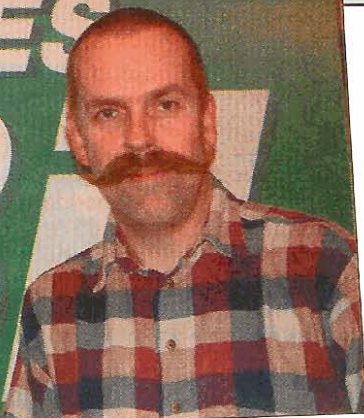


YRKES

Bil



Tanker rundt trafiksikkerhet

Trafiksikkerhet er noe som opptar de aller fleste av oss, enten vi er fotgjengere, syklist, bilist eller yrkessjåfører. Selv om alle trafikkulykker burde vært unngått, er det ikke tvil om at vi har relativt få alvorlige ulykker i forhold til trafikkteitet og veistandard. Men hvis hver og en av oss tar ansvar for egne handlinger kan ulykkestallene reduseres ytterligere.

Det er påfallende mange ulykker der personbiler kommer over i motgående kjørefelt og går front i front med et vogntog, som oftest med dødelig utgang for den eller de som befinner seg i personbilen. Hvorfor det er slik er det ikke lett å være sikker på, noen får illebefinnende, andre søvner bak rattet eller er uoppmerksomme, og atter andre velger dessverre å ta sitt eget liv på denne måten. Hvordan i all verden skal en yrkessjåfører klare å unngå slike ulykker?

Mange transportbedrifter er svært bevisste på å skolere sine sjåfører i defensiv kjørestil, og det finnes flere aktører som tilbyr slike kurs. Selv har jeg deltatt på et slikt

kurs i regi av Skandinavisk Trafikksenter i Kristiansand og lærte utrolig mye. For eksempel at man ved å legge seg på en drivstofføkonomisk og defensiv kjørestil faktisk oppnår drivstoff- og tidsbesparelser, samt er mer oppmerksom som sjåfører.

I de elleve årene jeg jobbet som yrkessjåfør deltok jeg på flere førstehjelpskurs. En av mine kjepphester overfor arbeidsgiveren min var at jeg ønsket et fast opplegg med gjenoppfriskningskurs innen førstehjelp og brannvern, for eksempel annethvert år. De fleste av oss slipper jo heldigvis å praktisere det vi lærer på slike kurs, men hvis ulykken først er ute ville det ha vært greit å ha kunnskapen om førstehjelp friskt i minne! Jeg fikk aldri gjennomslag for forslaget mitt, men håper og tror at det finnes transportbedrifter som gjennomfører slike kurs jevnlig.

I denne utgaven av YrkesBil har vi en reportasje fra en transportbedrift som jobber knallhardt med å skolere egne sjåfører i trafiksikker adferd. Enten Transport AS på Liertoppen, mellom Oslo og Dram-

men, er med på et opplegg som heter "Valg av risiko". Målet er at alle sjåførene skal være bevisste på hvordan de opptrer i trafikken for på den måten å unngå ulykker. Nå tester bedriften ut en blindfeltradar som skal varsle sjåføren om eventuelle hindringer i forbindelse med feltskifte. Slike trafiksikkerhetstiltak applauderer jeg. Fungerer blindfeltradaren som forventet regner jeg med at flere av lastebilene hos Utengen får tilsvarende utstyr. Jeg regner også med at andre transportbedrifter ser verdien av å sette inn slike tiltak for å unngå ulykker.

Et av problemene i trafikken er manglende bruk av retningslys. Jeg opplever daglig at personbiler "gir blaffen" i å fortelle resten av trafikantene hvilken retning de har tenkt til å svinge. Generelt mener jeg at de som kjører lastebiler og busser er mye flinkere til å bruke retningslys enn folk flest, men også blant yrkessjåfører slurves det. Ja, jeg har til og med opplevd uniformerte politibiler som ikke gir tegn når de skal svinge! Hvis man ikke benytter

retningslys skaper man usikkerhet for de andre trafikantene, en usikkerhet som i verste fall kan føre til alvorlige ulykker.

Jeg tror også vi kunne unngått mange ulykker dersom de som skal ta førerkort for personbil får mer informasjon om tunge kjøretøyer, hvorfor de går sakte i bakkene, at de faktisk har mye lengre bremsestrekning og at sjåføren ikke alltid oppdager personbilene. Kanskje elevene til og med bør få være med i et vogntog og oppleve alle blindfeltene?

Når en dødsulykke der en lastebil har vært involvert omtales i dagspressen står det ofte å lese at lastesjåføren ikke kom til skade. Nei, kanskje ikke fysisk, men hva med det psykiske? Det å være innblandet i en dødsulykke er ille, ekstra ille blir det hvis avisene skriver om ulykken under overskrifter som "Knust av vogntog" og lignende. Jeg kjenner selv sjåfører som ikke har orket å sitte bak et ratt igjen, etter slike opplevelser.

Til slutt en oppfordring til myndighetene. Hva med å danne offent-

lige støttegrupper med fagpersoner som kan hjelpe yrkessjåfører som har vært involvert i alvorlige ulykker? I dag er slikt arbeid overlatt til de private. NLF har et opplegg med kollegahjelp som høres vettig ut. Et annet godt eksempel er Mona "Trolle" Burås som står bak Nettverket Trolle. Hun er en enestående person som lever og ånder for "sine sjåfører". Flere transportselskaper har også egne opplegg for å hjelpe sine ansatte. Etter min mening burde også det offentlige kunne bidra i dette arbeidet. En yrkessjåfører som ender opp på uføretrygd grunnet psykologiske skader koster det offentlige store penger, og får kanskje et dårligere liv. Med riktig oppfølging kunne sjåføren kommet seg tilbake i jobb, arbeidsgiveren hadde fått tilbake en god medarbeider, og stat og kommune ville fått inn skattepenger.

Kanskje noe å tenke på?

Tomas M. Johansen

Utengen Transport AS:

Tester ut blindfeltradar



– Mange trafikkulykker kan unngås ved å montere blindfeltradar på lastebilen, sier f.v. Erik Fuglerud, sjåfør hos Utengen Transport AS, og Erik Lysenstøen, ansvarlig for kampanjen "Valg av risiko".

Det er ikke lett å ha full oversikt fra førerretet i en lastebil. For å unngå ulykker i forbindelse med feltskift og lignende har Utengen Transport AS tatt i bruk et enkelt, men smart radarsystem.

Tormod Magelssen

– Her i bedriften har vi hatt fokus på trafikksikkerhet i mange år. For fem år siden ble vi med på sikkerhetsopplegget "Valg av risiko" i regi av Erik Lysenstøen. Dette holdningsskapende arbeidet har ført til nedgang i skade-

erstatningsutbetalingene, og vi har nå fått 30.000 kroner av forsikringsselskapet If som er øremerket videre arbeid med trafikksikkerhet, forteller Tor Utengen, daglig leder av Utengen Transport AS.

Blindfelt

Et av problemene med å kjøre lastebil er at sjåføren har en del blindfelt rundt lastebilen som kan skape problemer. Stadig flere lastebiler er utstyrt med spesialspeil for å avsløre andre trafikanter i disse blindfeltene, og etter hvert har det også kommet kameraovervåking på markedet. Men Utengen og Lysenstøen er ikke fornøyd med dette utstyret.

– Problemet med de spesielle blindfeltspeilene som flere lastebiler nå er utstyrt med er at de viser et for lite område av blindfeltet. Når det gjelder kameraovervåking med overføring til en skjerm i bilen er jeg ikke så sikker på at det er veien å gå. Det hører med til den grunnleggende sjåførutdanningen at man skal kaste kjøppe blikk i speilene, men holde fokus på veibanen foran lastebilen. Monitører som viser blindfeltene kan fjerne fokus fra veibanen, sier Lysenstøen.

Sensorer

Lysenstøen ville ha et system som alltid fungerer, som krever liten oppmerksomhet og som bare varsler når det er nødvendig. Svaret han kom opp med var radar. Etter litt funderinger mente han at det måtte gå an å benytte parkeringssensorer, som stadig blir vanligere på personbiler, til dette bruket.

– Jeg fikk kontakt med firmaet AutoSense på Skjetten, som blant annet importerer parkeringssensorer. De tente på ideen og nå er parkeringssensorsystemet "SmartEyes" montert som blindfeltradar på en av Utengens lastebiler, forteller en entusiastisk Lysenstøen.

SmartEyes fungerer både med 12 og 24 volts elektrisk an-



Når en lastebilsjåfør skal bytte felt eller svinge til høyre, er det problematisk å vite om det befinner seg andre trafikanter i blindfeltene rundt bilen. Det har Utengen Transport gjort noe med.



Når man aktiverer blinklysene aktiverer man også sensorene på siden av lastebilen. Hvis et objekt befinner seg i blindfeltet får sjåføren et varsel i form av lyd, samt avstanden til objektet via dette lille displayet.

legg og man kan montere inntil seks sensorer på et system. Sensorene viser avstanden til gjenstander eller personer fra 180 cm til 30 cm, og har en deteksjon på 120 grader horisontalt og 50 grader vertikalt. Sensorene kan jobbe i temperaturer fra -40 grader til +80 grader og tåler vask med høytrykksvasker. Prisen for herligheten starter på ca. 3000 kroner.

– Ønsker man sensorer på begge sider av lastebilen kan man koble to systemer til samme relé. Sensorene aktiveres ved hjelp av blinklyset og hvis det skulle være et objekt i blindfeltet vil sjåføren få et stigende lyd-signal samt avstandsmåling på et lite display på dashbordet. Systemet monteres uten å gå inn i bilens CanBus-system, forteller Arild Løvaas i AutoSense.

Egnet

Ifølge sjåfør Erik Fuglerud, som har utstyret montert på sin MAN TGA, fungerer systemet utmerket. Han var selv innblandet i en trafikkulykke i forbindelse med et feltskifte.

– Så langt er jeg veldig fornøyd med blindfeltradaren. Dette er en billig og enkel forsikring mot ulykker, forteller Fuglerud, som er en av Utengen Transport sine mest erfarne sjåførere.

– Vi skal fortsatt holde fokus på trafiksikkerhet og defensiv kjøring. Dette er en prosess som må holdes gående. Hvis erfaringene med blindfeltradaren viser seg å være gode er det aktuelt å installere dette på flere av lastebilene, avslutter Tor Utengen, daglig leder av Utengen Transport AS.