



Størst mulig sikkerhed på vejene

40-45.000 gange om året skal en bil fjernes fra de danske motorveje, hvor det er planlagte opgaver. Som lovgivningen er i dag, skal der ikke en TMA med ved de planlagte opgaver. Det er lige modsat de akutte tilfælde, hvor der altid skal en TMA med. Hvis alvorlige ulykker, herunder dødsulykker, skal undgås, skal sikkerheden på motorvejene øges.

“Når jeg taler med auto-redderne, så er det ord, der er begyndt at dukke op – frygt. Det er fordi, når vi skal ud på motorvejen og fjerne biler, så er der ingen sikring og ingen beskyttelse. Det her handler om, at alle skal hjem fra arbejde, hjem til familien uden at miste hverken liv eller lemmer.

I de akutte situationer skal der en TMA op som beskyttelse, men sådan er det bare ikke, når det ikke er akut. Selvom situationen for autoredderen næsten er den samme,” indledte Brian Østergaard, der er medlem af referencegruppen for autohjælp og AMR i Region Syddanmark i Falck Assistance, da han beskrev årsagerne til en samlet branches ønske om mere sikkerhed på de danske motorveje, under et møde på Folkemødet i juni 2024.

Ifølge autoredderen er det især på de tidspunkter, hvor der er meget trafik, at personbilerne kommer med op til 130 km i timen, og lastbilerne i store kortegter med 90 km i timen, og de ligger så tæt, at de ikke har udsyn. “Der står vi så i nødsporet og forsøger at løse vores opgave, mens de drøner forbi. Desværre er det ikke altid, at de undgår os,” siger Brian Østergaard.

En undersøgelse viser, at hver tiende lastbil kører på rumlestripen eller er helt inde i nødsporet, hvor autoredderne opererer, når de er kaldt ud til planlagte opgaver. Det bliver særligt farligt, når lastbilerne ligger tæt bag hinanden,

den, så de ikke har udsyn til andet end bagenden på den forankorende lastbil.

Det handler om, at alle skal hjem fra arbejde

Under Folkemødet gennemførte repræsentanter fra referencegruppen for autohjælp et stykke politisk arbejde for at få TMA'er til at være en obligatorisk del af indsatsen på de danske motorveje, og de mere end 40.000 gange om året, der skal rykkes ud til planlagte opgaver.

Det foregik ved en rundbordsamtale, hvor repræsentanter fra bl.a. Falck, SOS Dansk Autohjælp, Sjælland, Reddernes Udviklingssekretariat og Dansk Erhverv, havde en ‘rundbords-samtale’ med udvalgte politikere. En rundbordsamtale er en “privat” samtale mellem relevante aktører. Her kan man tale mere frit og uden at blive hængt op på konkrete citater.

TMA-alliancen er enige om, hvad der bør ske. Tre tiltag kan gøre det markant mere sikkert: Licens, certifikat og krav om TMA, hver gang – uanset om det er planlagt eller akut man rykker ud til opgaver på motorvejene i Danmark.

Politisk er der frygt for, at det kan udvikle sig til et monopol, men det afviser en samlet branche, der ønsker en løsning, hvor myndighederne står for at sende en TMA ud, når der skal arbejdes på motorvejene.

Fra branchen er man desuden opmærksom på, at det også handler om genkendelighed. Bilisterne skal tydeligt kunne se, at det her er folk, der har en opgave, og de folk skal der passes på.

Hvad sker der herfra?

Alliancen vil nu bede om foretræde for Transportudvalget i Folketinget hurtigst muligt. Det bliver en gang i løbet af efteråret 2024. Hvor hurtigt det herefter vil gå med at få gennemført lovændringerne, er afhængigt af, hvor hurtigt partierne bliver enige om en løsning.

Det vil koste nogle penge, men hver trafikdræbt koster ifølge Vejdirektoratet samfundet ca. 40 millioner kroner, en alvorlig tilskadekommen omkring 6 millioner og en lettere tilskadekommen ca. 800.000 kroner. Der er altså også noget at hente økonomisk for samfundet. Udover de menneskelige konsekvenser.



Hvad er en TMA?

TMA står for Truck Mounted Attenuator, på dansk en lastbilmonteret dæmper, det er en stødpude, der kan stoppe både en personbil og en lastbil. TMA'en er konstrueret, så der er stor sandsynlighed for, at den der kører ind i TMA'en overlever.

Frygten er spirende, ingen sikring ved de planlagte opgaver, lød det fra autoredder Brian Østergaard under et møde med udvalgte politikere og en alliance af arbejdsgivere og arbejdstagere på Folkemødet.



Reddernes Udviklingssekretariat arbejder for

Autohjælpscertifikat

Der bør indføres et certifikat for autohjelpe, så autohjelperens uddannelsesniveau altid står i forhold til den opgave, der skal udføres.

Arbejdsgiverlicens

Virksomheder, der udfører assistance til køretøjer på det danske vejnet, skal godkendes til en licens og forpligte sig til kun at bruge godkendte køretøjer samt certificeret personale til løsninger af autohjelpsopgaver (pludselig driftstop, havari, ulykke eller lignende).

Krav om brug af TMA

Alt personale, der har vejen som arbejdsplads, har krav på sikkerhed, derfor bør det være et lovkrav, at der skal sendes en TMA ud også ved planlagte opgaver.

Rådet For Sikker Trafik har tidligere offentliggjort en video af en lastbil, der rammer en tavlevogn, se videoen her ...
(advarsel voldsomme billeder)



Kontakt:

Morten Hansen
Journalist

morten.hansen@3f.dk
mobil 24 48 00 23



Kontakt:

Nina Bach Ludvigsen
Sundhedspolitisk
seniorkonsulent

nina.ludvigsen@3f.dk
mobil 40 85 52 92