



2

NYHETENE

① Litt skryt

② Resultat

③ Vinter 2012/13



02.03.2012

v/Øyvind A. Haram



– Vil ha lasten trygt fram

HADSEL: – Vi vil at fisk som losses hos oss kommer trygt fram, sier produksjonssjef hos Nordlaks, Børge Holm. Hver uke går det 80 vogntog fra Børøya og lakseprodusenten er nå med i prosjektet Trygg Trailer.

Tone M. Sørensen
tone@blv.no

Initiativet til prosjektet Trygg Trailer kommer fra laksenæringen i Nord-Norge og Fiskeri og havbruksnæringens Landsforening (FHL).

Nordlaks på Børøya er blant lakseprodusenter i landsdelen som skal begynne å kontrollere dekkene på bilene som transporterer fisk fra anleggene.

Samarbeid

Dette skjer i samarbeid med Statens Vegvesen, som tirsdag var hos Nordlaks for å gi veiledning. Frode Nilsen og Frits Karlsen fra vegvesenet orienterte de ansatte.

– Otte er det ikke dårlige dekk, men det at de har enklekasking i stedet for boogie-aksel som er problemet. De får ikke den tyngden bak, og havner utover veien, sa han.

– Vi ser ofte biler som er godt skodd på drivhjulene, mens hengerne har svært dårlige dekk. Da er det hengeren som gjør at de havner utover, sier Frode Nilsen.

Han forteller at det også er forskjell på kjettinger og kjettinger, når du skal være skodd for norske forhold.

– Det skal være syv kjettinger. Noen har med det vi kaller for "tellekjettinger", billige kjettinger, med 7-8 lenker. Det skal være minimum 13 lenker i en kjetting, sier han.

Dekkene teller

– På dekkene skal det være merket med M og S, som betyr mud and snow. Kravet er at det skal være tre millimeter mønsterdybde, noe jeg mener er litt lite, sa han.

Nilsen fortalte at på laksebedriften Ellingsen seafood på Skrova har utarbeidet egne skjema for sjekk av trailere. De ansatte på Nordlaks hadde mange relevante spørsmål om vogntog og trailere.

– Det er klart det vil gå for mye tid hvis dere skal kontrollere 20 dekk på mønsterdybde, men dere kan jo se ut det dårligste og det beste dekket og måle disse, og i tillegg telle antall kjettinger.

Bom fast

Problematikken er høyaktuell i år som i fjor. De første to ukene i november 2010 var det 53 trailere utenfor i Nord-Norge.

Nordlaks setter søkelys på sikker transport og er medeier i prosjektet Trygg Trailer. – Dette var bra, det er tydelig at disse kjører mye på norske veier, sa Frode Nilsen.

Han forteller at det også er forskjell på kjettinger og kjettinger, når du skal være skodd for norske forhold. Han viste de ansatte hva de skal se etter når kjøretøy kontrolleres. (Foto: Tone M. Sørensen)

– Vi har faktisk opplevd at vogntog ikke har kommet seg opp av grava etter at de er blitt lasta, fortalte en ansatt.

Hver vinter er det ofte samme elendigheta, dårlig skodde trailere står bom fast, eller utover veien, i Kåringen, på vei til Bø og over Frøskelandsfjellet.

– Hva har vi myndighet til gjøre hvis det kommer en transportør som vi ser er veldig dårlig skodd? spurte Rich Otley.

Han tilføydte at det finnes trailere som omtrent har blitt svartelista ved anlegget.

– Dere kan nekte å laste den. Og ta kontakt med oss ved kontrollstasjonen, sa Nilsen.

Viktig for omdømmet

Hver eneste uke går det 80 vogntog fra Nordlaks. Til neste år ligger det an til produksjonsøkning, ifølge produksjonssjef Børge Holm.

Holm sier at sikkerhet er viktig for omdømmet. Og at

tatt av at fisken skal komme trygt fram. Bare denne helga hadde vi tre trailere som stod fast på Bjørnefjell. Det koster både tid og penger for oss. Vi vil ha laksen fram trygt, sier han.

Bedriften tar ansvar for å skape trygg trafikk gjennom prosjektet.

– Dette er viktig for vårt omdømme. Det siste vi ønsker er situasjoner som den i fjor på Bønes, der traileren ligger utover veien, og isopor med Nordlaks- logo ligger strødd utover, sier han.

Skaper huskultur

Det er kundene som kjøper laksen som velger hvordan de vil ha den transportert.

– Vi har sett en bedring. Før var det sånn at de fleste kjørte uten kjetting, så langt det gikk. Mange av vogntogene er også blitt av bedre standard, også de russiske, sier Rich Otley.

Ved å sette søkelys på dekk og mønsterdybde på dekkene, for å være rustet for vinterveier. (Foto: Tone M. Sørensen)

å gjøre bileire og sjåførere oppmerksom på at bilene er godt skodd.

Trailere kan være en fare for andre på vinterveiene.

– Marerittet er om det skulle skje ei dødsulykke med en Nordlaksansatt involvert. Hva om vi losses en trailer her med last, og så kolliderer den på vei herfra? Vi føler at det er viktig at vi er med og tar ansvar, sier Børge Holm.

– Vi håper at prosjektet kan bidra til å skape en slags huskultur. Når transportøren vet at vi er oppatt av dette, og at dette er noe vi kontrollerer, så vil de sørge for å være skikkelig skodd, sier han.

Hver uke går det 80 vogntog til og fra lakseprodusenten. Bilene skal ta syv stykker kjettinger, dekk merket S og M og minimum tre millimeter mønsterdybde på dekkene, for å være rustet for vinterveier. (Foto: Tone M. Sørensen)



Ved snøfall doubles antall bilulykker

Pigg eller piggfritt – det er om vinteren det skjer. Tall som Gjensidige har hentet inn, viser at det i snitt er rundt 40 små og store kollisjoner daglig i Nordland. Ved snøfall doubles antall ulykker.

– Gjensidige har fått meldt om en god del skader etter snøfallet, og vi forventer at flere kommer inn utover dagen. Det er sjåførens ansvar å vurdere om kjøretøyet er riktig skodd for kjøreforholdene. Har du ikke godkjente vinterdekk, kan det føre til redusert erstatning hvis ulykset er ute, sier Pål Rune Eklo, informasjonsansvarlig i Gjensidige.

Godt dekk er viktig

Undersøkelser viser at det ikke er noen forskjell i skaderisiko mellom piggdekk og piggfrie vinterdekk, men skaderisikoen er høyere når dekkene er gamle og slitte. – Lite mønsterdybde er farlig usansett om det er pigger eller ikke i dekkene. Kravet til mønsterdybde på vinterdekk er tre millimeter, men Eklo anbefaler å skifte dekk når denne blir under fem millimeter.

Tall fra FNO (Finansnæringens hovedorganisasjon) de siste årene viser at det i sommermånedene blir meldt rundt 700

skader til forsikringsselskapene hver dag, mens det skjer opp mot 1000 skader daglig i de mest utsatte vintermånedene.

– Det samme gjentar seg år etter år. Det ser ut for at bilførerne må ha tid til å venne seg på vinterforret. Mange veier er bare store deler av vinteren. Når det kommer nyssnø opplever vi at skadedyppigheten doubles. Noen timer etter at det har sluttet å snø, bedrer forholdene seg igjen, og vi registrerer langt færre skader, sier Eklo.

Sikkerhetsutstyr ikke nok

Nye biler er ofte proppet med sikkerhetsutstyr som ESP, ulike fartstabiliserings-systemer og firljulstrekk, og det er bra, men kan også gi en falsk trygghet. – Til eksempel gir ikke firehjulsdrift kortere bremselengde eller særlig hjelp ned en bratt bakke. Er det glatt på veien så er det viktig å legge inn en sikkerhetsmargin i forhold til fart og til bilen foran, sier Eklo.

Viktig med fri sikt

– Ikke sjelden ser vi biler med frontruten full av dugg eller is og nærmest null sikt. Dette er livsfarlig! Det er bedre å vente noen minutter slik at dugg og is er fjernet enn å ta sjansen. Det er tragisk nok om man skulle skade seg selv, verre er det om man kjører på et barn eller ødelegger livet til andre totalt uskyldige, avslutter Eklo.

Færre krasjer på sommerdekk

Men fortsatt skjer nesten hver tiende bilulykke om vinteren på sommerdekk, ifølge tall fra IF Skadeforsikring. Statsmeteorolog John Smits tror ikke alle følger like godt med på værmeldingen

har 13 prosent av ulykkesbilene sommerdekk om vinteren.

Dropper sommeren

Til tross for at nordmenn går for å være over middels opptatt av været, kommer snøen tilsynelatende overraskende på mange bilister hvert år.

– Selv om folk hører på værmeldingen, virker det som om mange ikke tar innholdet til seg. Kanskje skyldes det et ubevisst ønske om å utsette vinteren lengst mulig, sier statsmeteorolog John Smits.

Han vil ikke begi seg ut på spådommer om også årets vinter vil by på mye snø, til det er metodene for langt langtidsvarsel for usikre.

– Men vinterdekk er nødvendig for sikker kjøring deene vinteren også. Det kommer ganske sikkert flere perioder med snøføre og annet glatt føre i det aller meste av landet, sier han.

Vær- og føreforhold varierer mye mer enn de fleste tenker over, ifølge statsmeteorologen, også over korte avstander.

– Serlig øker risikoen etter nedbør når det klammer opp på kvelden eller natten. Da kan en nesten usynlig ishinne legge seg på asfalten, sier Smits.

Kjell M. Kaasa
Newswire

92 prosent av bilene som var innblandet i eneuulykker og møteulykker i perioden november-april, hadde sommerdekk, viser tall fra forsikringsselskapet. Det er en nedgang fra 13,4 prosent året før og 17 prosent vinteren 2008/2009.

– Utviklingen er godslig. To tette vintre etter livsårne ser ut til å ha drept flere over på vinterdekk. Trolig har også økt omtale av dårlig skodde bilister påvirket flere til å skifte, sier teknisk sjef Vidar Brustad i IF Skadeforsikring.

– Det er likevel fortsatt mange som gambler på at det holder med sommerdekk så lenge det er "bare litt" snø og frost på veiene, sier han.

Typisk nok er det bilister på Vestlandet og Sørlandet som drar opp gjennomsnittet. Her

Vevelstad i skoletoppen

Vevelstadpolitikerne er opp-tatt av skole og gir elevene på 1.-7. klassetrinn flest skoleleier i hele Nordland

nasjonale oversikten som viser timetall på 1.-7. skoletrinnet. Det er Kommunal Rapport som har foretatt råkningen. I motsett ende av skalaen finner vi Nordlands minste kommune, Træna. De har nær på en lite flatterende 404-pluss blant landets 429 kommuner. I Træna får elevene 5.147 undervisningstimer de sju første skoleårene. Det er under minstekravet på 5.158 timer som er fastsatt av staten. Til sammen-

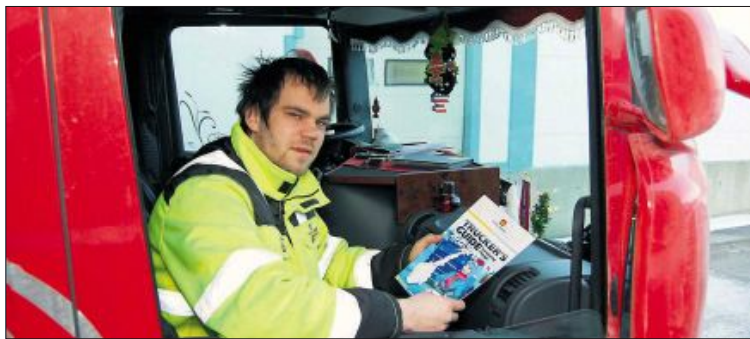
likning får elevene i Vevelstad 5.368 undervisningstimer på de samme sju årene. Forskjellen er på hele 221 undervisningstimer. Også Herøy kommune gjør det bra med en 21. plass på den nasjonale rankingen. Utdanningsdirektoratet reagerer på at en rekke kommuner har rapportert at elevene får færre timer enn de har krav på. – Minstetallet er forskriftsfestet av

staten. Dette timetallet er noe kommunene er forpliktet til å gi. Er det slik at elever i så mange kommuner ikke får det timetallet de har krav på, er det noe vi ser alvorlig på, sier Annemarie Bechmann Hansen, direktør ved divisjon for regelverk og finansiering i Utdanningsdirektoratet, til Kommunal Rapport.

Av Rune Pedersen

runepedersen@helgeland-arbeiderblad.no

Vevelstad kommer på en 12. plass på den



BRA TILTAK: – Dette er et godt tiltak, konstaterer trailersjåfør Erik Breivik, etter å ha mottatt kampanjebrosjyre på Marine Harvest. (Foto: Charles Moursund, Herøysejderen)

Vil forebygge trailerulykker

På eget initiativ og med god hjelp fra Statens vegvesen fortsetter oppdrøttsnærningen kampanjen for trygge trailertrafikk.

Av Jarl Gunnar Sandholm

jarl.sandholm@helgeland-arbeiderblad.no

Denne uka blir også Marine Harvest med i kampanjen «Trygg Trailere». Det hele ble startet opp for over et år siden ved Nova Sea på Lovund, og intensjonen er å bidra til at tungtransporten til og fra landets oppdrøttsanlegg skal bli trygges.

– Så langt er det med 11 bedrifter i Nord-Norge, forteller seksjonssjefen for Statens vegvesens utredningsseksjon i Nord-Norge, Frits Karlsen.

– Men vi er bare med som støttespillere, det er næringen selv som har tatt initiativet til kampanjen, legger Karlsen til. Han forteller samtidig at han så langt har

flatt mange positive tilbakemeldinger fra både bedriftene og sjåførene etter at kampanjen startet.

Mange vogntog

Fabrikkefjed ved Marine Harvests anlegg på Herøy, Kjell Stokbakken, kan bekrefte at det er mellom 17 og 20 vogntog innom fabrikk daglig, og at alle trailerne som er innom denne uka vil få utdelt et informasjonshæfte fra Statens vegvesen og en hodeklytt.

– For oss er det viktig å bidra til å nå ut med informasjon, og heftet som deles ut er veldig bra fordi det er oversatt til mange språk, forteller Stokbakken. Han bekrefter at Marine Harvest lenge har jobbet aktivt mot sine leverandører når det gjelder trafiksikkerhet og kravene til dette på norske veg-

– Mange av veiene her opppe kan være en utfordring vinterstid, men heldigvis er det også mange forberedninger å se, sier Stokbakken, og nevner blant annet den påbegynte Tøvenstunnelen og det faktum at ferjetilbudet mellom

Herøy og Sivik snart blir bedre.

Positivt

– Dette er et godt tiltak, konstaterer trailersjåfører Erik Breivik fra Leirfjord, etter å ha fått utdelt kampanjehæfte og hodeklytt av logistikkoordinator ved Marine Harvest, Lars Norum, Norum og kollega Aina Fornes forsikrer at

de har flere esker med kampanjehæfter og hodeklytter liggende, og at de vil bli flittig utdelt til alle trailersjåførene som kommer innom i løpet av dagen.

Karlsen i Statens vegvesen forteller at de fleste sjåførene han har vært i kontakt med i forbindelse med kampanjen er takknemlige for måten de blir mottatt på og at

de som regel selv også er opprett av å ha en trailer i forskriftssensig stand.

– Det er som regel etierne som slurve, sjåførene vil helst ha så god trailer som mulig, sier Karlsen.

– Vi hjelper å fange opp vryttingene så fisken kommer trygt fram, slår Karlsen fast.

• fakta

Oppdrøttsnærningen startet for litt over et år siden kampanjen «Trygg Trailer» i samarbeid med Statens vegvesen.

Første bedrift ut var da Nova Sea på Lovund.

Denne uka startet også Marine Harvest på Herøy kampanjen og i Nord-Norge er nå 11 bedrifter med.

Kampanjen vil i følge Statens vegvesen fortsette på ubestemt tid.



KAMPANJE: Logistikk-koordinatører ved Marine Harvest på Herøy, Lars Norum og Aina Fornes. (Foto: Jarl G. Sandholm)

Gjelden vokser saktere

OSLO. Norske kommuner, firmaer og privatpersoner hadde 6,6 prosent høyere innenlands gjeld i november 2011 enn i samme måned året før. Gjeldsvoksten er på vei ned. Fra oktober 2010 til oktober i fjor var veksten nemlig på 6,8 prosent, opplyser Statistisk sentralbyrå. Ved utgangen av november i fjor var denne gjelden på til sammen 3.482 milliarder kroner, 31 milliarder mer enn måneden før. Husholdningenes andel av denne gjelden var på 2.254 milliarder kroner. NTB



Ingen mistenkte etter Os-drapet

OS. Gjerningsmannen bak drapet på Hilda Feste (98) er fortsatt på fritlo. Politiet i Os henter inn bistand fra Kripos. – Vi har vært i løpende dialog med Kripos hele tiden, men nå har vi sendt en formell forespørsel om bistand både på den tekniske biten og den faktiske delen. Men hva konkret tildelingen blir kan jeg ikke gå inn på, sier politidoktor Asbjørn Ornstheim til NTB. Ornstheim opplyser at politiet allerede har fått svar på enkelte av de tekniske undersøkelsene og venter på ytterligere svar, men vil ikke gå nærmere inn på dem. NTB



SJÅFØRER. Semitrailersjåførerne Vladas og Vitoldas får Klappeda i Litauen har fått brosjyre og hodeklytt med Geir Thue ved Marine Harvest på Eggobones.

Dugnad for trygg trailer

Vegvesenet har alliert seg med Marine Harvest for å informere utlandske sjåførar om norske vegforhold.

HERØY. I praksis betyr det at utlandske sjåførar som kjører laks fra Marine Harvest sine slakteri i Norge får brosjyren «Truckers guide for kjøring i Norge» samt et hodeklytt som kan sikre lys i kritiske situasjoner.

– Saman med vegvesenet var vi i næringslivet problemet med utlandske sjåførar og norsk vinterføre på alvor, seier fabrikk-sjef Svein-Erik Nilsen ved Marine Harvest sitt anlegg på Eggobones.

Januar er ligesong for slakteriet nær likvelv var det måndag 10-12 vogntog innom for å hente laks. På ein normaldag kjører 25 vogntog og semitrailere ut fra anlegget, og ein stor del er utlandske.

Vintervegar Utlandske vogntog som sperrer norske vintervegar er ein gjenganger. Men dei

transportansvarlege på Marine Harvest på Eggobones meiner mykje har betra seg.

– Med jamne mellomrom ser vi ein og annan slubby bil, men standarden har gått veldig mykje opp dei siste åra. Utlendingsnærmar seg no norsk nivå, seier Geir Thue, som er andelingsjef ved ekspedisjonen på Marine Harvest på Eggobones.

Leitinga ved Marine Harvest meiner likevel at det er behov for kampanjen.

– Første snøfall kjem like overraskande på alle kvart år – både nordom og utlandinger. Og det er mykje anna som kan skape problem også, seier Svein-Erik Nilsen.

Til språk. I brosjyren har vegvesenet samla informasjon utlandske tungbilsjåførar treng for å drive trygg transport i Norge.

Standarden har gått veldig mykje opp dei siste åra



INFOKAMPANJE. Geir Thue (t.v.) og Svein-Erik Nilsen ved laks-slakteriet Eggobones med «Truckers guide for kjøring i Norge» på til språk.

Informasjonsmateriellet finst på ti ulike språk.

– Vi ønsker å rettleie alle som ønsker å drive transport i Norge. I brosjyren finst også kart over vegar som er vinterstengde, ferjestrekninger, kva som trengast av dekkutrusting og kjørttingar samt ein del lover og reglar som gjeld for å drive transport her, skriv trafikant- og koryrdirektør Kjell Bjørvik i forordet til brosjyren.

Litauen. Sjåførar Vladas og Vitoldas var mellom dei første som fekk informasjonsmateriellet på Eggobones. Dei to kjører for finske Vlantana – ein stor samarbeidspartnar for Marine Harvest.

Det to takka pent for hodeklytta dei fekk, og lovde å lese informasjonsmateriellet.

– Vi stiller strenge krav til dei som skal kjøre for oss, og heldigvis er det lenge sidan bilane med vår laks har hamma i treføll på vegane, seier Svein-Erik Nilsen og Geir Thue ved Marine Harvest på Eggobones.

SVEIN ERIK NILSEN
 svein.ernil@nova.no

FHL: – Tar ansvar

Det lauliske vogntoget som dro med seg en bergingsbil ned en fjelskrent på Helgeland var fylt opp med laks fra Marine Harvest på Herøy.

Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL), som er en stor transportaktør, sier det blir fullstendig feil i fiskerinæringen.

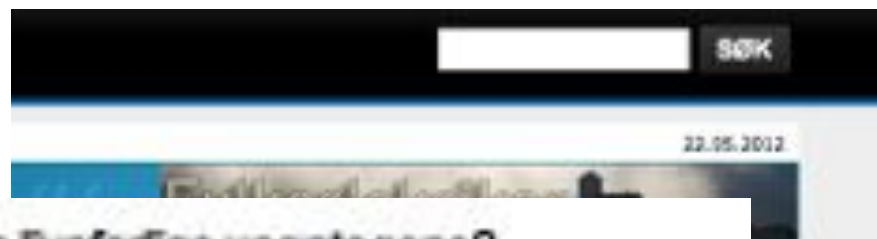
– Vi stiller strenge vi bruker Mye av u ofte er kjøper – og og betaler frakt, si A. Haram i FHL.

– Det betyr at nå storkonsern som er de som har an og ikke laksebed

FHL har ikke tall på denne type transp

- Les også: [Amb](#)
- Les også: [_Sj](#)
- Les også: [S3.y](#)

– Vi tar ansvar o næring. Gjennom Samferdselsdepi



Hvordan kan Norge stanse de livsfarlige vogntogene?

Kommentarer er lukket for denne artikkelen.

VISER **37** KOMMENTARER

Sorter etter **Nyeste først**

[Abonner via e-post](#) [Abonner via RSS](#)



[Pål Sandberg](#) 1 måned ago

Denne saken har mange sider. For det første har veiene i Norge blitt forsert i mange år. Politikerne har ikke peiling på infrastruktur og skjønner ikke hvilke merutgifter de påfører både produsenter og forbrukere i Norge. I tillegg har politikerne eller byråkratene påført norske transportører så store avgifter og skatter at mange er blitt konkurrert ut av markeder. Bare se hvor lang tid det går mellom hver norskregistrerte trailer på veien. For det andre er de trailere fra utlandet beregnet for

– Skuffet over turistinformasjonen
Harstad har to milliarder i gjeld
Ikke sett om å bytte ningjender
Fylkesmannen fra Herøy utli





Informasjonskampanje 1 uke, god tilbakemelding frå sjåførar, ingen kontroll , gode medieoppslag



Kontroll uke 1 – 12 – 83 stk trailere, god tilbakemelding, Noen få av trailerne hadde ikke M+S merket dekk, alle hadde nok av kjettinger, noen manglet surrefester for feste til fergedekk



Kontrollert 56 biler kun utenlandske. 8 biler hadde for lite kjettinger med (hadde bare 3-5 kjettinger) 6 biler hadde noe slitte dekk. Gitt bort kjeledresser og jakker.



545 biler kontrollert. Midten av november til ut i april. 1,6 prosent avvik mot 4 prosent i fjor. Mykje betre tilbakemelding i år, berre ei ulykke på en bil som var kontrollert.

1. Alle må med

2. Møte med transportbransjen

3. Vise til resultat 2012/13

4. Møte politikere vår 2013