

2016-09-06 15:00 CEST

Var är polisen som mitt i gatan står?

Politiken har skärpt vissa lagar för att komma tillrätta med olaglig lastbilstrafik och möjliggöra en sund konkurrens på transportmarknaden. Men var är trafikpoliserna som ska kontrollera den tunga trafiken? I senaste numret av Svensk Åkeritidning görs en genomlysning av trafikpolisen. En mycket oroande läsning.

Vi från transportbranschen har påtalat hur konkurrensvillkoren för godstågsbolag och svenska lastbilsåkerier har försämrats, mot bakgrund av en ökande andel lastbilar som körs på ett olagligt sätt och därmed pressade priser. Olagligheter i den tunga lastbilstrafiken kan handla om chaufförer som kör för länge utan pauser, utan yrkeskompetens, med överlast eller utan riktig lastsäkring men även om fylleri, hastighetsöverträdelser eller helt enkelt förare som inte har rätt att köra i Sverige.

Svaret från ansvarigt politiskt håll har då bland annat varit att vi skärpt reglerna, höjt sanktionsavgiften och infört möjlighet till klampning av lastbil i 24 timmar. Men detta blir ganska verkningslöst utan en fungerande trafikpolis med resurser. Åkeritidningens genomlysning är alarmerande och behovet av ökade resurser till en trafikpolis med kompetens att kontrollera den tunga trafiken blir central.

Här några axplock ur Åkeritidningen nr 9 2016:

- Totalt 187 yrkestrafikpoliser kontrollerar den tunga trafiken i hela Sverige.
- 1991 fanns det 72 trafikpoliser i Göteborg, idag finns det 20. Samtidigt har lastbilstrafiken ökat kraftigt.
- Lastbilar som klampas kan rulla vidare efter 24 timmar, med obetalda böter.
- En del regioner i Sverige hade ingen övervakning alls av den

tunga trafiken sommaren 2016.

- Region Nord täcker 52 procent av Sveriges yta, här finns 17 trafikpoliser.
- Trafikpoliser påstår att de används som en personalpool och därför många gånger får rycka in när det behövs poliser till helt andra uppgifter.
- Över 80 procent av tillfrågade trafikpoliser i Åkeritidningens enkät, svarar att de inte klarar av att kontrollera den tunga trafiken. Ännu fler tror att det blir sämre om 3 år.
- Medelåldern på trafikpoliserna är hög och många går i pension de närmaste åren. Kritisk utmaning att nyrekrytera och föra över den kompetens som finns hos dessa.

Trafikpoliser märker också en attitydförändring hos många av de lastbilschaufförer de kontrollerar. Förr var chaufförerna irriterade när polisen stoppade dem. Idag är många tacksamma, de vill ha en sund konkurrens och få slut på den laglöshet som rådet på vägarna, säger en av poliserna i Åkeritidningens enkät.

Skärpta lagar är bra men utan en resursstark och kompetent trafikpolis uppnår man inte de resultat man eftersträvar och osund konkurrens och risker i trafiken består. Rikspolischefen Dan Eliasson säger i Åkeritidningen att han är medveten om problemet med att många trafikpoliser närmar sig pensionsåldern och polisen arbetar fram en ny trafikstrategi nu. En kompetensförsörjningsplan tas fram och sakta men säkert kommer vi att bygga framtidstro, avrundar Dan Eliasson.

Förutom rekrytering och kompetens för att följa upp lagefterlevnaden, så kan det vara dags att ta diskussionen om en avdelad trafikpolis. En grupp som prioriterar övervakningen av den tunga trafiken och som inte rycks bort till helt andra polisuppgifter. Det finns erfarenheter från Tyskland med en speciell polis för kontroll av yrkestrafiken som bör studeras. Trafikpolisen får inte vara en personalpool för rockkonserter, fotbollsderbyn eller trevliga jippon.

Med dagens trafikövervakning har inte konkurrensvillkoren blivit sundare inom transportbranschen, nya lagar till trots.

Mats Hollander, kommunikationsdirektör, Green Cargo

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt

010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt

Chef Kommunikation & Public Affairs

stephan.ray@greencargo.com