

Knut Gjerseth Olsen

Ulykken

I februar 2012 døde en ung kvinne etter at en lastebilsjåfør mistet kontroll på hengeren. Skyldtes det råkjøring, eller var noe galt med bremsene?

Thomas Elvrum befant seg på en forblåst parkeringsplass ved bygda Dombås midt i Norge. Det var februar og klokka hadde passert fem om morgenen. Alt var fremdeles som det skulle være. Kjæresten satt i passasjeretet. Selv sto han utenfor, mellom trekkvogna og en henger han akkurat hadde koblet på. Hengeren var lastet med seks paller frossenpizza, som han skulle kjøre tilbake til Trondheim. Det var bare en tidel av det hengeren hadde plass til. Som å kjøre luft.

Thomas Elvrum hadde vokst opp i familiebedriften Elvrum Transport. Han hadde ikke tall på hvor mange ganger han hadde kjørt over Dovre, men i dag var første gang kjæresten var med. De skulle snakke sammen om fremtiden. En skikkelig kosetur, hadde han sagt til henne før de reiste sørover fra Trondheim mot Dombås for å hente hengeren.

Han holdt en ledning i hånda. Den ene enden var festet til trekkvogna. Han plagget den andre enden inn i hengeren. Så kløv han opp den lille trappa og satte seg bak rattet.

Det var kaldt i Midt-Norge denne morgenen, men førret var greit, i alle fall da de hadde kjørt fra Trondheim fem timer tidligere. Han kjente ruta ut og inn: Opp over Dovre, ned Drivdalen, så gjennom skibygda Oppdal og videre nordover til Trondheim.

De svingte ut av parkeringsplassen og ned på europaveien. Det eneste kjøretøyet de så da de kjørte nordover mot Oppdal, på viddene over Dovrefjell, var brøytebilen.

Anders Bjerkelund, samboeren Vibeke Ohrstrand og vennene Ruth og Thor-Gunnar sto utenfor Shellstasjonen på Oppdal og varmet seg på kaffe og sigaretter. Anders og Vibeke hadde fått barnevakt til sine to barn og leid en hytte i Hemsedal for helga. Det er langt fra Kristiansund til Hemsedal. De hadde lagt seg klokka ni kvelden før og stått opp halv fire for å hente vennene. Det måtte være rundt null grader, ble de enige om, og satte seg inn i bilen igjen, en Volkswagen Passat stasjonsvogn fra 2006. Vennene satte seg i baksetet. Ruth begynte å duppe av.

Vibeke Ohrstrand satt i passasjeretet med den sorte dunjakka på. Anders Bjerkelund svingte ned på Europaveien som skulle ta dem sørover fra Oppdal mot Dombås. De første meterne var det godt norsk vinterføre, men en kilometer sør for Oppdal ble det forferdelig glatt. Bilen han kjørte var i god stand, den hadde nettopp vært på service og hadde nye vinterdekk, men Anders og Vibeke ble enige om at de ikke hadde det travelt. De neste kilometerne sneglet de seg fram i snaue 30 kilometer i timen. Det ble bedre feste i veibanen igjen lenger opp mot Dovre, og Anders økte farten til over 50 da han kjørte inn i Drivdalen.

Thomas Elvrum merket at det var litt vind og snøfokk på veien, men ellers var det greit vinterføre, syntes han. Han holdt rundt 80 kilometer i timen, noen ganger lavere, andre ganger også litt mer, i alle fall på de rakeste strekkene. Han hadde kjørt her så mange ganger før.

Han kjørte nordover ned Drivdalen, gjennom de små svingene og opp mot en bakketopp. Festet var godt. Da han nærmet seg toppen av bakken slapp han gassen og, forteller han i ettertid, flyttet foten over til bremsepedalen. Det var da, akkurat idet han nådde toppen av bakken, han så ut i bakspeilet og oppdaget hengeren som plutselig slengte ut til venstre. Han forsto ingenting.

Langt der framme, i bunnen av bakken, så han lysene fra det som måtte være en personbil.

Anders Bjerkelund så semitraileren et par hundre meter lenger fremme, på toppen av en lang, slak bakke. Traileren bevegde seg unaturlig, syntes han. Det var som om den kastet på seg. Han la foten på bremsen og senket farten til under tretti.

På toppen av bakken prøvde Thomas Elvrum å få kontroll, men kreftene i hengeren var sterke. Skrensen ut til venstre ble etterfulgt av en skrens mot høyre, ut i brøytekanten, og forsøkene på å rette opp kjøretøyet var nytteløse. Nå begynte trekkvogna også å slenge fra side til side. Hengeren hadde tatt kontroll. De traff autovernet, og kjæresten hylte.

Anders Bjerkelund så at lyktene fra førerhuset vendte ut mot elva. Traileren gled over i hans kjørebane i sakseformasjon; førerhuset var vridd rundt og lå klistret langs hengerens venstre side. Hengeren fosset framover i kjørefeltet der hele traileren skulle ligge. Det digre fartøyet dekket nesten hele veibanen, og det var autovern på begge sider. Hengeren var på vei over i hans kjørebane, og den eneste muligheten han hadde var å svinge over i feil kjøreretning for å komme seg rundt monstret. Han bestemte seg for å prøve det. Han svingte over i feil kjørebane og forsøkte å komme forbi hengeren og unngå frontkollisjon.

Ti sekunder senere klarte Thomas Elvrum endelig å stanse semitraileren. Merkelig nok hadde den rettet seg opp, og sto nå pent og pyntelig parkert i riktig kjørebane. Ved siden av ham satt kjæresten og skrek, men herregud; det hadde gått bra, tenkte han.

Han spurte kjæresten hvor det var blitt av personbilen de hadde sett langt foran seg. Så falt blikket hans inn i bakspeilet.

Ruth våknet av at noen ropte, og så ut frontruta. Det siste hun tenkte, var at dette uansett ikke går bra. Hun lukket øynene. Hun kjente et sammenstøt. Så et til, som varte lenger. Etter det var alt stille.

Pipingene i ørene gjorde at hun ikke hørte noe, men hun så at verken Anders eller Vibeke var våkne. Hun oppdaget at Thor-Gunnar ikke pustet. Han hadde kramper, og lå delvis over henne. Hun fikk dyttet ham unna, sparket opp døra og kom seg ut av bilen.

Thomas Elvrum klatret ned den lille trappa fra førerhuset og løp ned mot stasjonsvogna som sto 150 meter unna med nødblinkene tent.

«Går det bra?» ropte han da han nærmet seg.

«Nei!»

Ruth fikk lagt Thor-Gunnar i stabilt sideleie. Munnen og nesen hans var dekket av blod, men han pustet. Thomas Elvrum forsto ingenting. Mens han hjalp til med Thor-Gunnar, spurte han hva som hadde skjedd, hvor de hadde kollidert. Ruth tok seg ikke tid til å svare. Elvrums kjæreste, som sto og skrek, hadde en telefon som virket, og de fikk ringt ambulanse.

Anders Bjerkelund kom seg ut av bilen. Han så skiboksen som lå i veibanen, og han så at Thor-Gunnar fikk hjelp. Han så også at samboeren Vibeke fortsatt satt i bilen. Han ville ikke gå bort til henne. Han forsto at hun var hardt skadet, og klarte det ikke. Han så at Ruth sto der. Hun var sykepleier og hun sa at Vibeke pustet svakt.

Thomas Elvrum sto midt på Europaveien og forsto ikke hvordan personbilen nå kunne befinne seg bak ham. Mens han prøvde å hjelpe de unge menneskene, de kunne ikke være mer enn 25 år, fór tankene gjennom hodet hans. Hadde det plutselig blitt glattere der oppe på bakketoppen? Kom jenta i passasjeret til å overleve? Og hva med gutten fra baksetet? Var det hans feil at hengeren hadde slengt ut til venstre, eller var de alle rammet av noe som var utenfor hans kontroll?

Halvannet år senere skulle denne februar morgenen i 2012 havne i retten og bli midtpunkt i en langvarig norsk strid om trafikksikkerhet, en gul koffert og en oppfinner fra Sørlandet.

Normaltilstanden til en lastebil er motsatt av en vanlig personbil: Før du starter lastebilen står den i full brems. Kraftige fjærer presser bremseklossene ned. For at du skal kunne kjøre, må lufttrykket øke og fjærene og dermed bremseklossene trekkes tilbake slik at hjulet kan rulle. Du opphever altså bremsekraften når du kjører. Bakgrunnen er sikkerhet: Hvis det oppstår en feil, vil bremseklossene falle på plass og lastebilen bremse for fullt av seg selv. Hjulene vil stå på stivt, som man sier i lastebilmiljøet.

Lastebilbremses testes på samme vis som bremsene på privatbiler; gjennom EU-kontroller. Hver aksel bestående av to hjul kjøres opp på en såkalt rulleprøve der bremsekraften måles.

En slik rulleprøve ser ut som to svære kjevler satt inntil hverandre. Rullene går rundt i om lag to og en halv kilometer i timen, og inne i bilen trækkes bremsen ned.

Rulleprøven forteller deg så hvor mye den bestemte hjulakselen bremses. Så testes neste hjulaksele – en lastebil har fort tre-fire slike. Til slutt regner man ut hvor mange meter lastebilen trenger for å stoppe hvis den kjører i for eksempel 80 kilometer i timen.

Denne matematiske måten å teste bremsekraft på har vært standard i Norge i flere tiår.

Allerede ved årtusenskiftet var norske myndigheter klar over at disse rulleprøvene ikke var pålitelige. Norske lastebilsjåførere rapporterte at bilen kunne få pålegg om utbedring av bremsesystemet ett sted, så bli godkjent når de testet den på en annen rulleprøve. Andre fortalte om biler som ble godkjent selv om de i realiteten knapt bremses i det hele tatt.

For industriens del kunne de upålitelige testene føre til kostbare og unødvendige reparasjoner. For alle andre: Ble livsfarlige lastebiler, med bremsesystemer som ikke virket, sendt ut på norske veier?

Per Yngve Knudsen, som jobbet i Vegvesenet den gang og som er pensjonist i dag, forteller at han og kollegene etter å ha mottatt klager testkjørte tre nye rulleprøvere. Resultatene var helt ulike. De presenterte funnet under et fagseminar og Vegdirektoratet besluttet etter hvert at Biltilsynets Agderkontor skulle gjennomføre en undersøkelse. Knudsen forteller at de i 1999 kjørte rundt og kontrollerte 144 rulleprøvere i hele landsdelen.

«Vi testet samme bil og samme sjåfører på én rull først uten, så med last. Først lot vi verkstedets folk gjennomføre sin kontroll, så testet vi selv etterpå. Vi fant store avvik. Vegdirektoratet var helt enig med oss i at dette var helt uakseptabelt», sier Knudsen.

Upålitelig kontroll med lastebilbremsesystemer. Det burde være førstesidestoff. Rapporten Vegdirektoratet laget ble imidlertid holdt hemmelig.

«Vegdirektoratet mente dette var så alvorlig at vi ikke ville få arbeidsro hvis det kom ut. Vi skulle jobbe i fred for å finne ut av dette», sier Per Yngve Knudsen.

Tre år senere, i 2002, ble problemet omtalt i en rapport fra Nordisk Vegteknisk Forbund. Der heter det: «Undersøkelser har vist at det er store avvik på resultat fra flere bremseprøvere [...]. Utvalget mener slike forhold ikke er akseptable, både med hensyn til trafikksikkerhet og kundenes rettssikkerhet».

Spørsmålet er hva som ble gjort siden. Og om det har noe å gjøre med det 26 tonn tunge kjøretøyet Thomas Elvrums mistet kontroll over i Drivdalen.

Anders Bjerkelund kom til seg selv sittende i en trailer som hadde kommet til ulykkesstedet rett bak Thomas Elvrums. Telefonloggen fortalte ham at han hadde ringt sin far og 113, men han husket ikke noe av det. Han hadde blitt plassert her for å holde varmen mens ambulanspersonellet jobbet utenfor. Anders Bjerkelund var i sjokk. Igjen og igjen spurte han trailersjåføreren hva som hadde skjedd, og han prøvde

å ringe samboerens mor, men ble forhindret av trailersjåføren. Da ambulanspersonellet kom, gikk Anders Bjerkelund ut av traileren og bort til bilen han hadde kjørt. Der fikk han beskjed om at samboeren var død. Han ble lagt på en bære og fraktet til St. Olavs hospital i Trondheim sammen med Thor-Gunnar, som var hardt skadd og Ruth, som ikke hadde store fysiske skader. Det var kaldt i helikopteret.

Samtidig ankom politiet og Vegvesenets ulykkesgruppe. De tok bilder av skader på autovernet, av spor i snøen, av dekkene og av ulykkesbilene. Langs hengeren til Thomas Elvrum fant de spor av en sort dunjakke. Thomas Elvrum ble satt i en politibil og kjørt til Rennebu lensmannskontor for avhør. Senere ble han siktet for uaktsomt bildrap. Han forsto ingenting.

Lenge før alt dette, før norske myndigheter oppdaget problemene med bremsekontrollen; før Thomas Elvrum satt i et avhørsrom og prøvde å tegne hva som hadde skjedd, ble en personbil meid ned av en trailer i et veikryss i Arendal. En ung mann døde. Ulykken gikk hardt innpå hans fetter og nære venn Helge Andersen. Trailersjåføren var ikke å laste for ulykken, men hva om bremsene hadde vært bedre? Helge Andersen tenkte mye på de små marginene.

Han hadde vokst opp i farens transportfirma. Allerede som 16-åring hadde han verkstedjobb og skiftet bremsebånd. Han utdannet seg til bilmekaniker, og da ulykken rammet fetteren ble han opptatt av bremses. I 1989 fikk han jobb i Biltilsynet. Den første han hilste på var Per Yngve Knudsen, mannen som ti år senere skulle reise Sør-Norge rundt og teste rulleprøvene.

De to begynte å snakke om dødsulykker, og det viste seg at Knudsen hadde vært med i granskningen av ulykken der Helge Andersens fetter ble drept. Lastebilen hadde ikke gode nok bremses, sa Knudsen. En gnist ble tent hos Helge Andersen.

Vegdirektoratet tok fatt i problemene i 1999. I 2002 ble Aust-Agder og Rogaland utnevnt til spesialistfylker for bremsekontroll på tunge kjøretøy. Andersen fikk en rolle, og en av oppgavene var å «utvikle og prøve ut nye kontrollmetoder». Knudsen og Andersen kjørte bremsetester og diskuterte. Kontakten ble tett.

Semitrailere, som den Thomas Elvrum kjørte den fatale februar dagen, består av to deler: En trekkvogn og en henger. De to skal ideelt sett bremse like mye. Hvorfor? Se for deg at kjøretøyet kjører i 80 og at bare trekkvogna bremser. Hva skjer da med hengeren, som er festet til trekkvogna på et lite punkt? Tilsvarende hvis hengeren bremser for fullt mens trekkvogna suser av gårde: Hengeren vil kunne få skrens.

I en rulleprøve tester man hjulaksel for hjulaksel i drøye to kilometer i timen. På hver av akslene er det feilmarginer. Det skaper usikkerhet. Det fantes et alternativ til rulleprøvene, en såkalt retardasjonsmåler. Dette er et lite måleapparat som ligger i bilen og registrerer hvor stor bremsekraften faktisk er når man bremser med full last og i full fart på vei. En slik måling gir deg fasiten, mente Knudsen og Andersen.

Men også retardasjonsmåleren var problematisk: Det var ikke var mulig å finne ut hvor stor del av bremsejobben trekkvogna gjorde og hvor mye hengeren gjorde. Knudsen og Andersen mente det var fare for at hengeren kunne bremse mye mer enn trekkvogna, noe som kunne være farlig på glatt føre.

Som ungdom hadde Helge Andersen bygget en brøytebil for sin far. Det var da han oppdaget hvordan en bremse fungerer: Det er luftventiler som styrer. Han mente at det måtte være mulig å måle lufttrykket. På begynnelsen av 2000-tallet utviklet han en prototype, en koffert man kunne koble mellom trekkvogna og hengeren, som målte hvor mye bremsejobb som ble sendt bak til hengeren. Boksen skulle med tid og stunder bli gul, og skape en aldri så liten faglig krig.

Andersen leverte konseptet til forslagskassen til Vegvesenet, og prøvekjørte prototypen på trafikkstasjonen i Stavanger. Den virket «helt sinnssykt på første forsøk», sier han. Vegvesenet likte ideen, og henviste ham videre til patentstyret. Derfra ble han sendt til Innovasjon Norge, og siden satt i kontakt med inkubatoren Coventure, som er del av Næringsdepartementets program for nyskaping og innovasjon. Coventure mente at oppfinnelsen kunne bli et viktig bidrag til trafikksikkerhet. Folk døde tross alt i trafikken. Og ble dømt for uaktsomme bildrap.

Coventure gikk i dialog med Vegvesenet. Resultatet var en avtale som ga Andersen rett til å kommersialisere og å bruke sin egen fritid. Coventure gikk inn på eidersiden og bidro både med startkapital, kompetanse og en daglig leder. Etter 2009 ble det brukt betydelige offentlige og private midler på Kombimatic. Bedriftsutviklingsleder i Coventure Petter Amundsen sier Vegvesenet var «svært positive og ønsket lykke til». Produktet ble siden patentsøkt og det ferdige produktet Kombimatic ble presentert for bransjen.

I tiden som fulgte reiste Helge Andersen rundt og testet biler. Han koblet den gule kofferten til bremseslangene som styrer lufttrykket mellom hengere og trekkvogner. Han oppdaget det som Vegdirektoratet hadde sett under utredningen i 1999: Biler som var godkjent på rulleprøver, var ikke i nærheten av å ha gode nok bremses. Biler som hadde fått pålegg om reparasjoner, var gode nok. Han så hjulene låse seg og stå på stivt på hengere som skulle være i orden. Godkjente biler ble parkert, parkerte biler tatt ut på veiene. Det var stor interesse i bransjen og i media. Dagens Næringsliv var med på en demonstrasjon av en godkjent bil som fikk hjullåsing. «Feilen kan i seg selv føre til at hele hengeren vrir seg ut og knuser alt som kommer i dens vei», sa Helge Andersens, og hans sjef sa han var stolt av å ha så kreative mennesker i gruppen sin.

I dag, fem år senere, er Vegsjefen er politianmeldt. Helge Andersen er sykemeldt og føler seg truet, frosset ut og latterliggjort. I dag finnes ledere i Vegvesenet som nekter å si «Kombimatic».

Thomas Elvrum var langt nede etter dødsulykken. Han var siktet for uaktsomt bildrap. Ordet slo imot ham. Var han drapsmann? Han fikk ikke sove om nettene, så bilder av

de skadde i hodet sitt. Han var nervøs, anspent, stresset. Han følte seg tom, nesten apatisk. Han måtte tilbake på jobb, men kunne ikke kjøre lastebil. Hans to brødre, som driver Elvrum Transport sammen med ham, ordnet midlertidig jobb til ham ved et lager de samarbeidet med.

Da han kom inn på lageret møtte han en 22 år gammel sjåførkollega, Chris Stephan Farstad. Han var ved lageret i samme ærend. Bare fire måneder før Thomas Elvrums dødsulykke hadde Farstad vært i en ulykke. Også han på glatte vinterveier, også han fordi hengeren på lastebilen plutselig hadde skrenset. Rett nok har Elvrum Transport over førti lastebiler i parken, men to dødsulykker på så kort tid vakte oppsikt.

I dag forteller daglig leder i familiefirmaet, storebror Stig Elvrum, om en tung tid. De har skjerpet inn rutinene rundt uttak av kjøretøy, og har nok hyppigere kontroll på eget verksted, men Stig Elvrum sier de i løpet av 35 år aldri har vært borti dødsulykker de har skyld i. Han tror de ble rammet av noe som var utenfor deres kontroll. Noe den gule kofferten og Helge Andersen kanskje kan avdekke.

To mennesker omkom under Chris Stephan Farstads ulykke. Han stormet selv ut av traileren, og så de grusomme scenene. Farstad ringte ambulanse og prøvde å livredde. Han ringte sin samboer. Han var kort og behersket på telefon, forteller hun. Han ringte også sin far, og faren gråt i telefonen.

Også Farstad ble tiltalt for uaktsomt bildrap. Da han skulle vitne under rettssaken, brast han i gråt og sa til de etterlatte at han var så utrolig lei seg for det som hadde skjedd. Dommeren svarte at de hadde forståelse for at dette var tøft også for han. Han var ikke å laste, fant retten ut. Chris Stephan Farstad gikk fri.

En dag kom altså en sønderknust Thomas Elvrum inn på lageret. De to kjente hverandre fra før. Ikke bare var de sjåførere i samme bedrift, men Thomas Elvrum hadde lært opp Farstad da han begynte å jobbe i selskapet. De to fant trøst i hverandre. Granskingsingen etter ulykken forteller at bremsene på hengeren hadde fått en såkalt blokkering. Hjulene sto på stivt.

Et halvt år senere var det Thomas Elvrums tur til å møte i Trondheim tingrett. Der fikk han se de tre overlevende igjen. Ruth var sykemeldet. Thor-Gunnar ble sendt fra klinikk til klinikk for å finne ut hva hodepinen som følte som en sag i bakhodet da den nå og da inntraff, skyldtes.

Anders Bjerkelund begynte så smått å erkjenne at livet ikke lenger var det samme, at han var alene med barna, at han måtte få til dette uten sin Vibeke.

Alt var Thomas Elvrums feil, mente retten. Han hadde kjørt for fort, sto det i dommen. Det var det gode grunner for å mene: I rapporten fra Vegvesenet het det at han hadde holdt en «høy hastighet på rådende føre», høyere enn andre tunge kjøretøy som kom bak ham, høyere enn man bør når det er glatt.

Men i samme rapport står også at farten alene «normalt sett ikke skal medføre en skrens». Det var altså noe annet. Han anket på stedet og bestemte seg for å prøve å finne ut hva som hadde skjedd, hva dette andre hadde vært.

Det var da en sørlending ringte og fortalte om den gule kofferten. Han hadde lest om ulykken og hadde en teori om hva som kunne ha skjedd da han mistet kontrollen den fatale februar dagen i 2012.

Vegmyndighetene hadde i det stille jobbet for å utbedre bremsekontrollene siden de oppdaget problemet i 1999: Bedre opplæring av de som utfører rulleprøvene, bedre teknisk kalibrering av selve rullene. I 2005 gjennomførte Per Yngve Knudsen og hans kolleger en ny undersøkelse og fant at det fremdeles var store avvik. Rulleprøvene var ikke til å stole på. Det var i dette bildet Helge Andersen utviklet den gule kofferten.

«I 2005 sendte vi rapporten som viste det samme som i 1999 inn til Finn Larstuen i Vegdirektoratet. Siden skjedde ingenting», sier Knudsen i dag.

Finn Larstuen. Helge Andersen, Per Yngve Knudsen og kretsen rundt den gule kofferten har havnet i krig med Vegdirektoratets mann. Partene snakker ikke sammen andre steder enn gjennom rasende mailer og brev i spaltene til fagbladet Vegen og Vi.

3. november 2010 gikk et brev ut fra Vegdirektoratet til de fem regionkontorene der bremses kontrolleres. I brevet het det at rulleprøver var den eneste godkjente metoden. Vegdirektoratet «presiserer at Kombimatic ikke kan eller skal erstatte bruken av rulleprøvere». Brevet, som satte en effektiv stopper for den gule kofferten, var signert Finn Larstuen.

Helge Andersen forsto lite. Rulleprøvene var ikke pålitelige, det hadde myndighetene visst i årevis. Den gule kofferten kunne være et supplement, den kunne avsløre farlige hengere. I et brev fra Vegvesenet til Kombimatic heter det at «det ikke er formålstjenlig å benytte Kombimatic (...). Bakgrunnen er at vi har tillit til rulleprøver som testmetode».

I et senere svarbrev innrømmer Vegvesenet likevel at de i flere år har sett at de får «forskjellige resultater med samme kjøretøy på gjentagne kontroller(...). Dette er en situasjon som Statens vegvesen ikke kan være bekjent av». I brevet forklares at man tror kunnskap hos kontrollør, vedlikehold og kalibrering er viktig, og at Vegdirektoratet «vil vurdere å iverksette tiltak».

Den gule kofferten var ikke et av tiltakene som ble vurdert. EU-direktivet pekte tydelig på rulleprøver som standard kontrollmetode. Ryktene begynte å svirre i miljøet rundt Helge Andersen om at Vegdirektoratets Finn Larstuen var kjøpt og betalt av selskapene som leverer rulleprøver. Vegdirektoratets mann var nemlig i ferd med å skifte beite.

Sommeren 2013 etablerte Helge Andersen og Thomas Elvrum kontakt. Andersen satte seg inn i dommen fra tingretten og Vegvesenets ulykkesrapport.

Bilen var EU-godkjent. Bremsene fungerte ifølge rulleprøven, og det var i og for seg ingen grunn til å tro at det var galt. Men Andersen reagerte på at den hadde fått så

kraftig skrens på hengeren når han holdt en fart på rundt 80 – selv om det var glatt. Bilen hadde elektroniske bremsesystemer, de to delene skulle snakke sammen gjennom kabelen Thomas Elvrum hadde koblet sammen før han kjørte fra Dombås. Helge Andersen mente han hadde sett slike ting før, og at det fort kunne handle om at hengeren hadde overbremset. Vegvesenet fant ikke bremsefeil på hengeren, men hva om det hadde vært et brudd i kabelen? Hva om hengeren og trekkvogna ikke snakket sammen i det hele tatt?

Andersen og Elvrum avtalte at Kombimatic-delegasjonen skulle komme en tur til Trondheim og ta en titt. Det måtte skje før ankesaken kom opp i lagmannsretten.

Helge Andersen og hans gule koffert så lenge ut til å bli en liten bremserevolusjon. I dag beskriver han det som en fantastisk tid. Fantastisk fordi han ble løftet opp av bransjen og av egen arbeidsgiver. Tid fordi den er forbi.

Vegdirektoratets Finn Larsstuen var på tampen av karrieren da han sendte notatet som satte en stopper for Kombimatic. Dagen før hadde han registrert sitt eget enkeltpersonforetak, Larsstuen Consulting. 1. januar, to måneder senere, kom en pressemelding om at Finn Larsstuen nå skulle jobbe som konsulent for Autobransjens Landsforening, ABL, en interesseorganisasjon som blant annet representerer selskaper som importerer og selger rulleprøver. I pressemeldingen het det at Larsstuen blant annet skal hjelpe med «problemer knyttet til bremseprøvingsutstyr på tunge kjøretøyer».

Det kom senere frem at daglig leder av ABL deltok på Larsstuens avslutning da han ga seg i direktoratet. Det gjorde folk fra alle organisasjonene han hadde samarbeidet med, men de mest konspiratoriske i bransjen så på det som et tegn på for tette bånd.

Et par måneder etter at han sendte brevet som stoppet den gule kofferten, deltok Larsstuen i møter med Vegdirektoratet på vegne av ABL.

Ifølge både Larsstuen og hans tidligere kolleger hadde han ingen restriksjoner da han sluttet i Vegdirektoratet, og han ble han behandlet som alle andre da han kom tilbake som representant for ABL. Men kretsen rundt den gule kofferten gikk til angrep. Sjøfører Helge Tollefsen skriver i et brev til vegmyndighetene at «Larsstuen har (...) tilrettelagt for seg selv, og benyttet det offentliges midler til dette (...). Vet dere hva man kaller dette? Korrupsjon». Daglig leder i Nomeland Anlegg, Steinar Nomeland, skrev i et brev til Vegvesenets avdeling på Sørlandet at de dekker over «feil som medfører at et ukjent antall vogntog til en hver tid kjører rundt på norske veier med bremsefeil (...). Vi som arbeider innen anleggsbransjen er tradisjonelt kjent for å være noen «tøffe typer». Men vi kommer ALDRI til å bli så tøffe at vi sender våre sjåførere ut på veien med åpenbare bremsefeil». Både Nomeland og Tollefsen allierte seg med Helge Andersen. Et miljø begynte å vokse fram rundt den gule kofferten, og konflikten ble het. Enkelte av Helge Andersens gamle kollegaer betegnet kretsen som «bremsemafiaen».

Kretsen rundt den gule kofferten besto av fagfolk som hadde jobbet med bremses halve livet. Petter Amundsen i Coventure sier behandlingen Vegvesenet og Vegdirektoratet har gitt Andersen er «ubegripelig».

«Kombimatic er utviklet med deres velsignelse og med offentlige penger fra Coventure for å løse et velkjent problem. Det er en merkelig situasjon. Vi er satt til å forvalte offentlige penger for å bidra til innovasjon også i offentlig sektor. Da produktet var ferdig for markedet opplevde vi at Vegvesenet la hindringer i veien. Et eksempel er at Vegvesenet i et møte påstod at Kombimatic måtte godkjennes av Vegvesenet før det kunne selges. Når vi etterlyste søknadsrutinen, fikk vi etter flere måneder beskjed om at godkjenning ikke var nødvendig likevel. Da hadde vi tapt et halvt år», sier Amundsen.

I Coventures årsberetning heter det at det er «brukt betydelige offentlige og private midler(...). Derfor er det vanskelig å forstå at Vegvesenet avviser videre dialog». Også en ansatt i Vegvesenet reagerte. Han varslet i en e-post til sin sjef om Larsstuen skifte av beite, som han mente var grunnlag for mistanke om korrupsjon. Mistanken ble kontant avvist av Vegdirektoratet, men bråket bare fortsatte.

I mai 2012 kontaktet transportfirmaer på Sørlandet, anført at Steinar Nomeland, privatetterforskerne Finn Abrahamsen og Jan-Arnt Skjølde for å granske saken. Etter et års arbeid, var konklusjonene å betrakte som en krigserklæring mot Vegvesenet. Ikke bare mente de to at saken burde anmeldes til Økokrim. Riksrevisjonen burde også undersøke om Finn Larsstuen var korrupt, hvorfor et verktøy som kan avdekke svakheter ved rulleprøvere settes til side og om avvisningen av Kombimatic kan ha medført dødsfall og feilaktige drapsdommer.

Personer i miljøet rundt Kombimatic – ikke Helge Andersen selv, men Helge Tollefsen og Steinar Nomeland, politianmeldte vegsjef Terje Moe Gustavsen for grov tjenesteforsømmelse for å ha latt Finn Larsstuen holde på. Saken ble henlagt, og Larsstuen har svart på påstandene som har vært slengt i hans retning med trussel om injuriesøksmål.

I 1999, samme år som vegmyndighetene oppdaget at rulleprøvene ikke var til å stole på, innførte Vegvesenet «Nullvisjonen». Målet var null drepte og skadde i trafikken. Tallet på drepte sank fra 310 i 2002 til 145 i 2012. I 2013 har antallet drepte økt igjen, til 190. Hovedbildet er likevel en nedgang det siste tiåret.

Tunge kjøretøy er involvert i rundt 30 prosent av disse ulykkene. I 2010 gransket Vegvesenet alle dødsulykker med vogntog i årene 2005 til 2008. Skreller vi vekk utforkjøringer, selvmord og ulykker forårsaket av personbilen og ser utelukkende på møteulykker der vogntog har skylden, står vi igjen med 18 dødsulykker i denne perioden. Disse har oppstått etter at vogntoget kom over i feil kjørefelt. Åtte av dem skyldtes en «oppbremsing og/eller en skrens» fra vogntogets side.

Er det mye? Ifølge Nullvisjonen er det åtte for mange. I tillegg mener Helge Andersen mørketallene er høye: Etersom kontrollen med bremses er upålitelig, vet man ikke

hvor ofte det faktisk er bremsene som svikter. Han tror bremsesvikt ligger bak flere av ulykkene der Vegvesenet har konkludert med andre årsaker.

Thomas Elvrum står på en forblåst kjørebane like sør for Trondheim lufthavn Værnes. Halvannet år har gått siden dødsulykken. På toppen av bakken ser han en trekkvogn som er identisk med den han kjørte. På den er hengeren fra ulykken heftet. Et stort arr er fortsatt å se på hengerens venstre side, der trekkvogna deiset inn da den seilet nedover den glatte veien i Drivdalen. Ved siden av Thomas Elvrum står Helge Andersen med den gule kofferten i hånda. Veibanen er vannet og dermed noe glatt.

«Nå har vi koblet opp bremsesystemet slik at det fungerer som det skal. Så skal vi se om vi klarer å framkalle en skrens på hengeren når alt virker som det skal», forklarer Helge Andersen.

Andersens kollega begynner å kjøre nedover i snaue 40 kilometer i timen. Han svinger trekkvogna brått fra side til side for å se om hengeren begynner å slenge som følge av en slik manøver. Den ligger rolig bak og følger trekkvogna. Helge Andersen konkluderer med at det er forferdelig vanskelig å få til en skrens av den typen Thomas Elvrum opplevde når alt fungerer som det skal. Rett nok var det glattere den dagen, og Elvrum kjørte fortere, men likevel.

Vegvesenet og politiet gjorde sine undersøkelser i etterkant av ulykken. De fant flere historiske feil i en slags «black box» lastebiler er utstyrt med, men de lå langt tilbake i tid og var dermed ikke relevante. I tingretten ble disse feilene dermed ikke et tema.

Like etter at han var dømt, ga Thomas Elvrum og Helge Andersen et verksted oppgaven med å sjekke bremsene på nytt. Mekanikeren fant de samme historiske feilene Vegvesenet hadde sett.

Men. Med liten skrift nederst på skjemaet mekanikeren fylte ut, står følgende: «Stikke tre og sju er løs i festet». På spørsmål om hva det betyr, forklarer mekaniker Oddvar Syrstad at han ikke klarte å oppnå kontakt med hengeren da han skulle leite i black boxen. Problemet var kabela mellom trekkvogna og hengeren. Denne er utstyrt med sju små stikker, og to av dem var delvis klemt inn. Den ene skulle tilføre strøm, men Syrstad måtte fikse stikken, trekke den helt ut, for i det hele tatt å oppnå kontakt med hengeren.

«Det lå 177 historiske feil på hengeren. 136 av de ser ut til å være knyttet til denne løse stikken som tilfører strøm», sier Syrstad i dag.

«Hva er resultatet av en slik feil?»

«Hvis det ikke er kontakt, går bremsene automatisk på for fullt», sier han.

Helge Andersens teori er at ulykken kan ha vært forårsaket av et strømbrudd. Kanskje har bruddet som har funnet sted 136 ganger tidligere inntruffet atter en gang på toppen av bakken.

Helge Andersen går fram til kjøretøyet. Han tar ut kabelen som tilfører strøm, altså manipulerer han fram samme feil som har oppstått før. Han kan ikke vite om det har vært strømbrudd rett før ulykken, men vil se hva som skjer. Han kobler den gule kofferten mellom hengeren og trekkvogna for i etterkant å kunne se hvem som gjør bremsejobben; trekkvogna eller hengeren. Så kjører kollegaen en ny runde. Nok en gang i førti, nok en gang nedover den vannede banen, men denne gang med et framprovosert kommunikasjonsbrudd mellom kjøretøyets to deler. Han bremser nokså forsiktig, og med ett står hjulene på hengeren på stivt. Den slår mot venstre, og akkurat da det skjer blir Thomas Elvrum blek, og synker sammen.

«Jeg kjenner det i magen. Nå kom alt tilbake», sier Thomas Elvrum.

Senere den dagen kjører de semitraileren til Trondheim. Underveis på turen ser de en liten varselampe blinke. Det er feilen som kommer og går. Strømmen detter ut, kommer tilbake.

Ved hotellet der Helge Andersen bor kollapser Thomas Elvrum. Han besvimer, detter ut, går i oppløsning. Helge Andersen og kollegaen delvis bærer ham inn på Rica Hotell Nidelven og får i ham mat. Når han kommer til hektene hengende over bordet, begynner Thomas Elvrum å gråte. Var det dette som hadde rammet ham? Ville lagmannsretten tro på det?

I 2012 jobbet EU med strengere kontroll-regelverk for tunge kjøretøy. Et av forslagene var at man skulle gå opp fra én til to årlige kontroller. Tanken var som i Nullvisjonen: Ulykkene skulle bort. Samferdselsdepartementet sendte forslaget ut på høring i bransjen.

Høringssvarene viser at det ikke bare er Helge Andersen som er bekymret for rulleprøvene. I et felles svar fra Norsk Lastebileierforbund og Maskinentreprenørenes Forbund heter det: «Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til påliteligheten til rulleprøvere som jo bare kontrollerer bremsene i en hastighet av 2,5 km/t». Feil ved rulleprøven kan skape svært farlige situasjoner i trafikken, skriver de og legger til: «Til tross for at Vegdirektoratet i mange år har forsikret bransjen om rulleprøvenes pålitelighet, preges bransjen av at det til stadighet avdekkes eksempler på at så ikke er tilfelle. Dette kan ikke fortsette», skriver de.

Foreningen ABL, der Finn Larsstuen hjalp til med høringssvaret, derimot, mente det ville bli kostbart å dokumentere nye metoder for å kontrollere bremses, og at to årlige kontroller ville bli dyrt. Departementet svarte til slutt Europa at kursingen av kontrollører ville bli for dyr og at den administrative og økonomiske byrden ved å utvide lastebilkontroller ikke ville stå i forhold til ulykkesrisikoen tekniske feil utgjør.

Kombimatic leverte også et høringssvar. Der oppsummerer de funnene de har gjort etter å ha kontrollert 30 lastebiler med den gule kofferten.

* 7 av de 30 bilene var EU-godkjente. Ifølge Kombimatic skulle fem av dem hatt kjøreforbud. De to andre skulle hatt en såkalt mangellapp.

* 21 av de 30 bilene hadde fått mangellapp på EU-kontrollen. Samtlige skulle vært godkjent.

* 1 av de 30 bilene hadde fått kjøreforbud på EU-kontrollen. Denne skulle hatt mangellapp, mente Helge Andersen og hans krets, som konkluderte med at bare én av de 30 bilene fikk samme resultat på rulleprøven som da de testet den på veien.

Helge Andersen er en kontroversiell person. Som verneombud i 2003 lå han i konflikt med en sjef, og han varslet at han følte seg mobbet. Arbeidstilsynets rapport fra den gang viser at han ble betraktet som faglig meget sterk, anerkjent for stor kunnskap, men også som kverulerende og vanskelig å lede.

Han fikk også kritiske spørsmål av egen arbeidsgiver etter at han hadde deltatt i en besiktigelse av en skrotet lastebil eid av en videregående skole. Lastebilen ble kjøpt av Helge Andersens far for 10 000 kroner, og enkelte reagerte mot at Helge Andersen, som Vegvesen-ansatt, hadde involvert seg privat.

Da media fattet interesse for Kombimatic, mente enkelte, både internt i Vegvesenet og i næringen, at han blandet roller. Et verksted som utfører rulleprøver klaget i et brev til Vegvesenet på at han aktivt brukte media og spredte usannheter. De følte at egne rulleprøvere var under angrep. En intern e-post viser imidlertid at det var Vegvesenets infoavdeling som, uten at Andersen visste det, hadde tipset om oppfinnelsen før media grep fatt i den. De så på det som en gladsak, og Helge Andersen hadde ikke vært involvert før han ble ringt opp av journalisten. I en annen e-post skriver en av Helge Andersens sjefer at han mener oppfinneren har opptrådt «svært ryddig». Han hadde da også skriftlig tillatelse til å utvikle Kombimatic.

Likevel ønsket Vegvesenet som følge av all støyen å omplassere Helge Andersen, bort fra bremsekontroll og alt han kunne. Resultatet var mer konflikt. I dag er Andersen sykemeldt, og i Vegvesenet er meningene om ham delte. Noen mener kretsen rundt den gule kofferten ser fanden på høylys dag. Helge Andersen har støttespillere også; erfarne lastebilfolk som driver egne firma og som kjører selv, og flere fagfolk, deriblant Per Yngve Knudsen, som gjennomførte kontrollene av rulleprøvene i 1999. Og Helge Andersen er heller ikke hvem som helst. Han har jobbet med bremses på tunge kjøretøy siden 1989. Han har vært del av spesialistmiljøet utpekt av Vegdirektoratet.

Hva om han har noe å melde, tross alt bråket?

Helge Andersen syns det er rart at Vegvesenet ikke engang vil komme ut og se hva de driver med, selv om han er betraktet som et uromoment. Han forteller at en av hans kolleger sa det slik: Hadde kofferten vært blå og oppfinneren en annen, ville dette vært en suksess. Andersen understreker at det er mye han ikke vet, og ser at de «kan ha vært for store i kjeften». Men han har ikke lyst til å stå alene, sier han.

«Rulleprøvene er ikke gode nok, det vet vi. Vi som har jobbet med Kombimatic har lært ganske mye. Jeg skulle ønske vi kunne jobbe sammen med Vegvesenet. Kanskje hadde vi kommet videre, lært noe nytt av hverandre», sier han.

Høringsuttalelsen fra Kombimatic om de 30 bilene de hadde testet, fikk ingen konsekvenser. Det forhindrer ikke Helge Andersen fra å spille en sentral rolle i lagmannsretten i Trondheim når Thomas Elvrum skal prøve å forklare hva som gikk galt. Han kjenner tross alt dette fagfeltet.

Når Finn Larstuen svarer på spørsmål om oppfinnelsen til Helge Andersen, erstatter han ordet Kombimatic med «det jeg ikke vil si navnet på». Han synes det er på tide at noen får hans versjon.

Han sier at beskyldningene fra Helge Andersens krets har vært en stor personlig belastning. Og hans versjon? Han forklarer at det var en lei tilfeldighet at han sende brevet som stoppet Kombimatic dagen etter at han registrerte sitt enkeltpersonforetak.

«Det var for å ha det klart til januar, da jeg hadde sluttet i Vegdirektoratet. Og jeg har ikke sluttet der for å hoppe over til industrien. Se! Jeg er en gråhåret mann. Jeg gikk av med pensjon».

«Det var du som signerte brevet som stoppet Kombimatic?»

«Ja, men også det var tilfeldig. Det var etter et møte der flere fra min avdeling var samlet at vi fant ut at vi måtte sende det brevet. At det var akkurat jeg som signerte, er en ren tilfeldighet».

«Hvorfor ble det sendt akkurat da?»

«Fordi et arbeid som hadde pågått i EU i flere år, var ferdig. Direktivet forelå i 2010, og innebar at rulleprøver ble standardisert som kontrollen vi har med bremsene på tunge kjøretøy. Vi måtte unngå at verkstedene kjøpte inn et verktøy som ikke var godkjent som erstatning».

«Kombimatic annonserer på sine nettsider at de er et supplement til rulleprøvene».

«Det må de gjerne være. Det er ikke ulovlig å bruke andre verktøy, men i periodiske kontroller er det rulleprøvene som er standard».

«Hva gjør du for ABL?»

«Jeg bistår i kursing og undervisning, og tolker regler. Jeg har ikke fungert som selger. Det er vanvittige påstander de sender i min retning».

Finn Larstuen har jobbet med lov- og forskriftsverk i direktoratet. Han sier Norge har valgt å forholde seg til europeiske standarder, og at det er derfor man har vært lunken til den gule kofferten som legger til grunn retardasjonsmåling på vei i stedet for den mer teoretiske øvelsen rulleprøve. Han mener de er blitt paranoide og konspiratoriske på Sørlandet. Han innrømmer samtidig at rulleprøvene fremdeles er upålitelige.

«Ja, det har vært et tema lenge. Vi har jobbet med kompetansen til de som utfører testene og med kalibreringen. Det har vi gjort i mange år».

«Men problemet vedvarer og har gjort det i 15 år?»

«Ja, det har tatt for lang tid, det er ingen tvil om det», sier Finn Larstuen.

Det er ikke Finn Larstuen som skal dømme Thomas Elvrum, og det er ikke Helge Andersen som skal frikjenne ham. Han skal dømmes av sine likemenn. Han har akkurat steget opp den massive trappa som leder inn til tinghuset i Trondheim. Han håndhilser på sin forsvarer, advokat Christian Wiig. Så setter Thomas Elvrum seg ned og plukker på et pappkrus med lunken kaffe fra Narvesen. Tre meter foran ham sitter en gartner fra Oppdal og en sosionom, en sykepleier og en rørlegger fra Trondheim. Mellom dem er hoveddommeren og to fagdommere.

Thomas Elvrum tror endelig han vet hvorfor hengeren plutselig skrenset ut til venstre, og han mistet kontroll over bilen og gled og gled hundrevis av meter nedover Drivdalen og dundret inn i bilen der Anders Bjerkelund, samboeren og de to vennene satt. Kanskje burde han ikke kjørt så fort som han gjorde, men det var ikke derfor han mistet kontroll på bilen, det er han sikker på. Spørsmålet er hva hans likemenn syns. Ikke minst rørleggeren, som, kommer det fram, kjører lastebil og er medeier i et transportfirma selv. Rørleggeren bør forstå, håper Thomas Elvrum.

Lenger bak i salen sitter ekspertene. Helge Andersen er fortsatt vegvesenansatt, men veksler knapt ord med de tre kollegene som har stått for den offisielle granskingen. Bakerst står en dresskledd mann. Geir Johnny Hjertvik. Overingeniør i Vegvesenet. Han har tatt turen for å følge med på hva som skjer når Vegvesenet krangler med Vegvesenet.

De tre overlevende er her ikke ennå, men foreldrene til Anders Bjerkelund har tatt plass bak i salen og holder hverandre i hendene når Thomas Elvrum forklarer seg om familiebedriften, om tre sønner som hadde samme interesse. Han tok vogntogs sertifikat i 1999, sier han. Så forklarer han seg slik avhørsreferatet viser at han gjorde dagen etter ulykken. Når han forteller om sekundene før det smalt, griper aktor inn og spør om han bremsset der oppe på toppen av bakken, rett før hengeren begynte å skrense. Han kan ikke huske, sier han.

«Men jeg vet jo at jeg ofte kjører sånn, at jeg har foten liggende lett på bremsen. Så jeg kan godt ha touchet den. Kanskje. Det er så lenge siden», sier han.

Han sier at han oppfattet det som godt norsk vinterføre. Dessuten sier han at han var forholdsvis alene på veien, og når han sier de ordene, forholdsvis alene, synker foreldrene til Anders Bjerkelund sammen og begynner å gråte.

Det ene vitnet etter det andre kommer inn for å bidra til forståelsen av hva som gikk galt. Politiet; Vegvesenets offisielle granskere som forklarer at Elvrum holdt for høy fart; de to sjåførene som kjørte bak Elvrum som forklarer at det var glatt og at de kjørte saktere.

I tingretten var en rekke mulige forklaringer oppe: Thomas Elvrum er diabetiker, noe både forsvaret og aktoraten prøvde å bruke til sin fordel. Et eksplodert dekk har også

vært oppe som mulig forklaring. Under ankesaken havner partene i en teknisk debatt om noe som kalles retarder; en hjelpebremse. Det er fem hakk på denne, og Thomas Elvrum hadde den på i det første hakket da ulykken fant sted. Det står i et skriv fra Vegvesenet at retarderen ikke må brukes når det er glatt, noe aktor mener taler i Thomas Elvrums disfavør. Men så kommer det fram at de to andre sjåførene, som hun ellers har lent seg på, også har brukt retarderen; en av dem til og med i hakk to.

En av de sier at alle rutinerne sjåførere gjør det, og at det er en god teknikk for å finne ut hvor godt feste bilen har.

Aktor insinuerer at det kan ha skjedd noe mellom Elvrum og kjæresten der ute på glatta, noe Thomas Elvrum syns er så ufint at han rister der han sitter.

Men alt dette; kjæresten, diabetesen, det eksploderte dekket, retarderen som får dommerne til å rynke i pannen, legges bort når frontene skjerpes.

Aktoratet, Vegvesenets folk og politiet mener farten var problemet og at Thomas Elvrum var grovt uforstandig. Så han skal dømmes. Men det må ha vært noe annet enn bare farten, det er også de enige om.

Helge Andersens reiser seg fra benkeraden der han sitter ved de tre kollegene fra Vegvesenet og går fram til vitneboksen. Han har med seg en bag med lekebiler og kabler, men før han får gå fram til bordet foran dommerne for å forklare, må han svare for det han hadde håpet å slippe å snakke om.

Kvelden før, etter at første dag i retten var over, møttes hele forsvaret på advokat Christian Wiigs kontor. De gjennomgikk strategien, og Helge Andersen spurte om ikke han skulle begynne sitt vitnesbyrd med å forklare retten om den gule kofferten han fant opp med arbeidsgiverens velsignelse, om forslagsboksen der han leverte den gule kofferten og om hvor sårt og vondt alt på et eller annet vis har klart å bli.

«Jeg har stor sympati for den situasjonen du har havnet i, men ikke kompliser denne saken med å dra inn en svær konflikt i Vegvesenet», svarte Christian Wiig. Han skulle bare forklare hvorfor bremsefeilen oppstår og hva han fant da de testet den livsfarlige hengeren. Derfor blir han fortvilet når aktor ber ham snakke om miljøet han er del av.

«Jeg trodde ikke det var tema i dag», sier han.

Han tenker at det er så typisk: Hver gang skal han mistenkeliggjøres, stemples som en smågal fyr fra et outrert miljø på Sørlandet. Folk glemmer at han har jobbet med lastebilbremses i femogtjue år, at han har jobbet i farens firma, som trafikklærer, at han har holdt kurs for Vegdirektoratet, for politiet, for forsvaret. Han svarer kort, så plukker han opp en lekebil-semitraler på størrelse med to melkekartonger og en kabel, og stiger fram til bordet foran dommerne.

«Her er en semitrailer», sier han og viser trekkvogna og hengeren.

«Og her er telefonrøret mellom trekkvogna og hengeren», sier han og løfter opp kabela.

Så forklarer han hvorfor det er viktig at hengeren og trekkvogna bremses like mye, hvordan det går hvis bare den ene delen bremses og den andre suser videre framover. Han forteller om de elektroniske systemene, og om hvordan hengeren og trekkvogna må kommunisere.

«Her, på denne bilen, har mekanikeren funnet at stikke nummer sju og tre var løse i kontakten. Hver stikke i denne kabelen har sin funksjon, og funksjonen til stikke tre er viktig: Det er jordingen. Den gir opplysninger til hele bremsesystemet. Hvis stikke nummer tre ikke fungerer, er hengeren forvandlet til et monster».

Helge Andersen viser et klipp fra Dagsrevyen i 2004, lenge før Kombimatic så dagens lys, om en ulykke der hengeren gikk ut i full skrens fordi kabelen ikke var satt i. I klippet spør NRKs journalist en yngre utgave av Helge Andersen hva de kan gjøre. «Vi må bare få sjåførene til å bli flinkere til å sjekke at kabelen er koblet i og at alt fungerer», sier Helge Andersen, iført Vegvesen-uniform, i klippet.

Så viser han klippene fra rekonstruksjonen han hadde med Thomas Elvrums henger. Først forsøket på å framprovosere skrens når kabelen er som den skal. Så klippet når kabelen er koblet ut. Gartneren, sosionomen, alle sammen ser det: Hengeren slenger til venstre, suser mot kamera. Aktor tar ordet og spør hvorfor han er sykemeldt, men dommeren avbryter.

«Er det viktig for bevisførselen i denne saken? Nei, det syns jeg ikke», sier dommeren.

Så har Helge Andersen sagt sitt. Han kan ikke vite hva som forårsaket ulykken, men han vet noe om hva som er mulig for en slik trekkvogn og henger å gjøre på nesten tørr asfalt i 40. Han ser ikke andre tenkelige forklaringer på at skrensen har oppstått.

Arvid Aakre underviser nesten alle trafikingeniører i Norge ved trafikkteknisk senter på NTNU. Han har vært sakkyndig de siste 25 årene og er tilstede som ekspert, hentet inn av Thomas Elvrums advokat. Aakre begynner sin forklaring med et lite spark til granskerne, som har brukt mye tid på å forklare hvordan semitraileren gled nedover, hvordan den deiset i autovernet og hvordan de to bilene kolliderte.

«Det som skjer etter den første skrensen er nærmest uinteressant. Når han først har mistet kontroll, er det svært lite han kan gjøre. Derfor er spørsmålet hva som utløser den første skrensen. Det er der ulykken skjer», sier han.

Det er farten og festet i veibanen Aakre er opptatt av. Han har forberedt en tabell som han viser fram på et lerret. Vegvesenet mener friksjonen i veibanen ligger rundt 0,2, noe som på norsk kan kalles glatt vinterføre. Aakre legger det tallet til grunn og legger inn radiusen på svingen og hellingen i veibanen. Slik kan han regne seg fram til det han kaller «kritisk hastighet», altså hvor fort du må kjøre på denne veien før du mister kontroll. Han kommer fram til at kritisk hastighet for Thomas Elvrums del var et sted mellom 104 og 132 kilometer i timen – da med friksjon mellom 0,15 og 0,25. Tallene i Vegvesenets egen rapport, 0,20, tilsier en kritisk hastighet på 118.

«Hvis han har kjørt saktere enn hundre kilometer i timen, kan vi i alle fall være helt sikre på at han har ligget godt under kritisk hastighet. Han har da unngått skrens», sier Aakre.

Fartsskriveren til Thomas Elvrum viser at han lå rundt 80 da skrensen oppsto. Aktor spør Aakre hva han da mener er årsak til ulykken.

«En eller annen form for overbremsing som kan virke ulikt på bil og henger. Det mest sannsynlige er denne bremseteorien. Det har ikke vært hastigheten alene, det er jeg rimelig sikker på, sier han, og legger til at han i stor grad er på linje med Vegvesenet: Også i deres rapport heter det tross alt at fart og føre ikke alene kan ha forårsaket ulykken».

Geir Johnny Hjertvik, overingeniør og bremseekspert i Vegdirektoratet, liker ikke å være her, for her krangler Vegvesenet ved Helge Andersen mot Vegvesenet ved de offisielle granskerne.

«Det er en spesiell situasjon for oss der vi har Vegvesenet på begge sider av bordet. Det syns vi er uheldig», sier Hjertvik, og avstår fra å kommentere det Helge Andersen har lagt fram.

«Det mine arbeidskollegaer i Vegvesenet har lagt fram er solid og i tråd med våre retningslinjer», sier han, noe som får forsvarer Christian Wiig til å tenne.

«Hva da med din arbeidskollega Helge Andersen?»

«Det Helge Andersen legger fram er meget interessant. Men vi må kunne ta dette med tilbake til direktoratet og se på det. Vi har ikke bånd på oss, det er ikke det. Men vi liker ikke å diskutere interne Vegvesen-saker over bordet her i retten», sier Hjertvik.

«Hva ville din konklusjon ha vært hvis det Helge Andersen har redegjort for i dag var dokumentert?»

«Jeg vil helst slippe å svare på det», sier Hjertvik.

Helge Andersen sitter stille noen meter unna og prøver å framstå behersket.

Under aktors prosedyre brer følelsen seg i rommet av at Thomas Elvrum uansett kommer til å bli dømt. Han sitter der, anspent og taust, og hører aktor fortelle retten at han to ganger før er tatt for råkjøring. En gang for forferdelig lenge siden, da han var ung og dum. Men også en gang for bare fem år siden. Aktor viser til at andre lastebilsjåfører kjørte saktere, og Thomas Elvrum roper irritert at de var fullastet og trolig har kjørt så fort de klarte opp bakken, og at de nok også hadde ligget rundt 80 hvis de bare hadde hatt to paller frossenpizza i hengeren. Men han roper det bare inni seg. Han har ikke lov til å snakke, og sitter bare der og lytter og brenner innvendig.

Han har ikke vist anger, sier aktor. Han har ikke lært noe. Og Thomas Elvrum sitter der og tenker at hun skulle sett ham, hvor langt nede han har vært, hvordan livet hans smuldret opp etter ulykken.

«Vi har sett litt tallmagi, og vi har hørt om et miljø fra Sørlandet. Noen løse teorier om bremses, men vi vet ikke engang om han bremseset», sier aktor.

De etterlatte etter ulykken sitter bak i salen og hører på nå. De synes det har vært vel mange forsøk fra forsvarers side på å bortforklare. De har vitnet allerede, fortalt om hvordan de opplevde ulykken og hvordan livet har vært etterpå.

«Lastebilen kom i sakseformasjon og dekket nesten hele veibanen, og det var da jeg bestemte meg for å kjøre over i motsatt kjørebane for å...», sa Anders Bjerkelund, og klumpen i halsen ble så stor at han ikke klarte å fullføre setningen, og det ble stille, og hele retten ble stille for alle visste hva som hadde skjedd med bilen og med moren til hans barn da han sto igjen uten andre valg enn å bytte kjørebane for å unngå front mot front.

De etterlatte får mellom 50 000 og 175 000 kroner hver, og i retten sitter folk å tenker på hva det skal hjelpe disse stakkars tre unge menneskene som fremdeles, to år etter at det smalt, har problemer med å komme videre i livet. Dette er ikke bare en teknisk krangel blant fagfolk. Det er en ung kvinnes død, tre unge livs kriser, og kanskje også en drapsdom.

Thomas Elvrums forsvarer buldrer at farten var under 80, at kritisk hastighet ifølge en velrenomert NTNU-forsker som har tatt Vegvesenets egen rapport som utgangspunkt var på 118. Men det hjelper ikke at han forklarer at alle, også politiet og Vegvesenet, er enige om at farten og føret ikke alene kan forklare ulykken.

Ei heller hjelper det at han sier at det har vært strøbrudd 136 ganger før, og at Helge Andersen har vist hva som skjer når en slik feil oppstår og hengeren forvandles til et monster. Bremsefeilen mellom hengeren og trekkvogna, som fikk hengerens hjul til å stå på stivt og slenge ut. Det var det som skjedde, sier han. Geir Johnny Hjertvik har innrømmet at det dessverre er fryktelig vanskelig å se det lille blinket fra varsellampen, og Helge Andersen har forklart at man ikke kan stole på at den sorte boksen alltid registrerer alle feil, i alle fall ikke hvis det er strøbrudd.

Thomas Elvrum nikker.

Det var ikke farten og føret alene. Det var bremsefeilen som gjorde at han mistet kontrollen. Denne feilen norske myndigheter oppdaget i 1999 men som finnes den dag i dag.

Dagen etter, 12. desember 2013, dømmes Thomas Elvrum til fengsel i seks måneder, og han fratras førerkort for resten av livet. I dommen slås det fast at selv om årsaken til ulykken ikke er kjent, er det hevet over enhver tvil at han har kjørt fortere enn han burde på det bestemte føret. Thomas Elvrum mistet kontroll over lastebilen. I dommen slås det fast at ingen vet helt hvorfor, men nå er han dømt for grovt uaktsom

kjøring. Et mindretall, bestående utelukkende av rørleggeren som også var tungbilsjåfør, mener kjøringen var uaktsom, men ikke grovt uaktsom.

Vibeke Ohrstrand døde, og nå er Thomas Elvrum dømt drapsmann.

Han anket til Høyesterett.

Epilog: Samme dag som dommen mot Thomas Elvrum ble avsagt, la Statens havarikommisjon fram en rapport om en annen ulykke høsten 2012 der en tilsvarende semitrailer kolliderte med en personbil. Fartsgrensen på strekningen var 60 og vogntoget lå mellom 68 og 86. Føreren bremsset og hengeren fikk skrens. Bakre del av semitraileren kom over i motgående kjørefelt. Føreren og passasjerer i personbilen ble alvorlig skadet.

Denne ulykken ble, i motsetning til Thomas Elvrums ulykke, gransket av Havarikommisjonen, som skriver i sin rapport at det er funnet flere kontaktfeil i strøm- og signalledningene mellom trekkvogn og henger, noe som medførte at hengeren bremsset for kraftig og fikk skrens. I rapporten heter det: «Det var heller ingen varsler i førerdisplayet som informerte føreren om de reelle feilene med bremsesystemet».

Havarikommisjonen konkluderer slik: «Slike feil på tilhengere er kritiske for sikkerheten. Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen følger opp problemstillingene med manglende varsling og bortfall av ABS- og ALB-funksjon ved strømbuud/kontaktfeil på tilhengere».