

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar

Nr 2 februari 2008



► **Läs om:**

► **Upplysande säkerhet**
sid 1-2

► **Säkrare idrottsresor**
sid 3-4

► **Många obältade vid dödsolyckor**
sid 5

► **Sömn & Trötthet blir högskoleutbildning**
sid 6

► **Tuffare tider för biltjuvar**
sid 7

► **Bättre säkerhetssystem**
sid 8

► **Zebralagen en fara**
sid 9

► **Notiser**
sid 10-11

► **Skydda er mot dieselstölder**
sid 12

► **Skottes reflektioner**
sid 13



Skolbarnen i Uppsala kan känna sig tryggare i trafiken tack vare de självlysande reflexvästarna

Upplysande säkerhet

Trafikmiljön är farlig för barn.

Men i Uppsala kommun är den mindre farlig.

14 000 elever mellan sex och 12 år har nämligen fått reflexvästar tack vare

Länsförsäkringar Uppsala, Vägverket, Uppsala kommun och Upplands Lokaltrafik.

– Ungarna tycker att dom är coola i sina självlysande västar, säger Jonas Hermanson vid Reflexsafe, företaget som har levererat reflexvästarna.

Vägen till och från skolan är farlig.

Speciellt under den mörka årstiden då allt för många barn blir skadade i trafiken av den enkla anledningen att de inte syns i tillräckligt stor utsträckning.

I många kommuner ventileras saken titt som tätt. Men det händer inte så mycket för att förbättra situationen.

I Uppsala prioriteras handling före ord. Länsförsäkringar Uppsala och Upplands Lokaltrafik tog initiativ till den unika skadeförebyggande insatsen. Och sedan var kommunen och

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Upplysande
säkerhet**

Vägverket inte sena att hoppa på tåget.

– En mycket värdefull investering, menar skadeförebyggaren Peter Bratt vid Länsförsäkringar Uppsala, som hoppas att flera länsbolag tar initiativ för att göra skolbarnens vistelse i trafiken mindre farlig.

Genomtänkt

Satsningen i Uppsala är väl genomtänkt. Först fick lärarna i kommunen en informationsbroschyr. Därefter fick varje familj med barn i skolåldern ett brev som innehöll en beställningskupong.

Projektet engagerar genom detta även föräldrarna i synbarhetsfrågan och det höjer statusen på produkten då individen får skaffa sig den genom ett aktivt val.

Taktiken slog väl ut. Något som med önskvärd tydlighet visas av att nästintill alla 14 000 skolbarn i Uppsala numera förfogar över reflexvästar.

– Glädjande nog får vi dagligen in kompletteringar från föräldrar som av någon anledning har missat informationen, säger Jonas Hermanson.

I samband med att västarna delades ut i skolorna fick eleverna värdefull information hur de ska agera i trafiken.

Om någon trodde att västarna skulle få nördämpel på sig bland eleverna så var det allt annat än rätt. Många barn bär sina västar... även när det inte är direkt nödvändigt.

– Många barn tycker västarna är riktigt häftiga.

Under de två närmaste åren ska satsningen kompletteras genom att de nya förskoleklasserna får västar och information.

REFLEXSAFE

+46 18 51 52 10

+46 763 182 489

jonas.hermanson@reflexsafe.se

Postadress: Raketgatan 4, 753 37 Uppsala

Besöksadress: Börjegatan 78, Uppsala

Hemsida: www.reflexsafe.se

Ökad säkerhet

Reflexsafe startade våren 2005. Verksamhetsidén är att öka säkerheten för oskyddade personer i trafiken och i andra miljöer där man behöver skydd iform av ökad synlighet, samtidigt som företaget stärker

kunder/samarbetspartners image och profil.

– Det gör vi genom att erbjuda större företag och organisationer vårt egna framtagna produktsortiment av i första hand kvalitativa och certifierade reflexvästar, säger Jonas Hermanson Reflexvästarna förser vi med det tryck ni önskar. Självklart levererar vi också produkter utan tryck. Våra priser är mycket konkurrenskraftiga.

Genom samarbetet med Amparo Solutions AB erbjuder Reflexsafe även kommuner och andra väghållare det intelligenta varnings-systemet Amparo SeeMe och DFS700 för en säkrare trafikmiljö på särskilt utsatta platser, som skolor, busshållplatser och övergångsställen.

– Tillsammans med Amparo Solutions har vi tagit fram ett kostnadseffektivt och miljövänligt koncept för att säkra skolbarns väg till och från skolan.

Läs mer: www.reflexsafe.se

Mer information om projektet hittar du på www.reflekteramera.se

► FAKTA

Reflexväst för bil och fritid

RSRW107 – Säkerhetsväst för ökad synlighet. Certifierad enligt EN471, klass 2.

Finns i barnstorlekarna XS-S och S-M, samt för vuxna i storlekarna S-L, M-XXL och XL-XXXL. Justerbar i storlek tack vare flexibel låsanordning med kardborreband.

Polyester till 100 procent, ett material som "andas".

Finns i fluorescerande Gul eller Orange med två reflexband runt midjan.

Packad med bruksanvisning i enkel plastförpackning alternativt tygväska.

Tvättbar i 40 grader. Västen uppfyller de krav man har satt på reflexvästar i de länder där man har lagstiftat om att reflexväst ska medföras i bil.

Användningsområden för konsument

- Speciellt för oskyddade barn i trafiken
- Bilister i nödsituationer
- Motorcyklister och mopedister
- Cyklister
- Inlinesåkare
- Ryttare
- Som träningsväst för lag
- Joggare
- På promenaden

► **Satsningen är genomtänkt.**

► **Eleverna fick värdefull information.**



Säkrare idrottsresor

Vägverket och Riksidrottsförbundet har startat ett samarbete med tio andra aktörer för att främja säkrare idrottsresor. Idrotts-OLA är igång...

I genomsnitt omkommer sex personer varje år i idrottsrelaterade resor. Även om inget tyder på att idrottsresor är farligare jämfört med andra resor är varje trafikolycka med omkomna eller skadade en olycka för mycket. En tragedi för såväl drabbade, de anhöriga, idrotten och samhället.

– Tyvärr inträffar årligen allvarliga olyckor i samband med att man färdas till eller från en idrottsaktivitet. I värsta fall omkommer ungdomar under mycket tragiska omständigheter. I vårt arbete inom det vi kallar Idrotts-OLA har alla deltagare kommit med viktiga bidrag för att öka trafiksäkerheten i samband med idrottsresor, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Ökad trafiksäkerhet

NTF och Riksidrottsförbundet driver ett projekt

► Allt för många skadas vid idrottsresor.



Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Säkrare
idrottsresor**

► **Samarbetet
betyder
mycket.**



OLA ska leda till säkrare resor till och från olika idrottsarrangemang.

för att höja trafiksäkerheten inom idrotten. Där ingår att med stöd av Vägverket utveckla metoder för förbund och föreningar att ta fram en trafiksäkerhetspolicy, genomföra den och följa upp att den efterlevs i verksamheten.

Ett annat bidrag står ett försäkringsbolag för. Avsikten är att systematiskt registrera skador som anmäls till bolaget och som har kopplingar till idrottsresor. Det kommer att ge viktig kunskap om följderna av idrottens transporter som kan användas i framtida utvecklingsarbete.

Andra avsikter berör exempelvis stöd för idrotten vad avser planeringen av säkra och miljövänliga resor. Här ska ett samarbete ske mellan Vägverket, Bussbranschen och Riksidrottsförbundet. De föreskrifter som reglerar cykeltävlingar på väg ska revideras och arbete ska ske i samarbete mellan Svenska cykelförbundet, Svenska Triathlonförbundet och Vägverket.

Öka kunskapen

– Samarbetet mellan Riksidrottsförbundet och olika intressenter inom transportsektorn betyder mycket för idrotten när det gäller att öka kunskapen och utveckla metoder för bättre miljö och säkrare trafik, säger Karin Mattsson,

ordförande i Riksidrottsförbundet.

Arbetet med säkrare idrottsresor har genomförts av Vägverket och Riksidrottsförbundet som en så kallad Idrotts-OLA. Arbetsättet OLA innebär att man utifrån ett trafiksäkerhetsproblem tar fram Objektiva fakta, diskuterar Lösningar och tecknar Avsikter för vad var och en kan bidra med för att öka trafiksäkerheten.

För mer information kontakta

Rolf Jönsson, Riksidrottsförbundet,
070-605 61 18

Per-Olof Grummas Granström, Vägverkets
huvudkontor, 070-545 72 96

► FAKTA

Deltagande aktörer

Folksam, Gästriklands idrottsförbund, NTF – Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Riksförbundet hem och skola, Riksidrottsförbundet, Svenska Bussbranschens riksförbund, Svenska Triathlonförbundet, Svenska Cykelförbundet, SISU Idrottsutbildarna, Vägverket och Örebro läns idrottsförbund

► **OLA ökar
trafik-
säkerheten.**

Fortsättning
nästa sida



Många obältade vid dödsolyckor

Drygt 40 procent av de omkring 300 personbilar som varje år dödas i trafikolyckor är obältade. Bland de ungefär 130 bilar som omkommer i singelolyckor är andelen högre – två tredjedelar har inte använt bilbälte vid olyckstillfället.

Detta framgår av Vägverkets djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken.

► Två av tre som omkommer vid singelolyckor är obältade.

– Bilbältet är den enskilt viktigaste delen av bilens skyddssystem. Bältet reducerar risken att dödas eller allvarligt skadas vid en kollision med cirka 50 procent. Vid kollisioner i tätortstrafik, som oftast sker i relativt låga hastigheter, är skyddseffekten ännu större. Krockkuddar är ett bra komplement till bilbältet men kan aldrig ersätta detta, inte ens i låga hastigheter, säger trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall vid Vägverkets huvudkontor.

Av de cirka 300 bilar som dödas i personbil under ett år har drygt 40 procent inte använt bilbälte vid olyckstillfället. I singelolyckor var två av tre män och en av fyra kvinnor obältade.

Generellt hög

Bältesanvändningen är generellt sett hög i Sverige. Bland förare och framsätesspassagerare är användningen 96 procent i personbil men för baksätesspassagerare endast cirka 80 procent. Förare av tunga lastbilar har använt bältet något mer de senaste åren men fortfarande är endast 40 procent av dem bältade. Bältesanvändningen bland taxiförare har däremot ökat kraftigt de senaste åren och var 92 procent i fjol.

– Att använda bilbälte är en enkel åtgärd som har god effekt på trafiksäkerheten. Bälten ska användas både i fram- och i baksätet. Barn äldre än tre år och som är kortare än 135 cm måste alltid sitta i bilbarnstol. Yngre barn ska använda särskild säkerhetsanordning. Många nonchalerar vikten av att använda bälte i bak-



Två av tre som omkommer i singelolyckor är obältade.

sätet och upplever felaktigt baksätet som en trygg plats i bilen. Framsättesbälten är inte gjorda för att tåla belastning av en obältad baksätesspassagerare, säger Mattias Andersson, trafikansvarig på Rikspolisstyrelsen.

Glädjande

Övervakning av bilbältesanvändningen är vid sidan av hastighet och nykterhet ett prioriterat område för polisen.

– Det är glädjande att bältesanvändningen ökar. Vi vet ju att det minskar risken för skador även i låga hastigheter, säger NTFs vd, Jan Sandberg. Men tyvärr finns fortfarande alltför många riskbenägna människor, i första hand män, som vägrar eller glömmar att ta på sig bältet. Vi måste stärka deras riskmedvetenhet men också jobba ännu hårdare för att öka antalet bilar med effektiva bältespåminnersystem.

Den första oktober 2006 höjdes böterna för att inte använda bilbälte från 600 till 1500 kronor.

En förare som inte ser till att passagerare under 15 år använder bilbälte, och för mindre barn bilbarnstol eller bälteskudde kan få böta 2 500 kronor. I bussar försedda med bälten ska passagerare använda dessa.

Bilbältesanvändningen har ökat de senaste åren, delvis tack vare att allt fler nya bilar är utrustade med bältespåminnare. Drygt 80 procent av nya personbilar som i fjol såldes i Sverige var försedda med bilbältespåminnare.

Fortsättning
nästa sida



Sömn & trötthet blir högskoleutbildning

I höst blir det möjligt att plocka högskolepoäng i ämnet sömn och trötthet. Det är Hälsouniversitetet i Linköping, Institutionen för Medicin och Hälsa, som initierar den unika – och oerhört viktiga utbildningen.



Redan i höst startar den första högskoleutbildningen om sömn och trötthet.

Utbildningen går under namnet ”Sömn och trötthet i förhållande till aktivitet och hälsa”. Det handlar om en avancerad nivå som efter studietiden ger 7,5 högskolepoäng

– Kursen syftar till att den studerande ska fördjupa sina teoretiska och praktiska kunskaper i ämnesområdet sömn, sömnstörningar och trötthet för att i ett tvärvetenskapligt perspektiv bedöma effekter och konsekvenser av dessa, säger Ulla Edell Gustafsson som är kontaktperson för utbildningen.

Det handlar också om att medverka i

åtgärder som kan möjliggöra förbättringar för individers och patientgruppers aktivitet och hälsa.

Sömn- och trötthetsutbildningen samläses med sjuksköterske-, läkar-, arbetsterapi- och sjukgymnastprogram och bedrivs delvis på distans genom nätbaserat kursskal.

Förkunskaper

Kandidatexamen alternativt yrkesexamen med relevans för medicinsk vetenskap till exempel arbetsterapeut, folkhälsovetare, logoped, läkare, sjukgymnast, sjuksköterska, audionom, dietist, kurator, psykolog och tandläkare om minst 180 hp inklusive självständigt examensarbete om 15 hp (C-uppsats eller motsvarande fördjupningsarbete).

Utöver ovan krävs godkända kunskaper i svenska och engelska motsvarande grundläggande behörighet på grundnivå, vilket innebär Svenska minst 2 åk på gymnasiet/etapp 2 med delat betyg, Svenska B/Svenska 2B, godkänt TISUS eller motsvarande, samt Engelska minst 2 åk på gymnasiet/etapp 2/Engelska A, TOEFL (pappersbaserat, minst 500p/datorbaserat, minst 173p/internetbaserat, minst 61p), IELTS (totalt 5.0 och inget delmoment under 4.5) eller motsvarande.

FAKTA

Utbildning om sömn o trötthet

Kursen ges på Hälsouniversitetet i Linköping, Institutionen för Medicin och Hälsa.

Kursstart: hösten 2008. V. 40-50, halvfart på dagtid

Platser: 20

Sista ansökningsdatum: 15 april

Sökportalen öppen from ca 15 mars:

www.studera.nu

Information finns även under utbildning, fristående kurs: www.liu.se

Kontaktperson: Ulla Edell Gustafsson

telefon: 013-22 77 78

e-post: ulled@imv.liu.se

► Utbildningen ger 7,5 högskolepoäng.



Tuffare tider för biltjuvar



Det blir tuffare tider för biltjuvarna eftersom Vägverket tar över dokumentkontrollen i samband med att ett fordon importeras till Sverige.

Nu blir det tuffare tider för biltjuvarna. Vägverket tar nämligen över ansvaret för dokumentkontrollen i samband med import av fordon till Sverige.

Förändringen sker för att försvåra registrering av stulna fordon i Sverige men innebär också förbättringar för fordonsägarna. Från och med den 4 februari 2008 är det i första hand Vägverket man ska kontakta vid import av fordon.

När ett fordon importeras till Sverige ska en ursprungskontroll genomföras. Den innefattar bland annat en utredning av fordonets ursprung och historik. Tidigare har Bilprovningen utfört ursprungskontroller, men när Vägverket övertar ansvaret förbättras kontrollmöjligheterna.

– Vi ser positivt på detta. Som registreringsmyndighet har Vägverket betydligt större möjligheter till informationsutbyte med andra länders myndigheter än vad vi har haft, säger Magnus Ehrensträhle, vd för Bilprovningen.

Varje år importeras cirka 60 000 fordon till Sverige. Regelbundet avslöjas försök till registrering av fordon med hjälp av stulna eller förfalskade dokument. Med Vägverkets utökade möjligheter till kontroller ökar chansen att dessa försök blir upptäckta.

– Fordon som underkäns vid ursprungskontrollen får inte registreras i Sverige, säger Birger Höök, direktör vid Vägverket, Trafikregistret. Om vi misstänker oegentligheter kontaktar vi givetvis berörda polismyndigheter

i Sverige eller utomlands.

Det går att ansöka om ursprungskontroll genom att använda den nya tjänsten ”Ansök om ursprungskontroll” som finns på Vägverkets webbplats www.vv.se.

Frågor från allmänheten besvaras av Vägverkets kundtjänst för fordonsfrågor på telefon 0771-14 15 16.

FAKTA

Ursprungskontroll

En ursprungskontroll innebär kontroll av fordonets identitet genom dels en teknisk kontroll, dels en dokument- och registerkontroll. Vägverket övertar nu ansvaret för dokument- och registerkontrollen. Ansvaret för den tekniska kontrollen – med bland annat kontroll av fordonets fysiska identitet och att fordonet uppfyller miljö- och trafiksäkerhetskrav – kommer däremot även i fortsättningen att utföras av Bilprovningen.

Dokumentkontrollen har tidigare utförts av Bilprovningen, Svensk Maskinprovning och Tullen.

Vid ursprungskontrollen kontrolleras att fordonet inte är stulet eller efterlyst och att alla dokument är i sin ordning. Kontrollerna kommer att genomföras av ett 15-tal experter på dokumentgranskning hos Vägverket.

Handläggningstiden för dokument- och registerkontrollen kommer i normalfallet att vara 1–3 arbetsdagar efter att Vägverket tagit emot betalning och nödvändiga handlingar. Ansökningsavgiften för ursprungskontroll kommer att vara 500 kronor.

► **Vägverket tar över ansvaret.**

► **Varje år importeras 60 000 fordon.**





Ny forskning ska ge våra bilar bättre säkerhetssystem, utan tvekan ett stort steg närmare Nollvisionen.

Bättre säkerhetssystem

► Minskar risken för olyckor.

Ny forskning ska ge bättre säkerhetssystem i bilar och tunga fordon. SP, Volvo Technology och Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har fått EU-stöd för att forska på och ta fram metoder för provning av säkerhetssystem i vägfordon.

Säkerhetssystem som syftar till att minska risken för olyckor i trafiken är i dag ett stort och viktigt forskningsområde. Fordon förses i allt större utsträckning med förebyggande (ofta kallade aktiva) säkerhetssystem för att minska olycksrisken i trafiken och därmed minska antalet trafikolyckor med dödlig utgång på våra vägar.

Några exempel är stabilitetsstyrning och stödsystem för att hålla fordonet i sin fil och för att undvika kollisioner med framförvarande fordon. I dag är det dock svårt att påvisa effekten av olika typer av aktiva säkerhetssystem och hur systemen bidrar till ökad säkerhet i trafiken.

– Provning av passiva säkerhetssystem är väl etablerad genom flera olika krocktestprogram, däribland EuroNCAP. Många privatbilar kan ta till sig begrepp som ”fyra stjärnor” eller ”fem stjärnor” för hur bra den passiva säkerheten är i ett fordon. Det är nu önskvärt att kunna testa aktiva säkerhetsfunktioner och

presentera resultaten på ett överskådligt sätt, förklarar Jonas Jansson på VTI.

I trafiksituationer

Utvärdering av aktiva säkerhetssystem sker på olika sätt. Närmast verkligheten kommer utvärderingen om man provar fordonet i olika trafiksituationer för att se hur väl de aktiva säkerhetssystemen minskar riskerna.

Volvo Technology, som arbetar med att ta fram avancerade tekniska fordonslösningar åt Volvokoncernen kommer att inrikta sitt arbete inom projektet mot tunga fordon.

– Aktiva säkerhetssystem spelar en viktig roll för tunga fordons trafiksäkerhet. Vi har inom tidigare och pågående forskningssamarbeten utvecklat nya aktiva/preventiva säkerhetssystem och metoder för provning och utvärdering är en viktig del i utvecklingen av säkerhetsfunktioner, säger Susanna Leanderson på Volvo Technology.

– Volvo Technology, SP och VTI är alla tre medlemmar i SAFER; Chalmers Fordons- och trafiksäkerhetscentrum, berättar Jan Jacobson på SP. Projektet är ett bra exempel på aktuell forskning hos SAFER-medlemmar. Det finns också en tydlig koppling till den unika provbana för aktiva säkerhetssystem som planeras i Västsverige.

Fortsättning
nästa sida



Zebralagen en fara?

► Skadade fotgängare har ökat drastiskt.

Nu höjs fler och fler röster mot den så kallade zebralagen.

Senaste inlägget i debatten kommer från Eliza Roszkowska Öberg.

– Gör om den så kallade zebralagen vid övergångsställen så att den blir säker, eller ta bort den, säger hon.

Målen för säkerhet i trafiken har under lång tid varit ambitiösa.

Vägar byggs om för att minska olycksrisker och hastighetsgränser anpassas för att färre fotgängare ska skadas när de korsar bilvägar.

Men en lag, den så kallade zebralagen, har fått märkliga konsekvenser. Lagen tycks ha lett till fler olyckor och sämre framkomlighet för gående. Det går visserligen lättare att ta sig över vägen vid ett övergångsställe men när många övergångsställen tagits bort motverkas de fördelarna. Om olycksstatistiken stämmer borde zebralagen avskaffas innan ännu fler människor skadas.

– En studie av lagen har kommit fram till att antalet skadade fotgängare som skadas vid obehövade övergångsställen har ökat med 15–20 procent. Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI), som genomfört studien, menar också att antalet olyckor där fordon blir påkörda bakifrån för att de stannat för att låta gående passera över gatan ökat med hela 70 procent. Totalt rör det sig om ett hundratal fler som skadas i trafiken bara på grund av detta.

Anledningen till att fler skadas förefaller bero på att zebralagen lagt mer ansvar på bilisterna att släppa gående över gatan. Det i sig kan låta rimligt, men effekten har blivit att fler fotgängare går rakt ut på gatan utan att ge bilister chansen att hinna stanna. Många av de gående som skadats har räknat med att deras lagliga rätt till företräde är tillräckligt för att ge sig ut i trafiken utan att bli påkörd. Cyklisters framfart ställer också till det, när en del av dem tror att man inte behöver stanna precis som bilister behöver.

– Ett sätt att minska problemet skulle kunna vara att sänka hastigheten vid övergångsställen. Att bli påkörd i 30 km i timmen istället

för 50 är bättre, men bäst måste naturligtvis vara att inte bli påkörd alls.

– Det får också den något tveksamma konsekvensen att bilister drabbas av att fotgängare brister i sitt ansvar. Andra sätt att försöka lösa problemen har varit att kommuner tar bort fler och fler obehövade övergångsställen.

Motiveringen är att folk ser sig för om de ska korsa en väg utan att det finns övergångsställe, och att fler använder de säkrare övergångsställena med rödljus. Det här får kanske olyckorna att minska men till priset av att färre vågar gå över gatan eller att man behöver gå långt innan en säker övergång finns.

– På samma sätt som man bygger om och tar bort övergångsställen för att minska faror i trafiken borde man behandla zebralagen. Gör om den så att den blir säker, eller ta bort den!



Zebralagen har inneburit att antalet skadade fotgängare vid övergångsställen har ökat med 15–20 procent.

► Sänkt hastighetsbegränsning kan hjälpa.

Fortsättning
nästa sida

▶ Notiser

▶ Dåliga krocktester för pick-uper.

▶ Snart blir det kö till verkstäderna.



Byte av speglar

Senast den 31 mars 2009 ska alla lastbilar som tagits i bruk den 1 jan 2000 eller senare ha speglar för vidvinkel- och närzonssende.

Nya lastbilar har redan sådana speglar men över 35000 lastbilar som tagits i bruk mellan år 2000 och 2006 beräknas omfattas av de retroaktiva kraven på utbyte av två befintliga speglar på höger fordonssida.

Kraven på eftermontering ställs genom direktiv 2007/38/EG. Från svensk sida har flera medverkat till att den retroaktiva omfattningen begränsats.

Vid möte hos Sveriges Åkeriföretag diskuterades regelverket och hur det ska genomföras i Sverige. SÅ, Vägverket, Bilprovningen och fordonsleverantörerna förbereder nu genomförandet av EU direktivet.

Med andra ord blir det snart kö till verkstäderna...

Inte så säkert

Vill du åka säkert?

Välj då inte en pick-up med dubbelhytt.

Det visar nya krocktester.

Vägverket presenterade nyligen resultat från Euro NCAPs krockprov. För första gången har tre små pick-upbilar med dubbelhytt testats. Detta med ytterst varierande resultat.

– Lätta lastbilar av pick-up typ används både i arbetet och i familjelivet. Det är viktigt att de har minst samma säkerhet som vanliga personbilar. Resultaten från Euro NCAP visar på alarmerande svagheter hos två av de tre testade bilmodellerna, säger Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall, tillika Euro NCAPs ordförande. De två bilarna är heller inte utrustade med anti-sladdsystem vilket ytterligare förstärker bilden av synnerligen allvarliga brister i säkerheten.

– En av de biltillverkare vars pick-up presterade dåligt (Nissan Navara) har redan agerat för att uppdatera krockkuddesystemet. Euro NCAP kommer så snart det är möjligt att publicera data för den förbättrade bilen. Isuzu har vad vi vet inte agerat med anledning av de svaga resultaten för deras D-MAX/Rodeo-modell.

– Den enda 5-stjärniga bilen i denna omgång av åtta bilar är Citroën C5. Detta är glädjande men Citroën har sämre kvalitet på sin bältespåminnare för framsätesspassageraren. Vidare har Citroën i denna nya bilmodell inte levt upp till den skyddsförmåga för fotgängare som de visade upp på C6-modellen, säger Anders Lie, Vägverkets bilsäkerhetsexpert i Euro NCAP-arbetet.

Värdiga vinnare

Det är viktigt att vara vaken för tröttheten i trafiken. Ett faktum som glädjande nog fler och fler anammar. Det framgår inte minst av deltagandet i Rödljus trötthetstävling.

– Mycket roligt att så många tog sig tid att lösa tävlingsuppgifterna, säger Stefan Skotte.

Tre vinnare har redan – eller kommer inom kort att belönas med Zzz-badlakan och Zzz-keps. Vinnare: **Marja Höglund** Länsförsäkringar Jönköping, **Brede Nordbaak**, Länsförsäkringar Jämtland, **Stig Ekblom**, Poståkeriet, Stockholm.

Fortsättning
nästa sida



► Notiser

Byter utseende

Cirka 30 trafikdödade under vardera januari, februari, mars och april. Cirka 40 trafikdödade under maj och juni, cirka 50 under juli och augusti samt cirka 40 trafikdödade under september, oktober, november och december. Detta är de ungefärliga månadsvärden som man har kunnat notera under de senaste åren, 2005 till 2007.

Det totala antalet omkomna uppgick till 440 under 2005, 445 under 2006 och preliminärt 478 under 2007. Det slutgiltiga antalet trafikdödade för år 2007 kan dock komma att öka till omkring 480 till 490 personer.

Under årets första månad omkom 33 personer i trafiken, alltså ungefär lika många som tidigare januarimånader. Trafiken i januari var obetydligt större än under samma månad förra året.

I och med att perioden 1996–2007 nu är fullbordad så byter trafiksäkerhetsbarometern utseende och blickar framåt mot år 2020. Något nytt etappmål har ännu inte fastställts men ett riktvärde tills vidare för trafiksäkerhetsbarometern kan vara att antalet omkomna i trafiken år 2020 ska vara nere på en nivå om högst cirka 240 personer. Detta svarar mot det antal som skulle ha uppnåtts och komma att uppnås med en successiv 3-procentig minskning år för år alltsedan 1997 och framåt.

STRADA justeras

I den samhällsekonomiska värderingen av trafikolyckor som Vägverket nyttjar justeras såväl antal av polisen kända svårt skadade personer som lindrigt skadade personer med samma bortfallsfaktor (uppräkningsfaktor) 2,4.

Detta gäller oavsett bebyggelseyp, vägtyp och olyckstyp/trafikantkategori. Därför synes det angeläget att se över hur rimlig uppräkningsfaktorn är i dagens läge. I projektet har jämförts hur rapporteringen av trafikskador till polisen (polis-STRADA) respektive sjukhusen (sjukhus-STRADA) skiljer sig åt med hänsyn till skadegrad, olyckstyp/trafikantkategori och

bebyggelseyp. Detta med hjälp av olycksdata för 2003–2005 i några län/kommuner där i princip alla akutsjukhus varit anslutna till STRADA, ett informationssystem för data om olyckor och skador inom vägtransportsektorn.

Totalt ingår i studien 55 578 personskadeolyckor (inklusive så kallade "fotgängare-singel"), rapporterade av polis och/eller akutsjukhus. Exklusive fotgängare-singel återstår 46 444 personskadeolyckor. Av dessa är 11 399 (24,5 %) enbart polisrapporterade och 24 631 (53 %) enbart sjukhusrapporterade, medan 10 414 (22,4 %) har rapporterats till båda.

Korta lastbilar dyr historia

Stora samhällsekonomiska förluster.

Det skulle bli effekten om Sverige gick över till lastbilar av EU-norm.

Det fastslår VTI i en rapport.

I Sverige tillåts lastbilar i inrikestrafik som är upp till 25,25 meter långa och 60 ton tunga. Detta skiljer sig från EU-normen, där lastbilar som regel inte är längre än 18,75 meter och väger maximalt 40 ton.

Näringsdepartementet har gett VTI i uppdrag att studera vilka samhällsekonomiska konsekvenser avvikelser har medfört för Sverige samt beskriva konkurrensytan mellan väg- och järnvägstransporter.

Effekterna på transportkostnader för näringslivet, avgas- och bulleremissioner, vägslitage, tidsfördröjning för bilister samt trafiksäkerheten har beräknats. En mycket stor andel av godstransporterna på väg utförs med fordon som överskrider EU-normen. Att krympa fordonsstorleken skulle leda till stora samhällsekonomiska förluster.

Framför allt är det transportkostnaderna som ökar, men det skulle även uppkomma betydande kostnadsökningar inom områdena trafiksäkerhet, avgasemissioner och bulleremissioner. I utredningen konstateras att det är svårt, åtminstone på kort sikt, att åstadkomma överflyttningar mellan väg och järnväg. Detta beror delvis på att järnvägens kapacitet är högt utnyttjad.

► Trafikbarometern byter skepnad.

► Korta lastbilar ger dyra transportkostnader.

Skydda er mot dieselstölder - TankGuard 200

Via Länsförsäkringar får du 15% rabatt*

* Erbjudandet gäller för köp under perioden 1/3 - 31/5 2008 mot att kunden anger kampanjkoden "Länsförsäkringar" vid köptillfället.

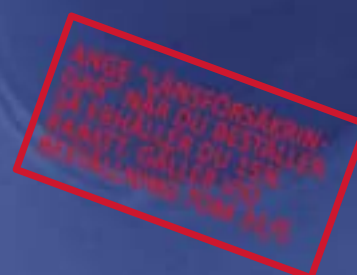


TANKGUARD FINNS ÄVEN TILLGÄNGLIG FÖR:
-LASTEN - CONTAINER - TRAILER

TankGuard 200 är lösningen på det eskalerande problemet med bränslestölder som årligen drabbar mängder av svenska entreprenörer, skogs- och lantbrukare. Unikt med systemet är att det sänks ned och låses fast i maskinens eller tankens påfyllningsrör och förhindrar alla eventuella stöldförsök. Sedan produkten lanserades i Sverige i maj har ett flertal maskiner utrustade med TankGuard 200 drabbats av inbrottsförsök vilka alla slutat på samma sätt, tjuven har fått lämna platsen utan någon diesel.

"Mina maskiner har drabbats av otaliga stölder av diesel genom åren. Sedan jag installerade Tankguard har försöken fortsatt men tjuvarna har inte lyckats stjäla en enda liter" Rolf Björklund, Björklunds Gräv AB, Nyåker.

Länsförsäkringar har utvärderat systemet och rekommenderar TankGuard 200 till dem som vill minska risken att bli drabbad av en stöld och den skadegörelse som detta ofta medför. TankGuard är utformat i samråd med Svenska Stöldskyddsföreningen. För mer information om TankGuards produkter se vår hemsida eller kontakta oss enligt nedan.



TankGuard
Mullsjö 52
914 52 Nordmaling

tel: 08-410 261 62
e-post: info@tankguard.se
www.tankguard.se

Fortsättning
nästa sida





Skottes reflektioner

Lögn.

Förbannad lögn.

Eller statistik?

Under 2007 togs ungefär 2,5 miljoner utandningsprov runt om i landet. Något som innebar att Polisen ökade antalet utandningsprov med 270 000 i jämförelse med 2006.

Trots denna väsentligt ökade insats för att kontrollera nykterheten hos bilförare var antalet påträffade rattfyllerister åtta procent lägre förra året jämfört med året dessförinnan.

Detta är minst sagt en glädjande utveckling. Om statistiken nu talar sanning.

Trafiksäkerhetsdirektören Claes Tingvall

på Vägverket tolkar siffrorna som ett bevis på att fler poliskontroller kan avskräcka fler från att köra onyktra.

Naturligtvis hoppas vi alla att så är fallet. Men statistiken kan han en

annan förklaring.

Kan det vara så att polisen har fått ett mål att uppnå vad det gäller antalet utandningsprov. För att nå målet görs kontrollerna på

ställen och vid tider där många utandningsprov kan utföras på relativt kort tid.

Bättre vore kanske att fler kontroller genomfördes på ställen och vid tidpunkter där riskerna för fyllekörningar är som störst.

Varje år dör omkring 125 personer på de svenska vägarna i alkoholrelaterade olyckor.

Att minska det antalet är angeläget.

Men det görs inte bara genom att presentera positiv statistik.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare
Länsförsäkringar Företagsmotor*

► Görs kontrollen på fel platser och fel tider?



► Det här är sista sidan av Rödljus!

Nästa nummer kommer i mars!



Det är vår ambition att en gång varje månad producera ett "Rödljus" där vi fokuserar på skadeförebygg och presenterar råd och rön som kan vara intressanta för våra kunder. Har du synpunkter eller idéer om vad du vill att vi ska ta upp i nyhetsbrevet

så ta kontakt med Stefan Skotte på telefon 073-964 10 89 eller mail stefan.skotte@lansforsakringar.se

Produktion: KrePart AB

Kontakt: Mikael Petersson, mikael@krepert.se

Adress: Box 4010, 572 04 Oskarshamn

Telefon: 0491-178 80

Hemsida: www.krepert.se