

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar Företagsmotor/Skadeförebygg

Nr 5 maj 2007



- ▶ **Till Kund**
Läs om:
- ▶ **Ny Zzzida**
sid 1-2
- ▶ **Väcker cyklister**
sid 3-4
- ▶ **Viktig väckarklocka**
sid 5-6
- ▶ **Sömnbri­st ger sjukskrivningar**
sid 7
- ▶ **Unik utbildning mot trötthet i trafiken**
sid 8-9
- ▶ **Tungt & Fort**
sid 10-11
- ▶ **Lastbilar blir kortare?**
sid 11
- ▶ **Oroande rapport**
sid 12
- ▶ **Skarp kritik**
sid 13
- ▶ **Dyrt nöje**
sid 14
- ▶ **Skottes reflektioner**
sid 15



www.somnainte.nu

**Dynamisk.
Informativ.**

Och ett utmärkt instrument i kampen mot att nedbringa antalet trötthetsrelaterade olyckor i trafiken.

Länsförsäkringar tar nu ytterligare ett steg för att minska trötthetsolyckor i trafiken genom att lansera en ny och väl genomarbetad hemsida som stöd för den omfattande kampanjen Var vaken mot trötthet i trafiken.

– Somnainte.nu saknar motstycke. Det är

en unik webbplats med en stor mängd information om trötthet i trafiken, sömn, sömnproblem – men också om traditionell trafiksäkerhet såsom hastighet, bälte och alkohol, säger chefen för Länsförsäkringar Företagsmotor Kent Larsson, inte utan stolthet.

– Sajten bekräftar mer än väl att vi på Länsförsäkringar har tagit trötthetsproblematiken i trafiken på största möjliga allvar.

Komplett

Somnainte.nu är en i högsta grad komplett

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Nyy Zzzida**

webbplats och dessutom en lättnavigerad sådan.

– Den är mycket användarvänlig, understryker Kent Larsson.

I menyraden finns förstas ”Var vaken mot trötthet i trafiken”. Och under den rubriken finns det viktigaste hämtat ur trötthetshandboken.

Zzztickan finns naturligtvis med. Och med hjälp av den digitala Zzztickan är det möjligt att få svar på om man är en lämplig bilförare eller inte på några sekunder.

Under trafiksäkerhet finns det fyra under-rubriker: bälte, hastighet, alkohol och utbildning.



Startsidan till www.somnainte.nu. Det är en unik webbplats med en stor mängd information

► **Somna
inte.nu
är en dyna-
misk sajt**

Dynamisk

Somnainte.nu är en dynamisk sajt. Under aktuellt finns alltid de senaste artiklarna om trötthet i trafiken, sömn och trafiksäkerhet.

I arkivet finns samtliga nyhetsartiklar i kronologisk ordning. Dessutom fördelade under tre olika rubriker: trötthet i trafiken, trafiksäkerhet och skadeförebyggande. Till detta ska läggas en praktisk sökfunktion.

– Det är lätt att hitta vad man söker, menar Kent Larsson.

Hemsidan rymmer också en tävling, en trötthetsrelaterad enkät och en krönika skriven av skadeförebyggare, sömnforskare eller trafikforskare.

– Dessa olika delar byts ut vid varje månadsskifte men surfaren kan givetvis ta del av resultat från tidigare enkäter och tävlingar under arkiv.

Smultronställe

Mycket talar för att webbplatsen kommer att besökas av många journalister. Pressrummet

erbjuder bästa möjliga service. Logotyper, bilder och nyhetsbrev finns för nedladdning. Dessutom finns en mycket exklusiv länksamling som ramar in det mesta man kan tänka sig vad gäller trötthet i trafiken och trafiksäkerhet.

– Förstår media allvaret i trötthetsproblematiken sprids budskapet snabbt ut till den breda allmänheten, säger Kent Larsson.

Kent Larsson är mer än nöjd med den nya hemsidan som har producerats av Krepap AB, Oskarshamn i samarbete med André med vänner, Varberg. I hyllningskören ingår också både trafikforskare och sömnforskare.

Stor potential

– Det finns ett stort behov och en stor potential i att samla nyttig och akutell information kring trötthet i trafiken, säger trafikforskaren Anna Anund, VTI, Linköping.

– Informationen ska vara möjlig att tillämpa i den egna verksamheten och därmed kunna bidra till att förare, arbetsgivare, uppköpare av transporter och liknande beaktar trötthet hos förare som en risk. Via hemsidan kan man hitta till information om hur denna risk minimeras. Länsförsäkringars hemsida är en mycket välkommen sajt och bör ha goda förutsättningar att bidra till färre trötta förare.



Exempel på ingångssida Trafiksäkerhet.

– Jag tycker den nya hemsidan ser mycket trevlig ut. Under förutsättning att Länsförsäkringar kontinuerligt orkar uppdatera webbplatsen så blir den en hit, en mycket nyttig sådan, säger sömnforskaren Göran Kecklund, Institutet för Psykosocial Medicin (IPM), vid Karolinska Institutet, Stockholm.

Göran Kecklund hoppas också att andra aktörer inom trafiksektorn hjälper till att hålla sidan levande.

► **”Sidan blir en hit”**

Fortsättning
nästa sida



▶ Tragedier ska undvikas



▶ Varje deltagare förbinder sig skriftligt att följa regeln annars diskvalificeras man.

Väcker cyklister

Att cykla 30 mil i ett sträck är en prestation. Att sätta sig i bilen direkt efteråt är inget annat än ren dumhet.

Länsförsäkringar ska därför öppna ögonen på Vätternrundans deltagare vad gäller trötthet i trafiken.

För två år sedan omkom en cyklist, i samband med Vätternrundan, då en 29-årig man från Stockholm körde rätt in i en klunga av cyklisterna sedan han somnat bakom ratten. Föraren dömdes för grov vårdslöshet i trafik, vållande till annans död och vållande till kroppsskada till villkorlig dom, 150 dagsböter och 45 000 kronor i skadestånd. Tragedier av den typen hoppas Länsförsäkringar kunna undvika genom att agera med kraft i Motala.

Att cykla 30 mil i ett sträck innebär stor

fysisk och psykisk utmattning för kroppen.

Därför har Vätternrundan infört sextimmarsregeln som säger att deltagare i loppet inte får köra bil tidigare än sex timmar efter avslutat lopp.

– Varje deltagare förbinder sig skriftligt att följa regeln annars diskvalificeras man från loppet, understryker Vätternrundans vd Eva-Lena Frick.

Negligerar

Trots detta är det många som negligerat reglerna.

I samband med målgången i Vätternrundan hålls omfattande kontroller vid Motalas utfarter. Efter förra årets runda stoppades mellan 1 200 och 1 300 förare, varav flera alltså hade satt sig i bilen för tidigt.

Två bilförare, en man i 30-årsåldern och en man i 40-årsåldern, fastnade i trafikpolisens

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Väcker
cyklister**

kontroller förra året. Båda hade satt sig i bilen utan att respektera kravet om sex timmars vila. Det finns ingen millimetermättstock när det gäller bedömningar av vem som är lämplig som bilförare och vem som inte är det. Varje fall bedöms individuellt. En person som bara vilat i två timmar kan vara en bättre förare än en som vilat i närmare sex.

Polisen tittar på hur personen ser ut i ansiktet, hur körningen verkade innan man stoppar bilen, hur personen bedrivit tiden efter målgång, hur lång tid han eller hon tog på sig att cykla samt vad personen gjorde de senaste två dygnen före starten.

Viktig uppgift

– Vår uppgift är att tillsammans med Östgöta Brandstodsbolag se och synas under start och målgång i Motala. Vi kommer att uppsöka deltagare och berätta om trötthet i trafiken, säger skadeförebyggaren Stefan Skotte, Länsförsäkringar AB.

Länsförsäkringar ska agera på flera olika sätt.

- Informera deltagarna om vikten av att planera sin hemfärd.
- Informera om att flera viktiga faktorer sätts ner vid fysisk och psykisk prestation (exempelvis uppmärksamhet, omdöme och reaktion).
- Informera deltagarna om trötthetssignalerna och hur man ska agera när man känner av signalerna.
- Dela ut Zzztickan och foldrar.

Hon hoppas att ”Var vaken mot trötthet i trafiken” leder till att deltagarna tar 6 timmarsvilan på största allvar.

– Samarbetet med Länsförsäkringar ger oss ännu större möjlighet att nå ut ned budskapet att inte köra bil när man är trött.



► **Läns-
försäkringar
ställer också
upp!**

► FAKTA

Vätternrundan

- Vätternrundan är världens största cykel motionslopp runt sjön Vättern med start och mål i Motala. En klassisk utmaning och upplevelse på 30 mil, sedan 1966, med i dag cirka 16 000 startande årligen. Starten pågår mellan klockan 20.00 på fredagskvällen till 05.00 på lördagsmorgonen. Alla som fyller 18 aktuellt år eller är äldre får delta.

Loppet ingår i ”En Svensk Klassiker” och det nordiska cykelsamarbetet ”Skandinavialoppet”.

- För deltagande i våra lopp finns några regler. Efter målgång i Vätternrundan måste du vila minst 6 timmar innan du sätter dig och kör bil. Givetvis gäller också Svenska Cykelförbundets Antidopingregler.
- Respektera tävlingsledningens och polisens maning om att inte ha med dig några privata eller företagsbilar utmed banan. Det är trångt nog ändå utmed vissa vägvagnsnitt. Lämna vägen till cyklister! Vätternrundan har fullgod service med följevagnar och en väl utbyggd transportorganisation.
- Din cykel ska vara en vanlig tvåhjulig cykel som passar dig bäst. Även tandem är tillåten. Däremot är trehjulig cykel, cykelbil, sparkcykel eller liknande inte tillåtna. Detsamma gäller liggcykel, så kallad HPV-cykel. Det är inte tillåtet att använda en cykel som är utrustad med ”triathlonstyre”, ”Spinachibågar” och andra tilläggsstyren som fästs nära styrestammen (Barends som fästs på ett rakt styre vid styrändarna är godkänt). Styret ska ha pluggade ändar. Inte heller tillåts täckta hjul. Cykel med frikrans måste ha två av varandra oberoende, väl fungerande bromsar.
- För att få starta i Vätternrundan måste du bära en cykelhjälm, som är godkänd. Tänk på att du skall använda en godkänd hjälm även när du är ute på träning. Alla cykelhjälm som säljs i dag är godkända. Säkerhet är ett signum för Vätternrundan.
- Kontroll av cykelbelysning och reflexer sker vid starten samt utmed banan. Vid färd i mörker ska din cykel vara utrustad med cykelbelysning och reflexer enligt de krav som lagen ställer. Tävlingsledningen rekommenderar ingen reflex på framhjulet då den kan förvandla din cykel till en katapult om reflexen lossnar. Du får heller inte använda blinkande belysningar på cykeln. Belysningskontrollen upphör när det har blivit ljus, tidigast klockan 02.50 lördag morgon (vid normal väderlek).

Viktig väckarklocka

▶ Trötthets-
varnare för
oss närmare
Nollvisionen



Minst 20 procent av alla trafikolyckor är trötthetsrelaterade.

▶ Att köra alltför trött kan jämföras med att köra med 0,8 promille alkohol i blodet!

Minst 20 procent av alla trafikolyckor är trötthetsrelaterade.

Många av dessa slutar i ond bråd död och livslångt lidande.

Därför kan VTIs sofistikerade trötthetsvarnare i sin förlängning ta oss en bra bit mot den hägrande Nollvisionen.

– Att vi jobbar med de här frågorna i dag beror ju på att vi har många trötta förare på vägarna där de inte är något annat än en olycksrisk. Att köra allt för trött är samma sak som att köra med 0,8 promille alkohol i blodet, säger trafikforskare Anna Anund.

På Anna Anunds datorskärm visas en videosekvens av en man som förtvivlat blinkar med

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Viktig väckarklocka**

ögonen i ett försök att hålla sig vaken. Men snart somnar han in. Hade mannen befunnit sig på en riktig väg, och inte en testbana, så hade det gått illa...

Trots en uppenbar olycksrisk så sätter sig många trötta förare ändå bakom ratten och kör. Något som Statens väg- och trafikforskningsinstitut, VTI, nu försöker sätta stopp för.

Effektivt

Under vinterhalvåret har Statens väg- och trafikforskningsinstitut, VTI, testat ett system som mäter tröttheten hos bilister – men också ett system som med hjälp av varningssignaler väcker förarna när de dåsar till.

– Vi har gjort försök på 40 förare, alla med sömnbrist i kroppen nattetid, berättar Anna Anund.

Försökspersonerna har fått köra runt en slinga på Mantorp Park.

– Jag är övertygad om att många av försökspersonerna har fått upp ögonen för hur farligt det är att vara trött i trafiken, säger hon och understryker samtidigt att 50 människor varje år dör på grund av trötthet i trafiken.

Forskningen har visat att det egentligen bara finns ett enda botemedel mot stark trötthet: Stanna och ta en tupplur på upp till en halvtimme.

– Hög musik, att sticka ut huvudet genom rutan eller att dricka massor ger kanske effekt. Men bara under några få minuter. Därefter är

bilisten lika trött som tidigare, poängterar Anna Anund.

Vill jobba skarpt

Bilisterna har i samband med forskningen bland annat haft elektroder på ögonlocken för att läsa av när de blinkar. Om det blivit lite för ofta har en röst sagt åt dem att ta en paus.

– Vi har också testat med vibrationer från bältet, ratten och sätet, säger Anna Anund.

Poängen med att utveckla ett varningssystem är inte att hålla trötta förare vakna. I stället vill VTI undersöka hur man får dem att ta en paus.

– Många vevar ner rutan och fortsätter köra när de är trötta. Men som sagt det räcker inte. Den som är trött ska stanna och sova!

VTI ska nu lämna in en ansökan till regeringen för att få göra testerna på riktiga vägar.

– Det är av största vikt att komma ut på riktig väg om vi ska kunna få en realistisk uppfattning om system av den här typen. Det kan vi inte få på en testbana där hastigheten är 50 till 70 kilometer i timmen. Vi måste komma ut i riktig körning på vägar där man normalt sätt blir trött, säger hon.

Men säkerheten sätts naturligtvis som vanligt främst. Om försöket får klartecken blir det med dubbelkommando på bilarna och körledare bredvid testpersonerna. Förhoppningsvis kommer den skarpa forskningen igång redan under hösten.

► **Poängen är inte att hålla trötta förare vakna utan att få dem att ta en paus**



OBS!
Kom i håg att enda botemedlet mot trötthet i trafiken är att stanna och ta en tupplur.

Fortsättning
nästa sida



Ny forskning visar att sömnproblem kan resultera i långtidssjukskrivningar.

Sömnbrist ger sjukskrivningar

► Det finns hjälp att få: Allt fler sömnforskare förespråkar kognitiv beteendeterapi

Ligger du och vrider dig och inte kan sova om nätterna.

Trösten ligger i att du inte är ensam.

Var tredje svensk har sömnproblem, något som i sin förlängning leder till sömnbrist.

Att trötthet är ett stort problem i trafiken är känt. Likaså att sömnbrist kan resultera i både hjärtinfarkt och diabetes. Men nu visar forskningen också att sömnproblemen inte bara är jobbigt utan även kan leda till längre sjukskrivningar.

Mer än var tionde svensk med sömnstörningar har så stora problem att det är angeläget med professionell hjälp.

– Långvarig stress är den absolut vanligaste orsaken. Ungefär 75 procent av alla sömnpatienter skyller på stress, säger sömnprofessor Thorbjörn Åkerstedt vid Karolinska Institutet, Stockholm.

Det är sedan tidigare känt att sömnproblem kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar, utbrändhet, depressioner och diabetes.

Nu kommer nästa larm: sömnstörningar ökar risken för långtidssjukskrivningar. Ihållande sömnstörningar ökar risken med nästan 90 procent. Samtidigt har långtidssjukskrivna som sover gott, dubbelt så stor chans att komma tillbaka till arbetet. Det visar en studie som Thorbjörn Åkerstedt gjort tillsammans med kollegan Aleksander Perski.

Önd cirkel

– Den stora ökningen av sjukfrånvaro är stressrelaterad, vilket förklarar de stora sambanden mellan långtidssjukskrivningar och sömnproblem, säger Thorbjörn Åkerstedt.

För många blir det en önd cirkel. Ju mer de stressar, desto sämre sover de, vilket stressar upp dem ännu mer.

Många lider dessutom i ensamhet och vågar inte prata högt om sina problem. Men det finns hjälp att få. Allt fler sömnforskare förespråkar kognitiv beteendeterapi.

Flertalet blir bättre och cirka 30 procent blir helt symtomfria. Ofta behövs det bara mellan sex till tolv terapitimmar.



Det är långvarig stress som är den främsta anledningen till sömnproblem menar sömnprofessor Torbjörn Åkerstedt.

Fortsättning
nästa sida



Unik utbildning mot trötthet i trafiken

► Den första öppna utbildningen mot trötthet i trafiken



Inte helt överraskande är det trafikforskaren Anna Anund och sömnforskaren Göran Kecklund som är kurslärare vid den första öppna utbildningen mot trötthet i trafiken.



Trötthet i trafiken är ett stort problem.

Varje år dör minst 50 personer medan mångdubbelt flera skadas i trötthetsrelaterade trafikolyckor.

– Det är med stor glädje jag kan konstatera att VTI arrangerar landets första öppna trötthetsutbildning i oktober, säger skadeförebyggaren Stefan Skotte, Länsförsäkringar Sak AB.

Endagskurs genomförs tisdagen den 23 oktober 2007 vid VTI i Linköping. Och kursledare är inte helt oväntat trafikforskaren Anna

Anund, VTI och sömnforskaren Göran Kecklund vid Institutet för Psykosocial Medicin (IPM), Karolinska Institutet i Stockholm. Båda har under flera år arbetat hårt för att sätta fokus på vilket stort problem trötthet i trafiken utgör.

Anna Anund har en bakgrund som statistiker. Under senare år har en stor del av hennes forskning behandlat olika aspekter av trötthet och trötthetsrelaterade olyckor. En sådan aspekt är nya typer av räfflor i vägen utformade så att förare som somnat och börjar köra över dem ska vakna till och förstå vad som

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Unik utbildning mot trötthet i trafiken**

► **Att köra trött är ett lagbrott**

► **Anmäl dig nu till kursen Trötthet i trafiken!**

håller på att inträffa. En annan är förarstöd till trötta förare där det blivit alltmer viktigt att hitta verktyg som övertygar och stöttar föraren att vidta varaktiga åtgärder. Anna har även arbetat mycket med trafiksäkerhet i samband med skolskjuts liksom frågor kring barn i bil i ett användarperspektiv. Hon arbetar också med tillståndsmätningar och metodutveckling inom området.

Fil.dr Göran Kecklund är sömnforskare vid Institutet för Psykosocial Medicin (IPM) och Karolinska Institutet i Stockholm. Hans forskning har framförallt handlat om hur skiftarbete och stress påverkar sömn, trötthet och säkerhet. Han har medverkat i flera studier kring trötthet i trafiken och bland annat studerat yrkesförarens trötthetsnivå och körförmåga i samband med nattkörningar.

Lagbrott

Enligt Trafikförordningen får ”fordon inte föras av den som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt”.

Trots detta är trötthet hos förare orsak till cirka 20 procent av inträffade trafikolyckor. Åtgärder för att minska problem med trötthet i trafiken kan ske såväl strategiskt som taktiskt. Att säkerställa att transportörer och beställare har kunskap om hur man ska vara föreberedd för att vara en vaken förare samt att verka för en ökad insikt om faran av att köra i trött tillstånd är viktiga delar i det preventiva arbetet. Föraren måste också föras med effektiva och varaktiga åtgärdsstrategier. I kursen förmedlas kunskap om trötthet och om effektiva åtgärder.

Endagskurs Trötthet i trafiken

Tid och plats

Endagskurs som arrangeras tisdagen den 23 oktober 2007 vid VTI i Linköping. Kursen startar klockan 10.00 med registrering och kaffe från 09.30. Avslutning klockan 16.30.

Målgrupp

Kursen riktar sig till beställare och utförare av transporttjänster liksom andra med behov av kunskap och orientering om området.

Mål

Deltagarna ska efter genomförd utbildning ha fått ökad kunskap om trötthet i trafiken, om faran med trötta förare samt kunskap om motåtgärder.

Kursmoment

Omfattningen av problemet med trötthet i trafiken

Trötthet i arbetslivet – arbetstidernas betydelse

Sömnen och dygnsrytmen: viktiga faktorer för att förutsäga trötthet

Hur ska man vara förberedd för att minska risken att bli trött?

Hur känner man igen trötthet? Kan man bedöma sin egen vakenhetsnivå?

Vad gör man när man blir trött

Hur kan man planera för att minska risken för olycka

Demonstrationer i VTI:s körsimulator

Övningsuppgift

Kursmaterial

Dokumentation från kursdagen

Trötthetshandbok: Länsförsäkringar

Trötthetssticka: Länsförsäkringar

Antal deltagare

Maximalt 22 deltagare. Minst 10 deltagare för att kursen ska genomföras.

Sista anmälningdag

Den 3 oktober 2007.

Anmälan och information

Ulla Kaisa Knutsson, tel 013-20 43 18, ullakaisa.knutsson@vti.se

Kursavgift

4 300 kr. Mervärdesskatt tillkommer. I avgiften ingår allt kursmaterial och förtäring under kursen. Vid återbud senare än två veckor före kursstart faktureras hela kursavgiften, vid återbud dessförinnan faktureras en administrationsavgift om 1 000 kr. Kursplatsen får överlåtas till kollega.

Kurslärare

Anna Anund, forskare vid VTI och Göran Kecklund, sömnforskare vid Institutet för Psykosocial Medicin (IPM) och Karolinska institutet.

Försäkra dig om en plats genom att anmäla dig redan idag!

Fortsättning nästa sida



► Dags att gå från ord till handling



Yrkeschaufförerna är inte direkt några förebilder i trafiken. Det visar NTFs undersökning.

Tungt & Fort

80 procent av alla lastbilar med släp kör fort.

Och 50 procent av alla bussar kör för fort. Resultatet av NTFs senaste hastighetsmätning av tung trafik är nedslående.

Sämre trafiksäkerhet (se nästa artikel), sämre miljö, sämre ekonomi är tre konsekvenser av den tunga trafikens brott mot hastighetsgränserna. Men transport- och åkerinäringen verkar inte bry sig speciellt mycket.

– Det är hög tid att branschen nu går från ord till handling, säger NTFs vd, Monica

Öhman. De senaste åren har vi hört många stolta deklarerationer från Sveriges Åkeriföretag och Bussbranschens Riksförbund om vilka åtgärder det tänker vidta för att få ned hastigheterna. Tyvärr tycks det som om alltför få företag lyssnar.

Det mer eller mindre systematiska överskridandet av hastighetsgränserna (lastbilar utan släp undantagna) påverkar genomsnittshastigheten i hela vägtransportssystemet. Det är yrkestrafiken som sätter normen. En högre hastighet innebär naturligtvis också en sämre trafiksäkerhet.

► Det är nästan alltid individens fel att en olycka inträffar

Fortsättning
nästa sida



► **Det handlar om systematisk fortkörning**

Flera argument

– Men om inte trafiksäkerheten är ett argument som duger borde väl det ekonomiska och miljömässiga vara en drivkraft mot ett bättre beteende, fortsätter Monica Öhman.

Enligt Vägverkets beräkningar kan den tunga trafiken spara 1,6 miljarder om året i minskad bränsleförbrukning, bara genom att följa hastighetsgränserna. Samtidigt minskar koldioxidutsläppen med cirka 470 000 ton per år.

Undersökningen bekräftar redan kända fakta från andra undersökningar. Glädjande är att hastighetsöverträdelserna har minskat jämfört med mätningen i våras. Men fortfarande är det långt kvar innan alla kör lagligt. Om den tunga trafiken vore ett föredöme i trafiken och höll laglig hastighet skulle det innebära mycket även för den övriga trafiken. Tempot på våra vägar skulle vara lugnare och därigenom skulle vi undvika olyckor samtidigt som miljöpåverkan skulle bli lägre genom minskade utsläpp.

– Undersökningen visar att situationen inte är bra. Det är en utmaning för åkerinäringens förare att leva upp till att vara Vägens Riddare. Vi arbetar hårt med att ännu fler åkeriföretag ska engagera sig i trafiksäkerhetsarbetet och erbjuder åkeriföretagen bland annat förarkurser på temat attityd och beteende, säger Göran Forssén, vd i Sveriges Åkeriföretag. I dag omfattas cirka 60 procent av åkerinäringens fordon av en trafiksäkerhetspolicy.

Positivt

– Det är positivt att vi ser en neråtgående trend i antalet hastighetsöverträdelser för bussar. Men Bussbranschens Riksförbund har nolltolerans mot hastighetsöverträdelser och därför intensifierar vi nu vårt redan idag omfattande trafiksäkerhetsarbete. Bland annat planerar vi en ny utbildning som syftar till att förändra attityderna till hastigheter hos både förare och företagsledning. Vi deltar också i flera projekt kring hur olika tekniska lösningar kan användas i bussföretagens interna arbete för att sänka hastigheterna, säger Jan-Erik Kjellberg, förbundsdirektör Bussbranschens Riksförbund, BR.

► FAKTA

Hastighetsmätningen

Undersökningen har genomförts av NTF Sörmland och NTF Stockholm på uppdrag av Vägverket.

Mätningarna är genomförda på fyra vägar

– E 4, E 18, E 20 och riksväg 73 i Stockholms och Södermanlands län. Den första undersökningen gjordes våren 2006 och den andra i höstas. Företag med fler än 10 observationer fick information från den första mätningen och upplystes om att en ny mätning skulle göras till hösten. Även från den senaste mätningen har företagen fått information om resultaten.

► **NTF ska genomföra undersökningen på uppdrag av Vägverket**

Lastbilar blir kortare?

Är kortare bättre än långa?

VTI ska nu utreda vilka lastbilar som passar Sverige bäst.

Regeringen har gett Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, i uppdrag att utreda vilka konsekvenserna skulle bli om Sverige gick över till det europeiska systemet med 18,75 meters lastbilar med 40 tons bruttovikt.

I uppdraget till VTI skriver regeringen att det finns en oro inom EU och EES att längre och tyngre lastbilar ska leda till en försämrad konkurrenskraft för järnvägen, ökat slitage på vägarna, ökade emissioner och en försämrad

trafiksäkerhet. Studier som gjorts såväl stödjer som motsäger dessa påståenden konstaterar regeringen.

Därför har VTI fått i uppdrag att utreda konsekvenserna det skulle få för slitaget på vägarna, olyckor och emissioner om Sverige endast tillät 18,75 meters lastbilar med 40 tons maxvikt. Uppdraget ska vara klart senast den 1 december. Redan 15 juni ska dock VTI redovisa hur stor andel av dagens väg- och järnvägstrafik som konkurrerar med varandra och möjligheterna att påverka ”konkurrensförutsättningarna för järnvägstrafiken genom olika åtgärder på vägtrafikområdet”.

Fortsättning
nästa sida



Oroande rapport

Drygt 119 människor har dödats i trafiken i år, under tiden januari till och med april.

I hela 30 procent var tung trafik inblandad.

Det visar NTFs månadsrapport.

– Särskilt oroande är att många äldre, oskyddade trafikanter drabbas i tätortsmiljö. Vår undersökning visar att medelåldern på de dödade i den kategorin ligger på 73 år, säger Thomas Carlson, medichef i NTF. Det kräver att fordonsindustri och stadsplanerare utvecklar mer förlåtande fordon och tryggare gatumiljöer.

– Vi vet att den tunga trafiken ökar och att ”just-in-time-filosofin” driver upp tempot. Våra mätningar visar mer eller mindre systematiska överträdelser av hastighetsgränserna – faktorer som bidrar till ökade risker på gator och vägar.

Den höga medelåldern på de oskyddade trafikanter som omkommit hittills i år visar på behovet av bättre säkerhet i boendemiljöer. I flera fall tycks orsaken vara kopplad till ”döda-vinkeln-problematiken” – det vill säga föraren ser inte människor i bilens omedelbara närhet.

– I avvaktan på tekniska lösningar kanske vi måste överväga om det inte krävs minst två personer i lastbilen i de här miljöerna – en person bakom ratten och en som håller uppsikt på omgivningen runt lastbilen, säger Thomas Carlson. Vi kan inte överlåta det ansvaret på gamla människor som rör sig i trafiken och definitivt inte på barn.

Sällan vållande

– Vi är medvetna om att den tunga trafikens förare sällan är vållande till olyckan, men vi måste också konstatera att ekipagen genom sin tyngd och sin storlek ställer till med stor förödelse på motparten, i en kollision med andra bilar eller med oskyddade trafikanter.

Trafiksäkerhetsåret 2007 granskar NTF samtliga dödsolyckor i vägtrafiken. Eftersom Riksdagen har satt upp ett första delmål för Nollvisionen i år (högst 270 döda) väljer NTF att granska olyckorna ur ett Nollvisionsperspektiv.

– Vi är medvetna om att olyckan nästan alltid beror på ett mänskligt felbeteende eller misstag, men NTF väljer att analysera konsekvenserna av det mänskliga misstaget. Hade dödsolyckan kunnat undvikas om Vägtransportssystemet haft en Nollvisionsstandard? – det är den fråga vi ställer.

► **Många äldre och oskyddade drabbas**

► **Det krävs bättre säkerhet i våra boendemiljöer**

► FAKTA

Några av de åtgärder som NTF menar kan avhjälpa bristerna i trafikmiljön är:

- Effektiva bältespåminnare, ISA-system och obligatoriska alkolås.
- Överkörningskydd på lastbilar och bussar som förhindrar människor att hamna under fordonen.
- Mer förlåtande och anpassade miljöer på gator, torg och vid hållplatser.
- Mittseparerade huvudvägar
- Upphandlingsavtal som ställer hårdare krav på trafiksäkerhet



I år har tung trafik varit inblandad i hela 30 procent av alla dödsolyckor.

Fortsättning
nästa sida

► 18 dödsoffer kunde överlevt

► "Livräddarna" skulle spara 30 liv om året



Trafiksäkerhetskamerorna är inte lika bra livräddare som Vägverket vill göra gällande menar automotorsport.se på sin webbplats.

Skarp kritik

Under april omkom 29 personer i vägtrafiken.

NTFs analys av dödsolyckorna visar att 18 av dem sannolikt kunnat överlevt om vägtransportssystemet varit anpassat efter Nollvisionens förutsättningar.

Antalet trafikdödade under den senaste 12-månadersperioden maj 2006 – april 2007 uppgår därmed till 451.

Totalt under januari– april 2007 har 119 personer omkommit i trafiken. Nivån för nämnda period är ungefär densamma som för åren 2004–2006.

Trafiken har hittills i år ökat med drygt fyra procent jämfört med samma månader förra året (som då hade en minskning med drygt två procent jämfört med samma månader 2005).

Fiasko?

Den negativa olycksutvecklingen under Trafiksäkerhetsårets första månader innebär att vass kritik riktas mot Vägverket.

– Vägverkets löfte om att trafiksäkerhetskamerorna, "livräddarna" kallade, skulle spara 30 liv per år har blivit ett präktigt fiasko. Hittills i år har det dött tio personer mer än under samma period 2006 och inte ens forskarna kan svara på vad den uteblivna effekten beror på, skriver automotorsport.se.

Nyhetsajten fortsätter: "När kameraskåpen sattes upp förra hösten döptes de av Vägverket till "livräddare". 30 liv per år skulle sparas, men hittills har effekten helt uteblivit. Istället har det dött fler personer i trafiken i år, jämfört med samma period förra året.

"Livräddarna" skulle spara 30 liv per år men hittills är projektet ett praktfiasko.

När kameraskåpen monterades skrev Vägverket så här i sitt pressmeddelande: "Totalt kommer 700 nya trafiksäkerhetskameror att placeras ut på 102 vägsträckor runt om i landet, de beräknas rädda cirka 30 liv per år". Under våren gick Vägverket ut med ett annat pressmeddelande där man beskrev de framgångsrika kameraskåpen så här: "Medelhastigheten på dessa vägar har sänkts med åtta procent, vilket minskar risken för allvarliga olyckor högst väsentligt".

Notera att det i Vägverkets beskrivningar av kameraskåpen inte finns några förbehåll. Inga "om" och "men", utan cirka 30 liv per år ska räddas. Olycksstatistiken visar dock att Vägverkets löfte inte alls infriats, under årets första fyra månader har det dött cirka tio personer mer jämfört med samma period förra året.

Onekligen hårda ord som manar till eftertanke.

Fortsättning
nästa sida



Dyrt nöje



Hastighetsveckan i april kostade de svenska fortkörarna hela 20 miljoner kronor.

► **Böter för 20 miljoner delades ut under hastighetsveckan**

Det är farligt att köra för fort.

Och dessutom väldigt dyrt.

Fortkörningsböter för drygt 20 miljoner kronor delades nämligen ut i samband med hastighetsveckan 23–29 april.

Under den aktuella veckan plockade polisen in 11 000 fortkörare runt om i landet som tillsammans genererade rekordsumman 20 miljoner, ett belopp polisen aldrig varit i närheten tidigare under en så kort period.

11 000 fortkörare är en ökning med drygt 3 000 fortkörare sedan förra årets hastighetsvecka, i oktober 2006. Då hade de nya, i princip fördubblade fortkörningsböterna just trätt i kraft. Med 8 000 ertappade fortkörare och ett snitt på uppemot 2 000 kronor i böter drog polisen och staten under den här oktoberveckan in cirka 15 miljoner kronor.

Rekord

– Hastighetsveckan i april i år och den i oktober förra året är sannolikt nummer ett och nummer två i bötesrekord för fortkörning under en enda vecka, säger Claes Tingvall, trafiksäkerhetsdirektör vid Vägverket i Borlänge.

Det är de nya fasta trafiksäkerhetskamerorna, som nu är i gång runt om i Sverige, som ligger bakom den stora ökningen av antalet rapporterade fortkörare.

– Hastighetsveckan ingick i en så kallad speed control-vecka, en EU-gemensam fartkontrollvecka, där bland annat England,

Frankrike, Tyskland, Italien och Grekland var med. Att så många åkte fast i Sverige var en kombination av intensiv övervakning från polisen och de nya hastighetskamerorna, säger Mattias Andersson, sektionschef på Rikspolisstyrelsen.

Inger respekt

De nya hastighetskamerorna inger respekt hos bilisterna eftersom de är fullt synliga. De är dock inte alltid i gång och filmar. Till skillnad från de gamla kameraskåpen vid vägarna behöver personalen aldrig ”tömma” eller sätta i gång kamerorna på plats, utan det sker helt automatiskt från polisens speciella Kiruna-enhet.

– De är uppsatta i samarbete med Vägverket och på de 100 farligaste vägsträckorna i Sverige, säger Mattias Andersson.

Kamerasystemet kommer så småningom att kunna klara av ungefär 200 000 böter på ett år. Hur mycket som dessutom tas manuellt är svårt att veta.

– Samtidigt ligger Sverige mycket långt ned på skalan när det gäller att ta fortkörare, betonar Claes Tingvall på Vägverket.

– I Holland tar till exempel polisen ungefär 40 procent av befolkningen varje år för fortkörning. I Sverige handlar det om cirka tre procent. Vi ligger bland de lägsta i Europa. Vad de här kamerorna gör är att de ökar på antalet fordon som övervakas väldigt kraftigt. Samtidigt saktar folk ned väldigt kraftigt på de här kamerasträckorna, säger Claes Tingvall.

► **Det handlar om två bötesrekord**

Fortsättning
nästa sida





Skottes reflektioner

Född: En dynamisk hemsida som kommer att rädda liv.

Inte konstigt att man känner sig upprymd och glad som en nybliven pappa.

Och lita på att somnainte.nu kommer att få bästa möjliga omvårdnad i framtiden.

När vi förra våren initierade kampanjen "Var vaken mot trötthet i trafiken" på Bilsalongen i Stockholm vågade vi inte ens i vår vildaste fantasi drömma om vilken genomslagskraft den skulle få. Men trötthetshandboken och Zzztickan slog in dörr efter dörr. Plötsligt fick kampanjen TV-tid, helsida i Expressen och massor av press i både riks- och lokaltidningar. Därefter har det skrivits och pratats trötthet i trafiken hur mycket som helst.

Jag tror redan att kampanjen har räddat liv, fått människor runt om i landet att tänka sig för innan de sätter sig uttröttade bakom ratten. Och fler kommer att få upp ögonen för vilka tragedier trötthet i trafiken kan ställa till med.

Därför var det helt naturligt att följa upp framgången med att producera en ny hemsida. En modern hemsida med massor av information om trötthet och trafik i kombination med ett allmänt tydligt trafiksäkerhetsbudskap. Dessutom en hemsida med dynamik. I steg två handlar det inte bara om att föra ut information. Vi vill ha en dialog med yrkesförare och privatbilister som förhoppningsvis leder arbetet framåt. Genom enkäter och formulär på

webbplatsen hoppas vi att experter, alla som kör bil och har erfarenhet av trötthet i trafiken, ska ge oss svar på hur vi ska gå vidare. Hur somnainte.nu ska vidareutvecklas... men även generellt vad det gäller kampen mot trötthet i trafiken.

Arbetet med hemsidan har varit tufft. Och heder åt KrePart AB som på bästa sätt har sett till att sajten håller så hög klass och att den innehåller så mycket värdefull information.

När sidan lades upp kände jag stor stolthet. Och den vill jag dela med mig av till Ove Johansson på Länsförsäkringar Skåne. Det var nämligen efter diskussioner med honom satsningen på problematiken om och kring trötthet i trafiken blev verklighet.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare
Länsförsäkringar Företagsmotor*



► "Jag tror att kampanjen redan räddat liv"

► Det här är sista sidan av Rödljus!

Nästa nummer kommer i juni!



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@krepart.se

Adress: Box 4010, 572 04 Oskarshamn

Telefon: 0491-178 80

Hemsida: www.krepart.se