

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar Företagsmotor/Skadeförebygg
Nr 1 januari 2007



▶ Till
Länsbolagen

Läs om:

▶ Skärp
säkerheten
sid 1–2

▶ Många
tillgrepp
sid 3

▶ Nytt larm
sid 3

▶ Ökat intresse
för säkerhet
sid 4

▶ Albin
skrämmar
till nykterhet
sid 5–6

▶ Viktig nyckel
sid 7–8

▶ God idé
sid 9

▶ Färre offer
i trafiken
2006
sid 10–11

▶ Nya hastig-
hetsgränser
sid 12

▶ Notiser
sid 13

▶ Skottes
reflektioner
sid 14



Flertalet kapell forceras med kniv på någon sekund. Själva inbrottet tar sedan oftast inte mer än ett par minuter.

Skärp säkerheten

Godsstölderna från uppställda långtradare med släp kostar årligen försäkrings- och åkeribranschen hundratals miljoner kronor. Och tillgreppen av både gods och långtradare fortsätter att öka.

– Försäkringsbranschen måste ställa krav på åkerinäringen vad gäller säkerhet.

Det konstaterar kriminalinspektör Per-Arne Nilsson vid Polismyndigheten i Västra Göta-

land. Han är utan tvekan en av landets mest initierade när det gäller stölder av gods från uppställda långtradare, släp och tillgrepp av hela ekipage. Sedan lite drygt ett år tillbaka arbetar han halvtid med den här typen av tillgrepp i Sydvästra Sverige.

Att han fick det tuffa jobbet berodde på framgång i ett liknande uppdrag. Under flera år drabbades Sydvästra Sverige av en mängd stölder och rån riktade mot husbilar. 2003 nådde brottsvågen sin kulmen med 150 anmäl-

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Skärp
säkerheten**

ningar. 2006 var antalet anmälningar nere på en mer moderat nivå, 34 anmälningar.

– Att skrika polis, polis hjälper inte. Det gäller att skapa beteende och attitydförändringar och det lyckades vi med inom husbilssegmentet.

Måste ställa krav

Och det är en ordentlig attitydförändring som behövs vad det gäller säkerheten på uppställda och parkerade långtradare och släp.

Hur klokt är det att transportera elektronik för 20 miljoner kronor i ett släp vars kapell i princip bara fungerar som regnskydd? Det är i princip samma sak som att be om att bli bestulen. Ändå står hundratals långtradare och släp med värdefullt gods uppställda efter vägarna och på rastplatser – varje dygn.

– Situationen är allt annat än bra. Det är onekligen något av tjuvarnas marknad. Säkerhetstänkandet är i det närmaste obefintligt.

Per-Arne Nilsson är medveten om att det är små marginaler som innebär att många åkerier inte tänker fullt ut säkerhetsmässigt.

– Försäkringsbolagen, polisen och åkerinäringen måste tillsammans skapa en attitydförändring. Men för att nå fullt ut måste försäkringsbolagen ställa krav mot transportföretagen. Att köra värdefullt gods i ett släp med ett kapell som man forcerar med hjälp av en kniv på någon sekund är inte acceptabelt.

Välorganiserade

Sydvästra Sverige drabbades hårt av tillgrepp från uppställda långtradare och släp under 2006. Under 2006 har polisen fått in 450 anmälningar.

Men situationen kommer att förbättras beroende på ett nytt arbetssätt. Tidigare bokfördes tillgrepp av den här sorten under flera olika koder. Nu finns det två, en för tillgrepp från lastbilar och lastbärare och en för tillgrepp av hela ekipage.

Samtliga anmälningar läggs in i en databas och analyseras. Med andra ord har polisen kommit långt vad gäller kartläggning av den här typen av brottslighet. Nu finns exempelvis en lista på de platser där brott mot tunga fordon företrädesvis inträffar.

– Vi plockar in gärningsmän med jämna mellanrum, säger Per-Arne Nilsson. I princip är det bara två falanger som ägnar sig



Kriminalinspektör Per-Arne Nilsson menar att brottsligheten mot den tunga trafiken utmed våra vägar är helt oacceptabel.

åt den här typen av brottslighet:

- Välorganiserade ligor bestående av grovt kriminella med kopplingar till MC-ligor.
- Kringresande ligor från Baltländerna boende i Sverige.

Varför förekommer så många brott mot tunga transporter?

– Finns tre orsaker. Lönsamheten är god, säkerhetstänkandet hos åkerierna är för dåligt och dessutom är straffvärdet för sådana här brott allt för lågt. Som sagt...det är tjuvarnas marknad.

► **Det är
tjuvarnas
marknad!**

► **Polisen har
kommit långt**

► FAKTA

Stölder

Så här fördelar sig anmälningarna geografiskt:

194	Nordvästra Skåne
96	Västra Götaland
40	Jönköping
24	Halland
20	Kronoberg

Farliga platser

Polisens kartläggning visar att en del platser är farligare än andra att ställa upp långtradare och släp med värdefullt gods på.

Här är de fem farligaste, antal anmälningar inom parantes.

- Helsingborgs stad (64)
- Milstolpen, Glumslöv (14)
- Hylterna, Jönköping (14)
- Mölletofta, Klippan (11)
- Hallandsrasta (10)

Den klart farligaste vägen för tunga transporter är E4an.



Många tillgrepp

227 stölder eller stöldförsök under 2006. Nordvästra Skåne är ett Eldorado för de ligor som systematisk plundrar långtradare och släp utmed vägarna.

Tillsammans med transportnäringen och försäkringsbranschen försöker vi hitta lösningar på problematiken, säger Lena Holm, analytiker vid polisen i nordvästra Skåne. Lena Holm har kartlagt samtliga tillgrepp mot långtradare och släp under förra året.

Hon har även gjort en specialstudie för tiden 1 januari till 15 september. Och den utgör en mycket intressant läsning.

- Hela 37 procent av inbrotten utfördes på olika industriområden i Helsingborg. Övriga begicks generellt vid större rastplatser.
- I 41 procent av fallen initierades inbrottet genom kapellskärning.
- Vid 35 procent av stölderna var lastutrymmet olåst.

- Plomberingens bröts i 16 procent av inbrotten.
- I tre procent av fallen stals hela ekipaget. Elektronik är tjuvarnas självklara favorit. Men anmälningarna visar att det handlar om stölder av allt från tuggummi till parkettgolv.
 - Det viktigaste för tjuvarna är att godset går att avyttra. Varorna hamnar antingen hos hälare eller så säljs det till vänner och bekanta. Dessutom säljs nog en del på Internet.

Lena Holm uppskattar att endast en handfull stölder har klarats upp.

- Det handlar om svårupplösta brott. Oftast har polisen inte något att gå på. Inbrottet är över på några minuter och oftast har inte chauffören märkt något.

Naturligtvis går det att förebygga brott av den här typen. Yttre larm och kameror finns på marknaden liksom presenningar som inte går att skära sönder. Av de 227 utsatta långtradarna hade inte någon larm, kamera eller förstärkt kapell!

► Av 227 utsatta långtradare hade inte någon larm, kamera eller förstärkt kapell

Nytt larm

Varje dag transporteras tusentals ton med värdefullt gods på våra vägar. Denna last har blivit ett attraktivt mål för många kriminella.

Ett larm som enkelt aktiveras och avaktiveras har nu blivit verklighet. 2 Zon Larm skyddar både hytten och lasten i tider när denna typ av brott ökar.

Larmet är utvecklat av DEFA och är speciellt anpassat för transportfordon. Till skillnad mot ett traditionellt larm har nu föraren möjlighet att aktivera och avaktivera olika zoner för att kunna skydda hela transportfordonet.

Larmet skyddar fordonet i två separata zoner: hytt och lastutrymme. Dessa zoner går lätt att både aktivera och avaktivera, dessutom är de helt oberoende av varandra.

Detta resulterar i att fordonet alltid är optimalt skyddat. Föraren kan enkelt styra larmet med hjälp av en fjärrkontroll.

Larmet är anpassat för tunga och lätta lastbilar samt alla övriga mindre fordon som har separat lastutrymme. Det finns i två olika versioner.

► 2 Zon Larm skyddar både hytten och lasten oberoende av varandra.

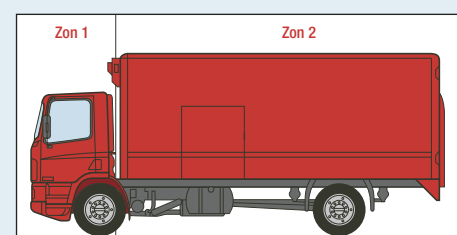
FAKTA

2 Zon Larm

Larmet styrs enkelt med de två knapparna på fjärrkontrollen. Vänstra knappen styr zon 1 och den högra styr zon 2. När fordonet är utrustat med DEFA transportlarm syns det via en blinkande lysdiod vid vindrutans och dekalerna på sidorutorna. Glaskrossdetektorn löser ut om en glastruta krossas, den monteras normalt i hytten.

Rörelsedetektorn registrerar rörelser. Detektorns känslighet är justerbar i 8 lägen och kan monteras i lastutrymmet eller i hytten. 30 W högtalarelement som ger ett larmljud på 117 dB. Välj mellan 6 olika larmsignaler (programmeras av installatören).

Med ansluten GSM-modul kan du även få varning via SMS-meddelande till mobiltelefonen om larmet utlöser. Modulen kan varna upp till tre olika mobiltelefoner.



Fortsättningen nästa sida



► Det finns många olika stöldförebyggande produkter



På marknaden finns många stöldförebyggande produkter. Det finns ett flertal olika larm och förstärkta kapell av flera olika typer.

Ökat intresse för säkerhet

Åkerinäringen har tröttnat på stölder och gods och hela ekipage.

Säkerhetstänkandet har ökat markant under senare tid, i takt med att fler och fler larmrapporter om den här typen av stölder har dykt upp.

Det säger Kimmo Lindqvist som arbetar med säkerhetsfrågor för tung trafik vid Tip Trailer AB i Helsingborg.

På grund av allt för dåliga marginaler har säkerhetstänkandet fått stå tillbaka vid många åkerier runt om i Sverige. Men det är en trend som håller på att brytas.

– Under de senaste två åren har vi utrustat cirka 500 svenska trailers med satellitlarm, säger Kimmo Lindqvist. Och intresset ökar för den här typen av säkerhetsdetaljer.

Det behöver inte kosta skjortan att ha full kontroll över en trailer. För knappt 600 kronor per månad att det möjligt att få ett larm med oerhört många funktioner.

Temperaturövervakning, stöldskydd, avvikelser från fastlagd färdväg och kontinuerliga

uppdateringar var ekipaget befinner sig.

En lightversion kostar cirka 200 kronor per månad.

Stöldförebygga med satellit

Kimmo Lindqvist har ett utmärkt exempel på hur effektiv det kan vara att stöldförebygga med hjälp av satellit.

För en tid sedan upptäckte en åkeriägare att ett ekipage var borta. Kimmo kontrollerade saken och kunde konstatera att den stulits fyra dagar tidigare. När ekipaget pejlades in befann det sig i Ryssland. Med hjälp av finsk polis och rysk milis kunde gärningsmännen gripas på bar gärning.

– Åkeriägaren fick tillbaka trailern i likadant skick som innan den stals och dessutom behövde han inte lägga ut någon självrisk.

På marknaden finns många stöldförebyggande produkter. Det finns ett flertal olika larm. Dessutom förstärkta kapell av flera olika typer.

Och glädjande nog har intresset för alla produkter ökat.

► För 600 kronor per månad är det möjligt att få ett larm med oerhört många funktioner

Fortsättning
nästa sida



Albin skrämmer till nykterhet

När långtradarna rullar av färjorna i Trelleborgs hamn är nykterheten bland förarna god. Det är Albins förtjänst.

– Fler hamnar borde införa nykterhetskontroller av den här typen, säger Jim Leveau som är ansvarig för det unika projektet i Trelleborgs hamn.

Nykterhetskontrollen går alltså under namnet Albin (Alko Lås Bom för Internationell och Nationell Trafik). Kontrollen är placerad i anslutning till utfarten från hamnområdet där färjorna från Travemünde, Sassnitz och Rostock anländer.

När fordon kommer från hamnområdet är filerna ljusreglerade, vilket innebär att cirka 10 procent av de fordon som ankommer med färjorna slumpmässigt slussas in till alkoholås-bommen. Eftersom nykterhetskontrollen har en egen fil innebär det att det inte uppstår några köer. Nya fordon slussas in allteftersom förarna är färdiga med utandningsprovet.

Det innebär bland annat att, förutom lossningstrafik, även servicefordon, anläggningsfordon och dragbilar som ska hämta och lämna löstrailers på hamnplanen också kan tas in för stickprovskontroll.

Albin är konstruerad så att föraren kör fram till blåsstationen och stiger ur förarhytten. Vid blåsstationen finns det instruktioner på sju olika språk. Om provet godkänns lyfts bommen och chauffören kan köra ut ur hamnområdet. Hela proceduren tar mellan 10 och 15 sekunder. Överstiger alkoholhalten i utandningsluften 0,19 promille får chauffören snällt vänta vid den nedfällda bommen tills polis anländer.

Varje utandningskontroll dokumenteras. 60 meter innan ett fordon kommer fram till Albin aktiveras två kameror. Hela förloppet filmas sedan, mest med tanke på eventuell bevisning. Om utandningsprovet är godkänt raderas filmen.

– Vi tillämpar så kallat envargripande, som enligt svensk lagstiftning innebär att varje med-

▶ **Albin står för Alko Lås Bom för Internationell och Nationell trafik**

▶ **Vi tillämpar så kallat envargripande**



Jim Leveau och Stefan Lindqvist, Trelleborgs hamn, tycker båda att fler hamnar borde ta efter Trelleborgsmodellen.

Fortsättning
nästa sida

► **Fortsättning:
Albin
skrämmet
till nykterhet**

► **Trelleborgs
hamn har
investerat
450 000
kronor i
anläggningen**



Vid nykterhetskontrollen finns instruktioner på sju olika språk.

borgare har rätt att ingripa för att förhindra ett brott som kan ha fängelse som straffpåföljd, berättar Jim Leveau. I nästa steg kontaktar hamnen SOS Alarm på 112 och våra samtal har prioritet hög, vilket innebär att en polispatrull ska vara på plats i hamnen senast 25 minuter efter anmälan.

Inga prejudikat

Hittills finns inget prejudicerande fall avseende förare som blivit lagförda till följd av alkoholbommen.

– Ingen av de ertappade förarna har överklagat straffpåföljden, säger Jim Leveau. Men förmodligen kommer det att inträffa att någon förare ifrågasätter det hela och då kommer alkoholbommen att bli föremål för rättslig prövning.

Jim Leveau ser positivt på det lagförslag som innebär att tulltjänstemän ska få rätt att genomföra alkoholkontroller.

– Det ger bättre möjligheter för oss tulltjänstemän, säger han.

► **Positivt att
tulltjänstemän
ska få rätt
att göra alko-
holkontroller**

Fyra

Albin togs i bruk den 28 juni förra året. Sedan dess har cirka 3700 förare testats. Under de första fem veckorna blev skörden fyra rattfyllerister, samtliga utländska långtradarchaufförer.

– En var så berusad att han inte klarade av att klättra upp i hytten efter att ha gjort utandningsprovet, konstaterar Jim Leveau.

Ryktet om Albins effektivitet spreds snabbt i långtradarkretsar.

– Albin har en avskräckande effekt. Risken att åka dit är så stor att ingen vågar att chansa, säger Jim Leveau.

Unik

Hittills är alltså Trelleborgs hamn den enda hamn i världen som använder en alkoholbom. Trelleborgs hamn har investerat 450 000 kronor i anläggningen, vilket är en förhållandevis blygsam summa i jämförelse med andra investeringar som hamnbolag genomför.

Vi har valt att inte ta ut någon avgift från de rederier som använder Trelleborgs hamn utan detta är vårt sätt att uppnå säkrare vägar för oss alla, säger Jim Leveau. Vi har inte märkt några negativa reaktioner från kunder, tvärtom är det många som välkomnar vår satsning. Något som inte minst understryks av att vi har fått ta emot ett flertal besök från politiker, andra hamnar och myndigheter.

Bakgrunden till satsningen på en nykterhetskontroll är den tragiska olyckan i Svedala för några år sedan. En berusad ungersk långtradarchaufför kom över på fel sida och fem människor omkom.

– Efter olyckan kom diskussionen om alkoholpåverkade yrkeschaufförer igång på allvar. Och knappt två år senare var Albin verklighet.

Fotnot:

Information om nykterhetskontrollen i Trelleborg finns på de färjor som trafikerar Trelleborgs hamn. Informationen finns också vid tull- och fraktkontoren i Trelleborg, Travemünde, Rostock och Sassnitz. Dessutom har den mediala uppmärksamheten kring satsningen varit stor och informationen sprids också chaufförer emellan.

Fortsättning
nästa sida



Viktig nyckel



Saab's Alcokey innerbär att flera bilister har möjlighet att skaffa alkoholås.

► Fler bilister har möjlighet att skaffa alkoholås

Sverige är bland de främsta länderna i Europa när det gäller trafiksäkerhet. Trots detta är rattfylleri fortfarande ett allvarligt problem som svarar för omkring 35 procent av alla dödsfall vid trafikolyckor i Sverige.

Nu har Saab, som första biltillverkare, inlett fälttester i 100 bilar av sin innovativa Saab AlcoKey, ett alkoholås som är både användarvänligt och smidigt som är lätt att bära med sig i fickan eller handväskan. Men som framförallt är ett alkoholås som inte kostar skjortan.

Saab AlcoKey-modulen är lika liten som de minsta mobiltelefonerna och har ett lock med ett munstycke där föraren ska göra ett utandningsprov innan bilen kan startas. En radiosändare skickar sedan en signal till bilens elektroniska styrenhet, som antingen tillåter att bilen startas eller förhindrar det om utandningsprovet innehåller alkohol över den gräns som tillåts enligt lagen.

Saab AlcoKey svarar mot ett ökande behov hos företag och organisationer med innehav av större bilparker av tjänstebilar, så att de på ett tillfredsställande sätt kan säkerställa att förarna inte kör med för mycket alkohol i blodet. Den

kan erbjudas som alternativ för Saabs modeller 9-5 och 9-3 på den svenska marknaden.

Sex månader

Fälttesterna ska pågå under sex månader och kommer bland annat inkludera Saabs ledningsgrupp, ett antal av Saabs tjänstebilsförare och ett par taxibolag. Totalt omfattas cirka 100 bilar. Detta är det sista steget i ett tvåårigt utvecklingsprogram som har varit fokuserat på att minska enhetens storlek ned till dess nuvarande kompakta mått och på att förbättra batteriets livslängd, som nu är tolv månader vid användning fem gånger per dag.

Saab AlcoKey är snabb och enkel att använda. Den utnyttjar befintlig stölskyddsteknik som är oberoende av bilens tändningsnyckel. Innan föraren kan starta bilen måste han eller hon först starta Saab AlcoKey och blåsa i munstycket i cirka tre sekunder, tills det hörs ett pip.

Utandningsluften passerar en liten sensor inuti enheten och omedelbart tänds en grön eller röd lampa på Saab AlcoKey. Den gröna lampan indikerar att provet är godkänt och motorns elektroniska startspärr frigörs med en

► Fälttester med Saab Alcokey har inletts i 100 bilar

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Viktig nyckel**

radiosignal från Saab AlcoKey. Därefter kan föraren starta bilen och köra iväg. Om en röd lampa tänds kan motorn inte startas eftersom motorns startspärr fortfarande är aktiverad. För att föraren inte ska vara tvungen att göra ett nytt utandningsprov måste bilen startas inom en minut efter den ”gröna” klarsignalen från AlcoKey.

Hindrar fuskare

Saab AlcoKey mäter även temperaturen i ett utandningsprov, vilket gör att den kan skilja mellan ett normalt prov från en människa och till exempel luft som förs in från en ballong eller en pump i ett försök att överlista alkoholkontrollen.

En gul varningslampa blinkar när batteriet har mindre än 20 procents kapacitet kvar. Batteriet bör bytas ut hos en Saabhandlare, men en kabelanslutning till bilens cigarettändare ingår också om batteriet inte byts i tid.

Saab AlcoKey är för närvarande bara avsedd för den svenska marknaden. Under bilens livstid kan senare ägare vända sig till en Saabhandlare för att få funktionen Saab AlcoKey borttagen från motorstyrssystemet.

Användarfälttesterna är inriktade på att kontrollera att Saab AlcoKey har alla de egenskaper som målgruppen förväntar sig, exempelvis ett enkelt och smidigt handhavande. Sändaren i Saab AlcoKey har en räckvidd på

upp till 10 meter och föraren kan alltså lämna ett utandningsprov innan han eller hon sätter sig i bilen. Det innebär att den korta tid – tre sekunder – det för Saab AlcoKey att lämna besked knappast kan sinka föraren.

Programvaran i försöksbilarna håller för närvarande på att justeras så att det ska vara möjligt att starta om motorn inom 10 minuter utan att Saab AlcoKey behöver skicka en ny signal. Vid daglig användning kan Saab AlcoKey vara ett användbart verktyg för att kontrollera om en förare har druckit alkohol innan han eller hon har tänkt köra bil eller om han eller hon har druckit kvällen före.

Användarvänlig

Saab AlcoKey är designad att vara ett tillförlitligt och mer användarvänligt alternativ till de fordonsmonterade system som redan finns på eftermarknaden. Saab AlcoKey kan erbjudas till ett butikspris på omkring 3000 kronor, vilket också skiljer sig markant från de produkter som finns på marknaden i dag. Noterbart är att alkoholåset i massproduktion kan bli så billigt som 300 kronor per enhet.

När Jan-Åke Jonsson, verkställande direktör för Saab Automobile, presenterade Saab AlcoKey och det fälttest, som han själv kommer att delta i, sa han:

– Trafikolyckor och personskador på grund av rattfylleri är fortfarande ett stort problem och på Saab vill vi göra allt vi kan för att erbjuda våra kunder ett hjälpmedel för att undvika ett sådant beteende. Vi har lyssnat på bilparksoperatörer i Sverige, särskilt på de som sysslar med tjänster riktade till allmänheten eller taxiverksamhet. De vill visa sitt sociala ansvarstagande genom att ge förarna tillgång till ett verktyg som Saab AlcoKey. Det är också ett sätt att förbättra arbetsmiljön för personer som har fordonet som sin arbetsplats.

Projektet Saab AlcoKey har fått stöd av Vägverket som ett sätt att förbättra trafiksäkerheten.

–Vi har alla ett ansvar för att minska rattfylleriet, säger Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall.

AlcoKey är ett värdefullt initiativ från Saab. Som första biltillverkare medverkar företaget nu till att vi tar ett stort steg framåt när det gäller att öka acceptansen för, och efterfrågan på, alkoholås.

► **Vid massproduktion av alkoholåset kan priset bli så billigt som 300 kronor per enhet**



– Vi har alla ett ansvar för att minska rattfylleriet, säger Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall.

► **Vi har alla ett ansvar för att minska rattfylleriet**





Personliga registreringsskyltar. En guldgruva för trafiksäkerheten. Nu delar Skyltfonden ut ytterligare 3,8 miljoner kronor till goda trafiksäkerhetsidéer.

Syftet med Skyltfonden är att ge ekonomiskt stöd för utveckling av goda idéer inom trafiksäkerhetsområdet. Pengarna i Skyltfonden kommer från de avgifter som bilägare betalar för personliga registreringsskyltar. En sådan skylt kostar för närvarande 6 000 kronor varav 5 400 kronor avsätts till Skyltfonden.

Fonden delar ut medel till intressanta trafiksäkerhetsprojekt två gånger per år.

Ansökningarna skall vara Vägverket tillhanda senast den 1 mars respektive den 1 oktober. Ett krav för att ett projekt skall få bidrag är att det relativt snabbt ger resultat och kommer trafikanterna till godo.

Fonden kan även, med särskilt beslut, ge medel till särskilda initiativ från aktörer som är till nytta för trafiksäkerheten.

Skyltfonden har beviljat bidrag till utveckling av trafiksäkerhetsförbättrande idéer. Denna gång får 15 projekt dela på 3,8 miljoner kronor.

– Ett av projekten som beviljats medel syftar till att få ISA (intelligent hastighetsanpassningssystem) via mobiltelefonen. På senare tid har allt fler tjänster för mobiltelefoner utvecklats, bland annat navigation. Det här projektet avser att komplettera detta med hastighetsdata från den Nationella Vägdatabasen. Därigenom kan fler få tillgång till en tjänst som hjälper trafikanten att hålla rätt hastighet, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Ett annat intressant projekt är BikeRAP (trafiksäkerhetsklassning av cykelvägar) som syftar till att få en gemensam bedömning av trafiksäkerheten på Sveriges cykelleder. Nu kan detta bli ett steg mot ett mer användar-anpassat cykelvägnät.

– Skyltfonden ger möjlighet att utveckla och demonstrera trafiksäkerhetsidéer som

finns i samhället och spelar en mycket stor roll för trafiksäkerheten. Det finns så många kreativa personer som på det här sättet kan ges en chans att bidra med lösningar på ett område där så mycket kan göras, avslutar Ingemar Skogö.

FAKTA

Följande projekt har tilldelats medel i denna omgång:

- Utvärdering av avsmalnade vägar för gående och cyklisters säkerhet och trygghet i små tätorter, Luleå tekniska universitet.
- Elektronisk krockpulsområde, Folksam Forskning, Stockholm.
- Punktmarkering av unga mopedister efter EU-mopedens införande, VTI, Linköping.
- Direktintegrerat alkolås (förstudie), Volkswagen Personbilar, Södertälje.
- BikeRAP – utprovning av en metod för säkerhetsklassning av cykelinfrastruktur, Krister Spolander Consulting, Stockholm.
- Utformning av övergångsställe i dödsolyckor med äldre fotgängare, Vägverket Konsult, Linköping.
- Bakrusets effekter på körprestation, (förstudie) Linköpings universitet.
- Flervägsstopp, Trivector Traffic AB, Lund.
- Utveckling av principlösningar till enkla och lätthanterliga cykelhjälmåsar och bandjusteringsanordningar, Idesign Sweden AB, Stockholm.
- Studier och tester av ett nytt elektriskt kopplingsdon mellan dragfordon och släpvagn, Olof Karlsson, Karlskoga.
- Äldre cyklisters säkerhet, Luleå tekniska universitet, Luleå.
- ISA i mobiltelefoner – ISA mot en massmarknad, Triona AB, Borlänge.
- Dödsolyckor med mopeder efter EU-mopedens införande, Vägverket Konsult, Linköping.
- Utveckling av metoder och verktyg för trafiksäkra körbeteenden inom yrkestrafiken, Itra-Onex AB, Örebro.
- På egna ben – gå och cykla till skolan, Metod- och materialutveckling, Göteborgs stad Trafikkontoret, Göteborg.

► Stöd för utveckling av goda idéer

► ISA står för intelligent hastighetsanpassningssystem





Färre offer i trafiken 2006

► 431 människor omkom i trafiken 2006

Preliminärt omkom 431 människor i den svenska trafiken under 2006.

Och det är den lägsta noteringen sedan andra världskriget.

Även i våra grannländer Finland och Danmark har antalet dödsolyckor minskat.

Trots att det handlar om den bästa noteringen sedan 1945 är det viktigt att ha i åtanke att statistiken för 2006 endast är marginellt bättre än den för 2005. I sammanhanget ska sägas att den tunga trafiken har ökat med drygt tre procent medan personbilstrafiken i stort sett är oförändrad mot 2005.

Positivutveckling

Finland och Danmark har också haft en positiv utveckling. I Finland omkom 320 personer mot 379 under 2005 medan 310 personer omkom i Danmark under 2006 mot 331 året innan. Norge har däremot haft en negativ utveckling. 224 personer dog i trafiken under 2005 mot 240 under 2006.

Oroväckande är utvecklingen av omkomna

motorcyklister och mopedister. 56 motorcyklister och passagerare omkom 2006, mot 46 personer året innan. Antalet som av polisen bedömts svårt skadade beräknas ha ökat under 2006 till mer än 400 personer.

Säkrare mopedåkning

När det gäller mopedister omkom 12 i fjol mot åtta förra året. Här är utvecklingen av svårt skadade än värre och kommer att bli det högsta antalet sedan mitten av 80-talet.

Vägverket har under 2006 föreslagit ett flertal åtgärder för säkrare mopedåkning som har överlämnats till regeringen. Det gäller bland annat registrering, körkort, skjutsning och förbättrad utbildning.

– Tillsammans med Sveriges Motorcyklister (SMC) kommer ett antal åtgärder att vidtas, men även handeln behöver aktivera sig. Många mopedåkare är mycket unga, och det ställer särskilda krav på ansvar från handeln, menar Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

När det gäller cyklister är utvecklingen positiv. 24 cyklister omkom enligt preliminära

► Vägverket har föreslagit ett flertal åtgärder för säkrare mopedåkning

Fortsättning
nästa sida



► **Under 2006 har fler omkommit i möteskollisioner**

uppgifter förra året. Det är det lägsta antalet som någonsin registrerats.

Näst bästa året var 2004 med 27 döda, år 2005 omkom 38.

Antal dödade fotgängare, 50, är lika många som år 2005. I början av 90- talet omkom mellan mellan två och tre gånger så många.

– Vad gäller dödade i olika åldersgrupper, så har något fler barn under sju år omkommit – sju mot två året innan. Den stora skillnaden finns bland äldre. Både åldersgrupperna 65–74 år och över 75 år har minskat – 33 respektive

48 omkomna – vilket är det lägsta sedan 1940-talet, framhåller Ingemar Skogö.

– Fler personer har under 2006 omkommit i möteskollisioner, men däremot färre i singelolyckor. Vi kommer därför att särskilt följa och analysera mötesolyckorna. Utbyggnaden av mötesfria vägar fortsätter eftersom vi kan se den positiva effekt de har att förebygga just mötesolyckorna. År 2006 byggdes 250 kilometer mötesfri väg och 2007 räknar vi med att ytterligare 300 kilometer väg ska bli mötesfri, framhåller Ingemar Skogö.

► FAKTA

Trafiksäkerhet

- Bilbältesanvändningen ökar och uppgår till 94 procent i framsätet. Användningen av bilbälte bland taxiförare ökar och uppgår nu till 90 procent.
- Användningen av cykelhjälm har ökat något till cirka 25 procent.
- Medelhastigheterna på vägarna har i stort varit oförändrad i många år, men för första gången sedan oktober 2006 kan vi skönja en nedgång.
- 350 mil av Sveriges vägar är nu mötesfria. År 1997 var denna sträcka 170 mil.
- Trafiksäkerhetskameror finns nu uppsatta på 106 sträckor och ca 680 kameror i gång av 702 monterade på 190 mil väg.
- Bilarna har blivit säkrare. 90 procent av alla nya personbilar som såldes har antisladdsystem vilket innebär cirka 200 000 fler bilar med antisladd. Ungefär 80 procent av de nya bilarna har bilbältespåminnare på förarplatsen.
- Bilparken har under 2006 ökat med 1,5 procent – vid årsskiftet fanns 4 200 000 personbilar, 480 000 lastbilar och 14 000 bussar i trafik.
- Motorcyklarna har ökat med 7 procent till 268 000. En fördubbling på 10 år.
- Moped klass 1 (EU-moped) fanns det vid utgången av 2006 hela 134 000 mot 100 000 året innan. EU-mopeden introducerades i Sverige 1999. Klass II moped cirka 90 000, ungefär samma som året innan.
- Polisens har infört en ny strategi med bland annat lägre tolerans vid hastighetsöverträdelser.
- Den 1 oktober infördes höjda böter för ett antal trafiköverträdelser som exempelvis hastighetsöverträdelser, körning mot rött ljus samt att ej använda bilbälte.

► **350 mil av Sveriges vägar är mötesfria**



Fortsättning
nästa sida



Nya hastighetsgränser

Får vi nya hastighetsgränser inom en överskådlig framtid?

Ja, det kan bli effekten av det försök Vägverket sjösätter i sommar.

Vägverket ska testa hastighetsgränserna 40 och 60 km/tim i tätorter med start den 1 juni 2007. 16 kommuner deltar i försöket. I första hand genomförs försöket i Halmstad, Hylte, Luleå, Vänersborg, Växjö och Stockholm. Under mer begränsade former kan Helsingborg, Haparanda, Umeå, Nyköping, Solna, Lidköping, Göteborg, Malmö, Eskilstuna och Håbo komma att delta.

Hastighetsgränserna kommer att vara 30 km/tim som i dag på särskilt utsatta platser, i bostadsområden och centrumområden. 40 km/tim i första hand på länkar i huvudnätet för biltrafik där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik och där det finns övergångsställen samt 60 km/tim på leder med separata gång- och cykelvägar, inga övergångsställen och få korsningar.

Med försöket vill Vägverket se om nya hastighetsbegränsningar på 40 respektive 60 km/tim kan bidra till att gatusystemet utnyttjas mer effektivt men också vilka trafiksäkerhets-effekter de kan ge i form av minskat antal döda och svårt skadade.

► 16 kommuner deltar i försöket

► Kan nya hastighetsgränser minska buller och utsläpp?



Nya hastighetsgränser på 40 och 60 km/tim i tätort kan bli effekten om försöket slår väl ut.

Vägverket vill också se om 40 och 60-begränsning kan minska buller och utsläpp från trafiken. Dessutom är det naturligtvis intressant att få veta vad trafikanter, boende, polis och näringsliv tycker om nya hastighetsgränser, vilka kostnader en omläggning skulle föra med sig samt hur hastigheten förändras i praktiken. En intressant fråga är slutligen hur tillgängligheten och framkomligheten påverkas för gående, cyklister och för övriga trafikanter.

– Hastigheten har stor betydelse både för tillgängligheten, säkerheten och för de utsläpp som belastar vår miljö. Samtidigt är hastigheter ett mycket kontroversiellt område. Därför är det roligt att det finns så stort intresse för försöket i kommunerna, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Fotnot;

Försökskommunerna har valts så att vi får en god geografisk spridning och orter med olika storlek. I de försöksområden som kommunerna anmält finns olika typer av gator representerade. Försöket genomförs i samarbete med Sveriges Kommuner och Landsting. Det kommer att pågå fram till och med

Fortsättning
nästa sida

31 maj 2008.



► Notiser

Olycklig attityd

Merparten av arbetsgivarna bortser från trafiken som arbetsmiljöfråga.

– En på många sätt olycklig attityd, säger skadeförebyggaren Stefan Skotte, Länsförsäkringar SAK AB.

Sex arbetsgivare av tio fick krav att kartlägga och åtgärda riskerna som anställda utsätts för i trafiken i samband med att Arbetsmiljöverket (AV) återigen genomförde en inspektionsinsats i månadsskiftet november–december.

Det var tredje gången på två år, som verket genomförde koncentrerade kontroller för att få med trafiksäkerhetsaspekter i det systematiska arbetsmiljöarbetet, som alla arbetsgivare är skyldiga att bedriva i samverkan med sina anställda. Vid en första massiv insats i maj 2005, som omfattade drygt 2 000 inspektioner, fanns brister hos 80 procent av arbetsgivarna.

I år besöktes i maj 520 företag/verksamheter och nu senast 225 i nästan samtliga av verkets inspektionsdistrikt i landet. Bägge insatserna i år har visat på en liten förbättring jämfört med den första stora tillsynsinsatsen. Men fortfarande slarvar cirka sextio procent av arbetsgivarna med trafiksäkerheten.

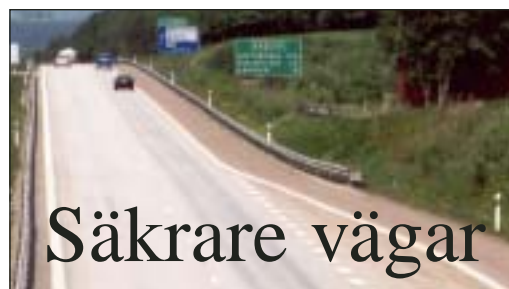
Mycket återstår

– Det finns uppenbarligen en del kvar att göra, konstaterar Arne Alfredsson, arbetsmiljöinspektör vid Göteborgsdistriktet och nationell samordnare av trafikinsatsen.

Variationerna i resultaten är stora, bland annat beroende på typ av verksamhet. Vad som ligger på arbetsgivaren är att undersöka arbetsförhållandena, bedöma riskerna för att någon kan komma att råka illa ut och vidta förebyggande åtgärder. Arbetsgivaren ska också ha en policy som gör klart hur arbetsförhållandena i verksamheten ska vara för att ohälsa och olycksfall ska undvikas.

Allt flera vistas hela eller delar av arbetstiden i trafiken. I den senaste arbetsmiljöundersökningen uppgav drygt en halv miljon att de gör det minst 25 procent av tiden.

Nästan var femte dödsolycka i arbetet sker i trafiken. Allvarliga olyckor medför ofta stort lidande för den enskilde och kostar samhället stora summor årligen.



Vägverket intensifierar nu kartläggningen och behoven av åtgärder för att begränsa störningar i vägtransportsystemet av erosion, ras och skred. Den allra största delen av vägnätet, cirka 90 procent, är byggt före mitten av 1980-talet och därmed dimensionerat enligt äldre metoder, teknik och kunskap.

– Behoven påverkas också av att vi måste hantera effekterna av den pågående klimatförändringen, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö som berättar att utredningen nyligen överlämnades till regeringen.

Utredningen har samordnats med Banverkets motsvarande utredning och genomförts i samråd med Statens geotekniska institut (SGI) och Sveriges geologiska undersökningar (SGU). I utredningen ingår att översiktligt inventera det geologiska och geotekniska kunskapsunderlaget samt den forskning och utveckling som pågår inom områdena erosion, ras och skred.

Problemen med omfattande nederbörd och höga vattenflöden har ökat under senare år. Det är viktigt att veta vilka vägavsnitt som är mest sårbara för att sätta in åtgärder där de gör mest nytta.

Därför har Vägverket påbörjat en inventering av vägavsnitt som är sårbara ur transportsynpunkt, baserad på riskanalys. De har även börjat använda så kallad riskbaserad dimensionering av väganläggningar, där man tar större hänsyn till konsekvenserna vid skada.

Polisinsatser

Under 2007 avser Rikspolisstyrelsen att göra särskilda insatser under vissa perioder då trafiken ska övervakas särskilt med avseende på:

- Hastighet: vecka 17 och 37
- Bälte: vecka 8
- Nykterhet: vecka 23, 39, 50
- Skolstart: vecka 35 och 36
- Storhelg: påsk, midsommar och jul.

► **Briter hos 80 procent av arbetsgivarna**

► **Problemer med omfattande nederbörd och höga vattenflöden har ökat**

► **Särskilda polisinsatser under 2007**





Skattes reflektioner

► **Tips! Skaffa Skottes speciella glasögon för mörkerkörning**

Mörkerkörning är jobbig.

Och dessutom farlig eftersom i princip alla yrkesförare och privatbilister överskattar sin förmåga att se i mörker.

Ute på vägarna ser man ofta bilister som panikreagerar i samband med att de har missbedömt olika trafiksituationer i mörker.

Många förare håller exempelvis alldeles för hög hastighet vid möten med andra fordon under mörker. Tyvärr har de inte klart för sig hur kort siktsträckan är på halvljus, eller så struntar de i sin och andra människors säkerhet.

Det finns situationer där man inte upptäcker en mörklädd gående på högerkanten förrän han är 25 meter från bilen, ibland ännu närmare. Jämför detta med att stoppsträckan i allra bästa fall är 40 meter vid så pass låg fart som 60 km/h. I mörker återkastar varken människor eller djur allt ljus som faller på dem. En mörk klädsel återkastar till exempel bara cirka 5 procent av ljuset, en grå klädsel cirka 10 procent medan en vit klädsel återkastar cirka 80 procent. Med den vetskapen är det lätt att varför det i mörker är så svårt för förarna att upptäcka mörklädda personer som går vid väggkanten.

Man inser också hur viktigt det är att gående bär reflexbrickor eller har reflekterande material fastsytt på kläderna. Tänk också på att du inte behöver blända av för gående. Skälet är naturligtvis att det är viktigare för gåendes säkerhet att du ser dem ordentligt än att du är artig mot dem.

► **Mörk klädsel återkastar cirka 5 procent av ljuset. Vit klädsel cirka 80 procent**

► **Det här är sista sidan av Rödljus!**

Ett tips som gäller bilkörning i mörker är att skaffa speciella glasögon för detta. Vanliga glasögon har sitt fokus satt närmare än oändligheten. De normala glasögonen är designade att ge minimal korrektion och kan orsaka att ögonmusklerna måste anstränga sig lite för att fokusera i fullt dagsljus. Detta innebär att under natten när ögat är öppnad till full apertur är det något underkorrigerad. För nattarbete kommer ett recept på 0,5 dioptrier starkare att ge en märkbar förbättring i "gränsmagnituden"

Säg till optikern att glasögonen skall vara till mörkerkörning och glöm inte antireflexbehandlingen.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare
Länsförsäkringar Företagsmotor*



Nästa nummer kommer i februari!



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