

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar

Nr 5 maj 2008



► **Läs om:**

► **Elektroniskt staket hyllas av många!**
sid 1-3

► **Nytta för många**
sid 4-5

► **Säkrare & Rättvisare**
sid 6

► **Unik utbildning**
sid 7

► **Hur påverkas vi?**
sid 8

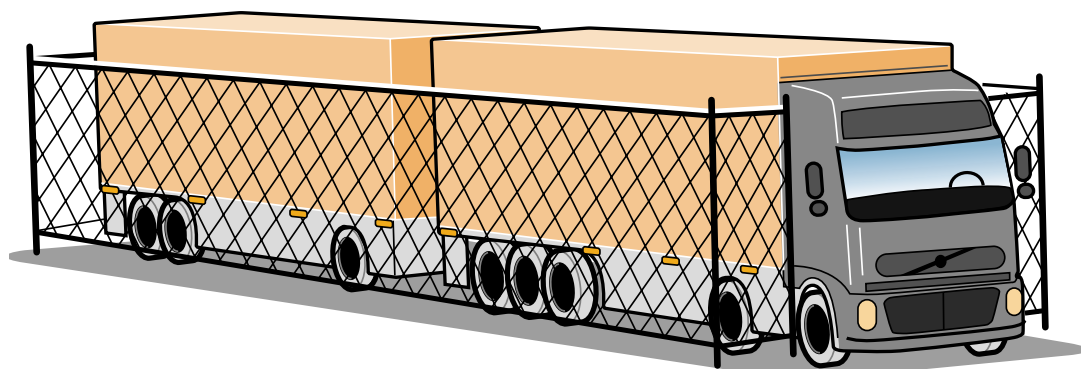
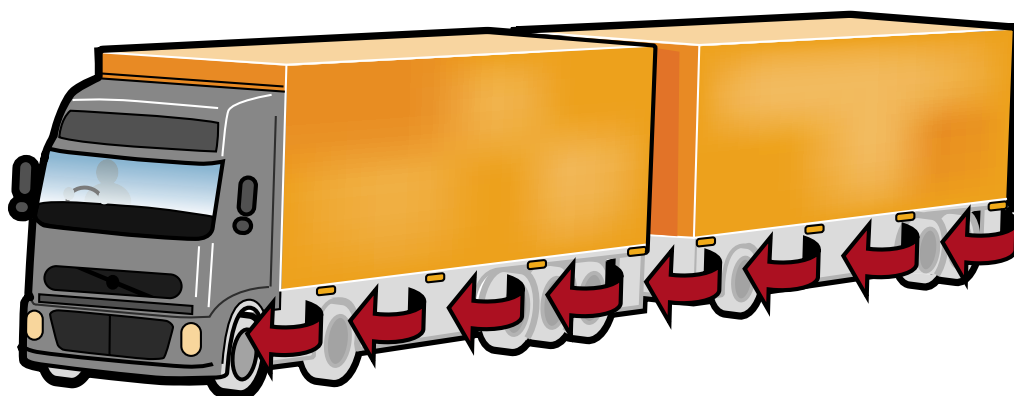
► **Värdefull webbplats**
sid 9-10

► **Olycka kostade 33 miljoner**
sid 11-12

► **Riskfylld student**
sid 13

► **Dåligt underlag**
sid 14

► **Skottes reflektioner**
sid 15



Elektronisk staket hyllas av många!

En revolutionerande innovation som hela den tunga fordonsindustrin applåderar tillsammans med transportbranschen.

Inom ett knappt år är det möjligt att skydda sin lastbil, trailer eller buss med ett elektroniskt staket – och därmed i princip eliminera risken för kapellskärningar och rån.

– En fullkomligt fantastisk uppfinning, säger Stefan Skotte, skadeförebyggare på Länsförsäkringar Sak AB.

Så kallade ”kapellskärningar” eller regelrätta överfall på lastbilschaufförer som ansvarar för godset, är ett växande problem över hela världen. Bara inom EU stjäls det varje år gods för cirka 75 miljarder kronor medan skadorna

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Elektroniskt
staket...**

på utsatta fordon hamnar på ungefär lika mycket.

Till detta ska läggas att drygt 500 yrkeschaufförer rånas varje år i samband med vägtransporter. Bara i Västsverige.

I takt med att det gods som transporteras på vägarna blir allt mer värdefullt blir förlusterna tunga för såväl ägare som åkerier och försäkringsbolag. Inte minst upplever förarna arbetssituationen som otrygg.

Stort intresse

Traditionell säkerhetsutrustning i form av larm är självklart på lastbilen, men har varit svårt att applicera på släpet eftersom kommunikationen mellan släp och lastbil inte har gått att lösa på ett bra sätt.

Nu har Jönköpingsföretaget Datachassi löst problematiken genom att skapa ett trådlöst kommunikationssystem där släp och lastbil kan kommunicera enkelt. Det vill säga Datachassi har skapat det elektroniska stängslet, ett system som drastisk kommer att nedbringa antalet kapellskrivningar och rån.

Företaget har redan ansökt om världspatent

och tekniken anses så intressant att Volvo Technology Transfer gått in som delägare. Samtidigt som Scania och flera andra lastbiltillverkare har visat sitt stora intresse för den nya tekniken.

– Vi ser en jättepoteential för den här uppfinningen som har goda möjligheter att bli branschstandard, säger Per Wassén, investeringsansvarig på Volvo Technology Transfer. Den här investeringen ligger också helt i linje med Volvokoncernens strävan att erbjuda våra kunder säkra och effektiva transportlösningar.

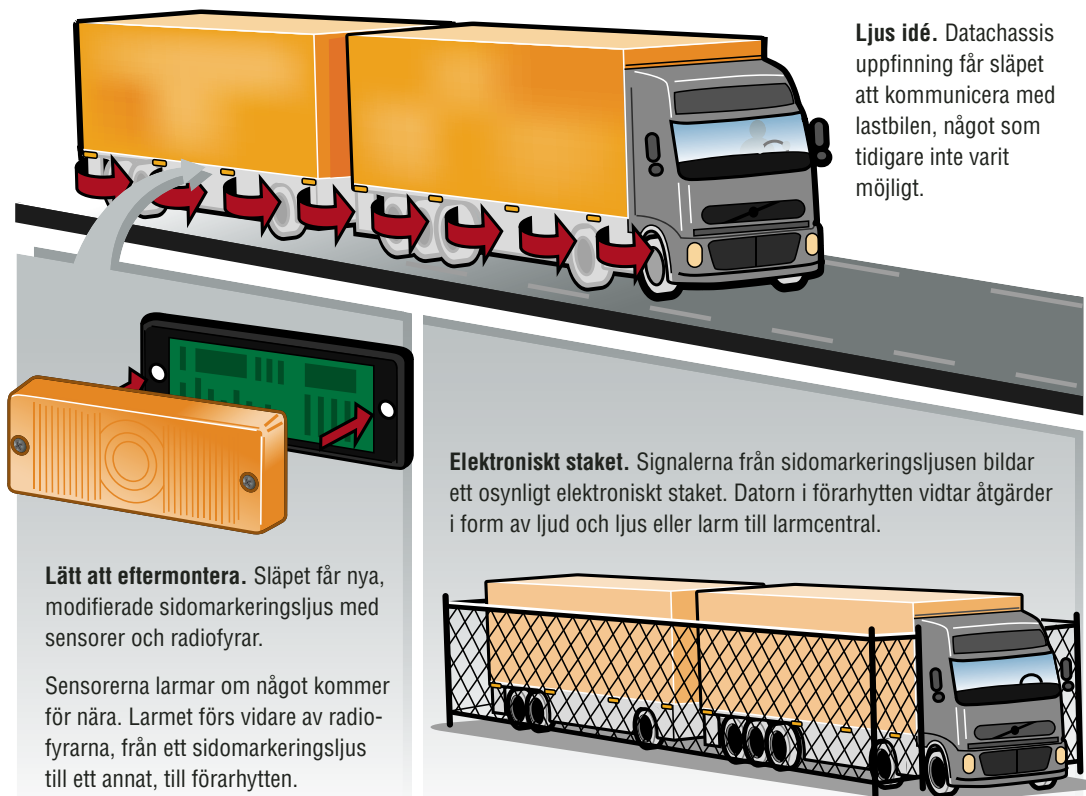
Så fungerar lösningen

Datachassis kommunikationslösning bygger på att de sidomarkeringsljus som redan i dag finns på alla fordon längre än 6 meter – ett sidoljus var tredje meter – byts ut mot en modifierad variant. Det modifierade sidomarkeringsljuset har försetts med en sensor och en inbyggd radiosändare.

Sensorn kan ställas in för att larma om en person eller ett föremål kommer för nära släpet, till exempel inom ett avstånd av 0,5

► **Datachassi
har skapat
ett trådlöst
kommunikationssystem.**

Minskad rånrisk med Datachassi



Ljus idé. Datachassis uppfinning får släpet att kommunicera med lastbilen, något som tidigare inte varit möjligt.

Lätt att eftermontera. Släpet får nya, modifierade sidomarkeringsljus med sensorer och radiofyrrar.

Sensorerna larmar om något kommer för nära. Larmet förs vidare av radiofyrrarna, från ett sidomarkeringsljus till ett annat, till förarhytten.

Elektroniskt staket. Signalerna från sidomarkeringsljusen bildar ett osynligt elektroniskt staket. Datorn i förarhytten vidtar åtgärder i form av ljud och ljus eller larm till larmcentral.

Fortsättning
nästa sida

► **Fortsättning:
Elektroniskt
staket...**



Werner Hilliges vd, Datachassi AB, Per Wass Investment director, Volvo Technology Transfer AB. Foto: Bengt-Eric Johansson

► **Informationen
förmedlas
stegvis.**

meter. När larmet går förmedlas det vidare av de små ”radiofyror” som byggts in i sidomarkeringsljuset.

Tekniken bygger på att informationen förmedlas stegvis från ett sidomarkeringsljus till ett annat. Enheterna hjälper varandra att bilda en obruten kedja och skulle en enhet gå sönder åtar sig nästa i raden att förmedla informationen vidare.

Det sidomarkeringsljus som finns närmast hytten ansluts trådlöst till en så kallad On Board Computer (OBC), en dator som finns i hytten. Larmet kan sedan skickas trådlöst vidare till en central server eller till larmföretag, beroende på hur systemet programmerats.

Datachassi kommer att leverera kommunikationssystemet bestående av sidomarkeringsljus för vidare sammankoppling med datorn i hytten (alternativt mjukvara för den dator som placeras i hytten) samt övergripande central server, alternativt programvara, till övergripande server.

► **FAKTA**

Tekniken

- Lastbilen larmar med ljud och ljus som påkallar förarens och omgivningens uppmärksamhet.
- Lastbilens dator kan sända larmet vidare till GPRS/3G.
(Det vill säga mobilt kommunikationssätt)
- Via lastbilens dator kan systemet enkelt kopplas ihop med andra lastbilar i närheten, vars förare därmed kan hjälpa varandra att hålla uppsikt.
- Kommunikationssystemet kan länkas till de säkerhetssystem som byggs på så kallade säkra parkeringsplatser. Lastbilen skickar ut en signal till en mast varpå områdets strålkastare och sirener kan aktiveras.
- Genom att förse föraren med en identitetsbricka baserad på RFID-teknik (Radio Frequency Identification, en typ av streckodsidentifikation som bygger på radiovågor) kan systemet aktiveras automatiskt då föraren lämnar hytten eller manuellt vid övernattningar.

Fortsättning
nästa sida





Lars Birging, marknadsansvarig, Werner Hilliges, vd och Torbjörn Birging vd CombiPort (moderbolaget), de sistnämnda är uppfinnarna bakom den innovativa produkten. Foto: Bengt-Eric Johansson

► Potentialen är oerhört stor.

Nytta för många

Säkrare transporter och därmed också möjlighet till en bättre och tryggare arbetsmiljö för många yrkeschaufförer. Ökad trafik-säkerhet. Och färre "onödiga" skador. Dessutom en rad sidoeffekter som kan effektivisera åkeribranschen.

Jönköpingstrion Werner Hilliges, Lars Birging och Torbjörn Birging har svarat för en innovation mer än väl värd namnet. En uppfinning som i bästa fall kommer att sätta positiva spår över hela världen.

Bara i Europa finns 5 miljoner lastbilar,

700 000 bussar och ett stort antal släp. Lägg därtill att det nyproduceras 300 000 lastbilar varje år så är det lätt att inse att potentialen för det elektroniska staketet är oerhört stor. Bara i Europa.

Och frågan är hur många åkerier som har råd att inte investera i den nya tekniken.

Snabbt

På knappt ett år har Jönköpingsföretaget Datachassi gått från idé till pilotinstallation av det nya systemet.

Det är lika häpnadsväckande som ursprunget till själva uppfinningen.

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Nyta för
många**

Under flera år har Lars Birging irriterat sig på att antalet kapellskärningar bara ökar och ökar. Werner Hilliges och Torbjörn Birging stod ut med hans tjat både länge och väl.

– Men till slut tröt vårt tålmod och vi beslutade oss för att göra något åt hans tjat, säger Werner Hilliges.

Trion utgick från den traditionella back-sensorn. Och resten är historia...

Uppskattningsvis kostar kapellskärningar och skadorna på lastbilar och trailers runt om i



Det elektroniska staketet eliminerar risken för kapellskärningar på lastbilar.

► **Varje år
kostar kapell-
skärningar i
Europa 75
miljarder.**

Europa 150 miljarder kronor varje år.

– Kan vi vara ett verktyg för att nedbringa den summan med tio procent är mycket vunnit, menar Lars Birging.

Från början utvecklades systemet för att fungera som ett larm, men den förbättrade informationshanteringen kommer också att bidra till att framtida lastbilstransporter blir mer effektiva och dessutom mer miljövänliga. Den informationskanal som bildas mellan sidmarkeringsljusen och vidarebefordras till hytten kan fånga upp en rad olika signaler och därmed bära på en mängd information. På detta sätt bildas ett så kallat LAN (Local Area Network) kringlastbilen vilket i sin tur via trådlöst internet kan kommunicera med en central server.

I förlängningen kan systemet också bidra till att göra både gods- och persontransporter säkrare eftersom det också kan varna om fotgängare eller andra oskyddade trafikanter kommer för nära fordonet.

► **FAKTA**

Datachassi AB

Datachassi AB är ett dotterbolag till Combiport AB och bildades i samarbete med Volvo Technology Transfer. Intresset från Volvos sida grundas på säkerhetsaspekterna i allmänhet och möjligheten att utveckla effektivare lastbilstransporter i synnerhet.

Datachassi, som tidigare var ett helägt dotterbolag till Combiport, har sedan den 1 februari 2008 Volvo Technology Transfer som 33 procent delägare.

Utvecklingsarbetet inom Datachassi AB drivs i nära samarbete med Jönköpings Tekniska Högskola och Science Park Jönköping. Nyckelpersoner i utvecklingsverksamheten är Werner Hilliges, VD Datachassi AB och meduppfinnare, Lars Birging, marknadsansvarig samt Torbjörn Birging, VD Combiport AB och meduppfinnare.

Datachassi har inlett en intensiv utvecklingsfas som syftar till att sätta tekniken i produktion. Pilotinstallationer görs under våren/sommaren 2008 och produkterna lanseras under 2009. Företaget som i dag har två anställda, vd och marknadschef, förväntas expandera inom det närmaste året. Under våren anställs produkt- och utvecklingsinriktade medarbetare och även externa konsulter kommer att anlitas. Under andra halvåret 2008 förstärks kompetensen inom försäljning och eftermarknad.



Fler och tätare kontroller ska öka trafiksäkerheten, och samtidigt skapa rättvisare konkurrensvillkor.

Säkrare & Rättvisare

Ökad trafiksäkerhet och rättvisare konkurrensvillkor för transportbranschen.

Det är kontentan av det förslag Vägverket, på regeringens uppdrag, i samråd med Rikspolisstyrelsen och Bilprovningen om hur kontrollen av yrkestrafiken ska bli bättre.

Ett förslag som lovordas av branschen.

Två tredjedelar av yrkestrafiken följer inte kör- och vilotidsreglerna. Mer än hälften av fordonen har kört fortare än tillåten högsta hastighet enligt kontroller av färdskrivarna. Dessutom har upp mot hälften av yrkesfordonen tekniska brister.

Fler och tätare kontroller

Utredningens förslag bygger bland annat på ett direktiv från EU om att kontrollen av kör- och vilotider ska öka kraftigt från 2007 års nivå – en fördubbling under 2008 och sedan ytterligare ökning 2010 och 2012. Ökningarna ska delvis finansieras genom avgifter.

– EU:s krav på ökade kontroller grundas på det faktum att branschen inte följer regelverket. Därför är det också rimligt att branschen står för kontrollkostnaderna. Det är också branschen som kommer att få nytta av fler kontroller genom att det blir svårare att skaffa sig konkurrensfördelar genom regelfusk,



säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

I förslaget ingår bland annat följande förslag:

- Kontroller ska riktas mot de delar av yrkestrafiken där många bryter mot reglerna. En förutsättning är att företagens regelefterlevnad dokumenteras i ett riskvärderingssystem.
- Polisens kontroller längs vägarna ska öka.
- Den största ökningen av kör- och vilotidskontrollerna ska läggas hos företagen. Utredningen föreslår en konkurrensskadeavgift som påföljd för företag som är dåliga på att få sina förare att följa reglerna och som använder överträdelser som ett konkurrensmedel. Själva kontrollen av företagen föreslås finansierad via avgifter.
- Som ett försök under tre år ska de fordon som underkändes vid den senaste kontrollbesiktningen genomgå en ny förenklad kontrollbesiktning efter ett halvår.

– Transportbranschen är kritisk till förslaget om extra kontrollbesiktningar, men vi ser att extra kontroller av bromsar har gett förbättrade besiktningresultat. Bolag som sköter sina fordon gynnas av vårt förslag, och det är till slut varje enskild transportör som avgör hur ofta fordonen ska kontrollbesiktas, avslutar Ingemar Skogö.

► **Två av tre chaufförer följer inte kör- och vilotider.**

Fortsättning
nästa sida





Unik utbildning

I slutet av maj sjösattes Förarfokus.se att sjösättas – en unik förarutbildning rullar ut i norr som blir först i Sverige.

Bakom projektet finns BDX i Norrbotten, Bilfrakt.se i Västerbotten och Örnfrakt i Ångermanland och det handlar om en unik utbildningsinsats som berör drygt 3 000 förare i de nordligaste länen.

De tre företagen – med en sammanlagd årsomsättning på närmare fyra miljarder kronor – gör gemensam sak i form av en webbaserad interaktiv utbildning för att stärka föraryrket både internt och externt.

Den webbaserade utbildningen går under benämningen Förarfokus.se och riktar sig till alla lastbils- och maskinförare. Utbildningen avslutas med ett slutprov som efter godkänt resultat ger föraren ett utbildningsbevis i form av ett kort. Utbildningsmaterialet är fritt tillgängligt via Internet och således tillgängligt var som helst och när som helst.

Den gemensamma utbildningsportalen är framtagen och producerad i nära samarbete Teknikhuset e-Learning i Umeå.

– Nyckelorden i projektet är stolthet över

yrket och kunskap om kundbemötande, kvalitet, miljö, arbetsmiljö och trafiksäkerhet – med den av riksdagen beslutade Nollvisionen som en av ledstjärnorna, säger Rolf Wallin, utbildningsansvarig för BDX.

– Syftet med den för branschen unika utbildnings- och informationssatsningen är att nå ett gemensamt uppträdande bland förarna utifrån egna, kundernas och allmänhetens krav på kvalitet och säkerhet genom hela arbetsflödet – från beställning till leverans, enligt Jan-Eric Lindberg, Örnfrakt.

– Kunskap ger självförtroende och en förare som är säker i sin yrkesroll gör ett bättre jobb och ger därmed ett bättre intryck på kunden, säger Kjell Lundqvist, Bilfrakt.se. Ett gott och professionellt kundbemötande är grunden för att behålla och vinna nya kunder.

Som partner inom BDX, Bilfrakt.se och Örnfrakt ska varje förare genomgå introduktionsutbildningen Förarfokus.se. Detta kan föraren göra hemma eller på kontoret när det bäst passar föraren. Utbildningen ska stärka förarrollen hos varje enskild person som är knuten till de tre bolagen.

► **Utbildningsinsatsningen berör drygt 3 000 förare.**

Fortsättning
nästa sida



Hur påverkas vi?

Använder yrkeschaufförer centralstimulerande medel för att klara ut en tuff arbetssituation.

Och i så fall – hur påverkas deras körning?

Inom ramen för EU-projektet DRUID (Driving under the influence of drugs, alcohol and medicines) testar VTI just nu förekomsten av droger och mediciner i trafiken.

Som en ytterligare del av detta projekt genomförs nu en simulatorstudie i hur körbeteende påverkas av mediciner. Det finns nämligen tecken på att centralstimulerande preparat används av bilister, däribland lastbilschaufförer, för att klara av långa arbetspass på vägen.

Fokus för simulatorstudien är hur ett centralstimulerande läkemedel, och även hur kombinationen centralstimulantia och trötthet, inverkar på en persons bilkörning.

Under tre nätter, med en veckas mellanrum mellan varje natt, kommer 20 friska, frivilliga försökspersoner att köra i VTI:s personbilsimulator. Vid varje tillfälle får de ta medicin i en av tre olika styrkor: en låg dos, en något högre dos samt en verkningslös placebodos.

Försöket är ett så kallat dubbelt blint försök, vilket betyder att varken försökspersonen eller försöksledaren vet vid körtillfället vilken av de tre doserna som försökspersonen har tagit.

Tar större risker

– De effekter som medicinen förväntas ha på bilkörningen är inte enbart negativa, menar forskaren Magnus Hjälmdahl. Körningen kan i vissa avseenden förbättras av centralstimulerande läkemedel, till exempel kan försökspersonerna ha lättare att hålla en jämn hastighet eller svaja mindre på vägen. Däremot kan de drista sig att till ta större risker och få svårare att fatta rätt beslut.

– I kombinationen med trötthet kommer vi nog att se en förstärkning av dessa effekter, det vill säga att de kanske svajar mindre på vägen än vad en trött förare skulle göra utan medicinen, men de tar också förmodligen större risker och fattar fel beslut vilket kan få dramatiska konsekvenser, säger Magnus Hjälmdahl.

Studien är prövad och godkänd av Etikprövningsnämnden i Linköping. Studien finansieras av EU, VTI och Vinnova.

► **Effekterna är inte enbart negativa.**



Genom studien ska VTI kartlägga hur trötta förare påverkas av bland annat centralstimulerande medel.

Fortsättning
nästa sida



HELKROPPSVIBRATIONER

START
VAD & VAR
RISIKER
ÅTGÄRDER
REGLER
MER HJÄLP



Välkommen!

I Sverige utsätts ungefär 300 000 anställda regelbundet för helkroppsvibrationer i arbetet. Många av dem arbetar inom transportbranschen. I en del fall leder vibrationerna till besvär eller skador. I värsta fall blir de bestående. Den här sajten ska ge arbetsgivare och anställda vägledning, så skador orsakade av helkroppsvibrationer i arbetet kan förebyggas.

Så skriver du ut information
Informationen på alla sidor går att skriva ut. Ställ dig på sidan med markören, högerklicka och välj att skriva ut.

Synpunkter på sajten
Vi tar gärna emot dina synpunkter och förslag på förbättringar och synpunkter. Maila dem till inf.lansing@tya.se.

Hand- och armb vibrationer
Vibrationerna brukar delas in i hand- och armb vibrationer och helkroppsvibrationer. Uppdelningen bestäms av vilka delar av kroppen som påverkas. Dessa sagt behandlar ordart helkroppsvibrationer eftersom de är de mest vanliga i transportbranschen. På grund av det begränsade utrymmet har vi därför valt att inte ta upp hand- och armb vibrationer.

Så hittar du informationen du söker!
Vi har delat in informationen för du lättare ska hitta det du söker. Under varje rik finns du grundläggande information och förtjupande texter (i form av länkar).

- Under fliken **Vad & Var** kan du läsa om vad helkroppsvibrationer är och var de förekommer.
- **Risiker** berättar om uppenbara risker, men också om de risker man kanske inte direkt tänker på.
- **Åtgärder** går igenom planering, riskbedömning och hur du begränsar riskerna. Här hittar du även ett test som visar betydelsen av hastighet och underlag för den dagliga vibrationsexponeringen.
- Under **Regler** kan du läsa om vilka regler som gäller och vilket ansvar arbetsgivaren har.
- Under **Mer hjälp** finns tips om vart du kan vända dig och få mer information. Se filmen i sin helhet. Ladda ned information från Arbetsmiljöverket.

Värdefull webbplats

I Sverige utsätts ungefär 300 000 anställda regelbundet för helkroppsvibrationer i arbetet. Många av dem arbetar inom transportbranschen.

I en del fall leder vibrationerna till besvär eller skador. I värsta fall blir de bestående.

För en tid sedan lanserade TYA sajten www.tya.se/vibrationer som ska ge arbetsgivare och anställda vägledning, så skador orsakade av helkroppsvibrationer i arbetet kan förebyggas.

– Ett utmärkt initiativ. Den här webbplatsen blir värdefull, den kommer att rädda många inom transportbranschen från att drabbas av vibrations-skador, säger skadeförebyggare Stefan Skotte, Länsförsäkringar Sak AB.

Helkroppsvibrationer förekommer när någon sitter eller står på ett vibrerande underlag, till exempel i ett fordon. Helkroppsvibrationer finns på många håll i arbetslivet, men är vanligast i samband med arbete i fordon. Inom transportbranschen finns höga vibrationsnivåer

bland annat vid lastbilskörning på dåliga vägar och vid arbete med truck och hjullastare.

Vad händer då du utsätts för vibrationer?

Vibrationer kan ge människor övergående men också bestående hälsoeffekter. Det är svårt att förutsäga vem som får bestående skador av helkroppsvibrationer. Vissa drabbas

FAKTA

Speciellt utsatta

Det finns yrken där arbetstagaren är speciellt utsatt för helkroppsvibrationer. Här är en tabell som visar hur stor del av de anställda i olika yrken som uppgett att de utsätts för helkroppsvibrationer mer än en fjärdedel av arbetstiden.

- Anläggningsmaskinförare72%
- Truckförare67%
- Arbete inom jordbruk, trädgård, skogsbruk och fiske.....47%
- Lastbils- och långtradarchaufförer34%
- Buss- och spårvagnsförare33%

Källa: Vibrationer – hur du minskar risken för skador, utgiven av Arbetsmiljöverket

► **Vibrations-skador kan förebyggas.**

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Värdefull
webbplats**

redan efter kort tids arbete medan andra inte skadas alls. Vad vi vet är att risken att drabbas är större ju längre tid man utsätts för vibrationer och ju kraftigare de är. Vibrationer kan också sänka prestationsförmågan. Därför kan också olycksfallsrisken öka.

Andra riskfaktorer

Risken för besvär eller skador påverkas också av andra faktorer på arbetet. Om det förutom vibrationer samtidigt finns brister i de ergonomiska förhållandena ökar riskerna. Om arbetet utförs sittande i långa arbetspass, om arbetsställningen är vriden på grund av backning, dålig sikt eller olämpligt placerade reglage eller om många tunga lyfts utförs? Ja då kan följderna av vibrationer förstärkas. Detsamma gäller till exempel vid låga temperaturer och stress.

Speciellt skadliga vibrationer uppstår när ryggen sätts i självsvängning, vid ungefär 5 Hz. Ifall en förare av ett fordon sitter i en stol med egenfrekvens mellan 3–12 Hz är risken högre än vid andra frekvenser. Stötar ska alltid tas hänsyn till eftersom de ger en ökad hälsorisk.

► **Speciellt skadliga vibrationer uppstår när ryggen sätts i självsvängning.**

Åtgärder

Helkroppsvibrationer ska i första hand förebyggas genom planering av arbetet. Om arbetstagare trots allt utsätts för vibrationer ska en riskbedömning av arbetet göras. Om riskbedömningen visar att anställda riskerar skador på grund av vibrationerna måste åtgärder vidtas. Åtgärder kan vara av organisatorisk, teknisk och/eller medicinsk slag.

• Arbetsgivarens ansvar

Arbetsgivaren har huvudansvaret för arbetsmiljön. Det betyder i det här fallet ett ansvar för att arbetstagarna inte utsätts för vibrationer som kan leda till ohälsa eller olycksfall.

• Arbetstägarens ansvar

Arbetstägaren har i sin tur ansvar för att följa de arbetsrutiner som finns inom företaget för att minimera vibrationsexponeringen.

• Arbetsmiljöverkets regler

Regler om vibrationer i arbetet finns i Arbetsmiljöverkets föreskrifter AFS 2005:15. Syftet med föreskrifterna är förebygga och minimera riskerna för ohälsa till följd av vibrationer. Föreskrifterna bygger på ett EU-direktiv. Du kan ladda ned reglerna här:

Källa: tya.se/vibrationer



Vibrationsskador är mycket vanliga inom transportbranschen.

► **FAKTA**

TYA

TYA är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. Cirka 17 000 företag, med ungefär 100 000 anställda, är anslutna till TYA. Verksamheten bedrivs genom kurs- och projektverksamhet som tar sikte på yrkeskunskap och arbetsmiljö. Vi samverkar med skolor och myndigheter och utarbetar informationsmaterial och läromedel.

Läs mer:

Arbetsmiljöverket: www.av.se

Vibrationsdatabas Umeå Universitet, Yrkes och Miljömedicin: www.vibration.db.umu.se

Föreningen Svensk Företagshälsovård:
www.foretagshalsovard.se

Prevent: www.prevent.se

EU Good Practice guide WBV:
www.humanvibration.com/EU/EU_index.htm

Arbetsmiljökatalogen:
www.arbetsmiljokatalogen.se/

CVK- Center for Vibration Comfort AB:
www.cvk.se

ÅF Konsult: www.afconsult.se



Olycka kostade 33 miljoner



► **Misstagen kostade på.**

Den allvarliga olyckan på Essingeleden i slutet av april kostade 33 miljoner kronor. Kostnaden kunde ha minskats med en ansevärd summa om räddningsarbetet varit mer effektivt.

Samhällskostnader på 33 miljoner kronor. Det blev notan för den svåra trafikolyckan på Essingeleden i slutet av april då stora delar av Stockholm korkades igen.

Flera ödesdigra misstag under bärgningen innebar att trafiken blev mer försenad än vad det borde ha blivit.

Enligt den färskaste rapporten från trafikonsultföretaget Movea kunde den stora trafikinfarkten ha begränsats högst avsevärt om bärgningen hade skötts på rätt sätt.

Misstagen kostade på. I sin utredning slår Movea fast att den samhällsekonomiska besparingen hade blivit åtta miljoner kronor om trafiken hade släppts på en timma tidigare.

Olyckan inträffade den 24 april, en solig och varm vårdag. En treaxlig lastbil med växel-flak färdades Essingeleden söderut från Norra länken mot Kungsholmen. På flaket fanns en sopcontainer, delvis fylld med plastmaterial. Av någon anledning var lastbilens kran delvis upp-

fäld vilket gjorde att ekipaget var högre än 4,5 meter.

Mellan påfarten från Pampaslänken och påfarten från Ekelundsvägen finns det en viadukt, avfarten från Essingeleden nordgående mot Ekelundsvägen. Kranen tog i viadukten och lastbilen vreds till och kolliderar med en bropelare. Lastbilens förare klämdes fast och lastbilen demolerades kraftigt.

På tvären

Lastbilen hamnade på tvären och trafiken på Essingeledens två körfält, samt det nya körfält som utbildas efter påfarten från Pampaslänken, blockerades. Det vill säga redan från början var Essingeleden totalt avstängt söderut. Klockan 13.19 gick larmet till SOS Alarm. Polisen var snabbt på plats och enligt den första prognosen skulle trafiken komma igång ungefär en timma senare.

En olycklig omständighet var att bärgningen inte kom igång direkt. Trots att två tungbärgningsbilar fanns på plats. Chauffören i den ena blev

► **Lastbilen blockerade tre körfält.**

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Olyckan
kostade 33
miljoner**

► **Trafikinfor-
mationen var
otillräcklig.**

vittne till olyckan och slog larm, den andre chauffören hade blivit dirigerad till platsen av ägaren till den olycksdrabbade lastbilen. Att de båda bärgarna inte fick ingripa berodde på att polisen hade avtal med en tredje bärgningsfirma vars bil kom fram sent om sidor...

Olyckligt var också att det inte fanns tillräckligt mycket absorptionsmedel, vilket innebär att saneringen av olja försenades.

Den nödvändiga inspektionen av den påkörda bron och pelaren försenades ytterligare av den segdragna bärgningen.

I sin utredning kostaterar Movea att även trafikinformationen var otillräcklig och kom sent, då redan tusentals bilister satt fast.

En och en halv timme ägnades åt räddningstjänst, medan bärgning, sanering och broinspektion tog tre timmar i anspråk.

En trafiksimulering visar att restiden för trafikanterna i vägnätet ökade med cirka 100 000 fordonstimmar. En samhällsekonomisk överslagsberäkning ger vid handen att olyckan kostade 33 miljoner kronor.

Inte unik

Movea understryker att den aktuella olyckan inte är unik. Den inträffade olyckan är inte unik. Denna typ av olyckor med trafikinfarkt som följd inträffar knappt en gång om året i Stockholmsregionen.

Olyckor med dessa stora konsekvenser kan sammanfattas som:

- Det är nästan alltid en eller flera lastbilar eller bussar är inblandade.
 - Lastbilens last sprider sig ofta över stora ytor eller i värsta fall är det farligt gods.
 - Olyckan inträffar oftast på Essingeleden eller på Centralbron/Söderleden. Dess länkar och dess broar är extremt känsliga.
 - Den inträffar före eller under rusningstid.
- Den nu aktuella olyckan skulle kunna ha blivit än värre om lasten hade spritt sig över körbanan eller om den hade inträffat på en del av Essingeleden där mötande körbanor ligger nära varandra med risk för avstängning i båda riktningarna.

Åtgärds paket

I rapporten föreslås en rad åtgärder för att mildra trafikinfarternas effekter.

- Inför en ordningsbot för att köra med en ej korrekt hopfälld kran. Övervaka att gällande

regler och informera om dem.

- Räddningstjänst, polis och vägghållare bör se över sina ledningsfunktioner för denna typ av stora olyckor.
- Det behövs en "Jourhavande vägtrafikchef" på plats vid denna typ av stora händelser.
- Utnyttja lättillgängliga resurser bättre. Undvik låsningar till upphandlingskontrakt. Detta gäller särskilt tungbärgning där det är viktigt att välja de snabbast tillgängliga bilarna med de lämpligaste förarna
- Se till att beställa erforderliga resurser tidigt (i detta fall brandförsvarets Absol), alternativt bygg upp egna resurser hos vägghållarna.
- Se till att skadade broar inspekteras tidigt och snabbt.
- Avgör tidigt om att det troligen det kommer bli omfattande köer. Och informera kraftfullt om det verkar bli omfattande köer (trafikinfarkt):
 - Informera via alla kanaler.
 - Visa tydligt att "det har hänt något stort".
 - Informera på temat "stanna kvar där du är".
- Överväg möjligheterna att använda meddelanden av typen VMA (viktigt meddelande till allmänheten) vid olyckor av denna storleksordning.



Fortsättning
nästa sida



Riskfylld student?



Utsmyckade fordon hör studenten till – men var noga med säkerheten.

Utsmyckade vagnar, lastbilar och andra speciella fordon hör studenten till.

Men var noga med säkerheten.

Genom åren har det inträffat många otäcka intermezzon i samband med studentfirandet.

På grund av regler ur säkerhetssynpunkt får man normalt sett inte färdas på flak eller släp. Men om kraven är uppfyllda så är det ändå tillåtet vid korta tillfälliga transporter.

Vid färd på flak eller släp gäller:

- Man får endast ta med passagerare i ett sådant antal, eller placera dem på ett sådant sätt, att fara inte kan uppstå.
- Hållfasta skyddsräcken ska finnas, höjden bör vara minst 110 cm. Säten eller bänkar ska sitta fast.
- Utrymme för passagerare får inte ha farliga ojämnheter, utskjutande delar eller skarpa kanter som kan öka risken för skador på passagerarna.
- Passagerarna ska kunna kontakta föraren direkt genom ett tillförlitligt kommunikationssystem ifall någonting händer. Om mobiltelefon används måste samtal vara uppkopplat under hela färden.
- Fordonet får inte köra fortare än 20 km/tim. Det får endast köra på vägar där hastighetsbegränsningen är högst 70 km/tim.

- Föraren ska ha fyllt 21 och ha körkort med rätt behörighet sedan två år. För traktor med släp krävs dock B-körkort.
- Vid färd på släp måste sammankopplingen till dragfordonet vara säker. Man får bara ha ett släp och det måste vara så stabilt att det inte riskerar välta.

Tänk på:

- Att säkerheten ökas om alla sitter ned på bänkar som sitter fast. Det har hänt att fordon tippat för att alla har samlats på en sida av flaket..
- Att kontrollera att räckena håller för tryck från många personer.
- Att planera färdvägen noga med hänsyn till strömförande ledningar, broar, miljözoner etcetera.
- Att högsta hastigheten är 20 km/tim.
- Att en "flakvärd" som inte själv är med och firar, kan vara till hjälp under färden och öka tryggheten.

Meddela polisen

Det är viktigt att polisen känner till studentflaken och karnevalstågen, eftersom de ofta påverkar framkomligheten på vägar och gator. Det är också av största vikt att arrangemangen sker under ordnade och säkra former så att ingen kommer till skada. Polisen ska därför i förväg meddelas om färdväg och tidpunkt. Samordna detta om flera fordon är inblandade.

► **Normalt få man inte åka på flak eller släp.**

Fortsättning
nästa sida



Dåligt underlag?

Vägverket saknar underlag för påståendet att de förslagna hastighetsförändringarna inte ökar koldioxidutsläppen. Verket borde dessutom redovisa hur många ytterligare trafikdödade som förändringarna kommer att orsaka.

Det skriver NTF och Naturskyddsföreningen i ett gemensamt brev till Vägverket.

Vägverket presenterade den 26 mars ett förslag med nya hastighetsgränser. I förslaget ingår bland annat höjningar av hastighetsgränsen på en del motorvägar till 120 km/tim och sänkningar på andra vägar. I Vägverkets pressinformation påstods att omläggningen totalt sett skulle leda till lägre utsläpp.

– Höjningarna sker på mycket vältrafikerade vägar i södra Sverige och sänkningarna på mindre trafikerade vägar i norra Sverige, det naturliga vore att dra slutsatsen att utsläppsökningen blir betydligt större än minskningen, säger Svante Axelsson, generalsekreterare på Naturskyddsföreningen.

Seriös beräkning

I brevet som undertecknats av Svante Axelsson och NTF:s vd Jan Sandberg kräver de båda organisationerna att Vägverket tar

fram trafikstatistik från de aktuella sträckorna och gör en seriös beräkning av utsläppsförändringarna. Till saken hör att utsläppen per mil ökar dramatiskt i hastigheter över 100 km/tim medan de inte förändras så mycket per mil under 90 km/tim.

Organisationerna vill också att Vägverket redovisar hur trafiksäkerheten påverkas av hastighetshöjningen.

– För ett antal vägsträckor föreslår Vägverket en högre hastighetsgräns än den som egentligen fordras för att nå en acceptabel säkerhetsnivå. Det är viktigt att allmänheten får klart för sig både varför dessa avvikelser gjorts och hur många ytterligare som kommer att dödas och skadas svårt, säger Jan Sandberg.

I brevet frågar också organisationerna hur Vägverket ska kompensera den ”smittoeffekt” på hastigheterna som ökade hastigheter på huvudvägar har. När hastigheterna höjs på de säkraste huvudvägarna så ökar hastigheterna och olyckstalen i det anslutande, mindre säkra vägnätet – det visar flera studier.

En viktig faktor för att de nya hastighetsgränserna ska få genomslag och acceptans är att hastighetsövervakningen utökas. Naturskyddsföreningen och NTF frågar i brevet i vilken mån det kommer att ske.

▶ **NTF menar att Vägverket saknar underlag.**



Fortsättning
nästa sida





Skottes reflektioner

Allt för höga hastigheter är ett hot i trafiken.

Uppskattningsvis dödas 150 människor varje år på grund av att hastighetsbegränsningarna inte efterlevs.

Och av just den anledningen får jag dålig smak i munnen av att företag går ut och erbjuder bilister en försäkring mot fortkörningsböter. Ska inte straffen för trafikbrott respekteras?

Det finns alltså en försäkring för den som gillar att gasa på lite extra. För ungefär 500 kronor om året ålägger sig företaget att betala kundens fortkörningsböter.

Företaget betalar endast böter som kunden får på sträckor med hastighetsbegränsningen 70–120 km/h. Och om föraren har kört högst 30 km/h över begränsningen.

Enligt företagets hemsida är verksamheten helt laglig och man hänvisar till särskilda villkor eftersom man "vill bidra till trafik-säkerheten". Bland annat, uppger man, gäller försäkringen bara om man är över 18 år och har körkort samt kör nykter.

Hur är det möjligt att bidra till ökad trafik-säkerhet genom att uppmana vissa bilister att stå på lite extra "eftersom böterna ändå inte kostar något", framförallt eftersom vi vet att det är hastigheten som till mångt och mycket dödar ute i trafiken.

Försäkringar av den här typen kan bara avfärdas med ett ord: Oetiskt.

Och i sammanhanget vill jag än en gång betona att man inte tjänar speciellt mycket på att överskrida hastighetsbegränsningarna.

Det finns en vanlig föreställning om hastighet och tid: ju fortare jag kör desto snabbare kommer jag fram. Visst är det så men: Kör du i 100 km/tim istället för 90 km/tim innebär det att din resa blir fuffiga 40 sekunder snabbare varje mil du kör. Så om kör en sträcka på cirka 4 mil tjänar du inte mer än 2–3 min.

Dessa minuter är inte värt att riskera livet för, inte ens föraren förfogar över en försäkring som täcker hastighetsböterna...

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare
Länsförsäkringar Företagsmotor*



► Ska inte straffen för trafikbrott respekteras?

► 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@krepert.se

Adress: Box 4010, 572 04 Oskarshamn

Telefon: 0491-178 80

Hemsida: www.krepert.se