

# Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar Företagsmotor/Skadeförebygg

Nr 10 oktober 2007



► Till  
Kund

Läs om:

► **Skräpsömn är farlig**  
sid 1-2

► **Innovativ  
pelletsbil**  
sid 3-4

► **Sommaren  
är slut**  
sid 5-6

► **Ungdomar  
lever farligt**  
sid 8

► **Har räddat  
600 liv!**  
sid 9

► **Farlig  
medicin**  
sid 10

► **Vacker  
vägkonst**  
sid 12

► **Vägar till  
tystare trafik**  
sid 14

► **Notiser**  
sid 15

► **Skottes  
reflektioner**  
sid 16



Att sova till musik eller tv-program innebär en rad korta uppvaknande varje natt. Något som innebär att det istället för riktig vila blir frågan om skräpsömn.

## Skräpsömn är farlig

**Gillar du att somna till tv eller musik från stereon?**

**Då är det dags att bryta mönster. Den skräpsömn du tillgodogör dig varje natt är på sikt hälsofarlig.**

Under senare tid har experter runt om i världen varnat för hälsofaran med den så kallade skräpsömnen, sömn där du blir störd av olika ljud utan att direkt vara medveten om problemet.

Den engelske forskaren Chris Idzikowski menar att allt för många sover dåligt på grund av ljud från tv- och stereoapparater – och inte minst mobiltelefoner. I engelsmannens undersökning uppgav hela 40 procent av de

tillfrågade ungdomarna att de generellt känner sig trötta och slitna under dagen.

Gemensam nämnare för dessa ungdomar var i många fall att de somnar till tv-program eller till musik.

Det finns ytterligare en bov i dramat, speciellt vad gäller ungdom. Många forskare menar att det är av ondo att ha mobiltelefonen påslagen intill sängen. Pipande från sms och vibrerande telefoner stör och skapar avbrott i sömnen.

Chris Idzikowski menar att sömnen inte blir lika djup om individen störs av olika ljud under natten. Symptom på detta är oförklarlig trötthet och i vissa fall även koncentrations-

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Skräpsömn  
är farlig**

► **Ha svalt i  
sovrummet!**

► **Sömnen  
störs av toa-  
lettbesök!**

svårigheter. Främmande och ovanliga ljud nattetid bidrar till kortvariga uppvaknanden.

– De kan vara så korta att man själv inte märker det, säger skadeförebyggaren Stefan Skotte, Länsförsäkringar Sak AB. Men de gör sig gällande dagen därpå i form av trötthet.

Det handlar om trötthet som är särskilt farlig för den som vistas mycket ute i trafiken.

God sömnhygien är till hjälp för alla, oavsett om du har svårt att somna på kvällen eller om du på grund av ditt arbete är tvingad att ta din sömnperiod under dygnets ljusa tid.

### Inte krångligt

Sömnhygien är inte något svårt eller krångligt, det handlar i princip bara om sunt förnuft:

Det är viktigt att ha svalt i sovrummet, 15–18 grader är en bra temperatur att sova i. Att sova i ett mörkt rum är också en form av god sömnhygien och detta är naturligtvis av väldigt stor betydelse för den som måste sova på dagen.

Givetvis är det värdefullt att ha kontroll på dygnsrytmen. Att lägga sig vid samma tid på kvällen och likaså att gå upp vid samma tid på morgonen eliminerar mestadels trötthet dagtid, förutsatt att individen sover sina sju timmar.

Den som har svårt att somna på kvällen får absolut inte ta någon tupplur under dagen. Det är att be om ytterligare sömnproblem. Gå inte och lägg dig hungrig men inte heller proppmätt. Timmarna före sänggåendet är det bra att undvika uppiggande drycker som kaffe, te och

cola. Ha också i åtanke att även vissa värktabletter innehåller koffein.

### Av ondo

Att dricka för mycket innan sänggåendet är inte bra. Om du är tvungen att besöka toaletten störs sömnen och du kan ha svårt att somna om.

Har du svårt att somna är alkohol ingen bra lösning. Visserligen underlättas själva insomnandet men sedan ger alkohol sömnstörningar, så stora att du till och med kan lida av sömnbrist efter åtta timmars sömn. Chocka vare sig hjärna eller kropp inför sänggåendet. Undvik därför fysisk träning åtminstone ett par timmar innan det är dags att gå till sängs.

Inte heller är det särskilt förnuftigt att sitta med arbete som kräver omfattande tankeverksamhet för att sedan direkt gå i säng. Kroppen och hjärnan måste helt enkelt få chansen att varva ned med lättsamma aktiviteter som exempelvis tv-tittande, slöläsning ur en bok eller en tidning. När ögonlocken börjar bli lite tunga och de första gäspningarna ger sig till känna är det dags att krypa ned i sängen.

Försök att inte arbeta i sängen, helst inte i sovrummet överhuvudtaget. Sovrummet och sängen ska associeras med det som är bra och behagligt för kroppen som exempelvis vila, återhämtning, sömn och sex – inte med arbete. En perfekt anpassad säng ger god sömn.

Och framförallt: Glöm inte att stänga av tv, stereo och mobiltelefon innan du lägger dig.



Sovrummet och sängen ska associeras med det som är bra och behagligt för kroppen som vila, sömn och sex – inte med arbete.

Fortsättning  
nästa sida





Bioracer drar mellan en och två kilo pellets per mil. Det betyder att milkostnaden i bästa fall hamnar på två kronor och i sämsta fall slutar på fyra kronor.

### Miljövänlig.

**Med en driftkostnad på knappt fyra kronor per mil.**

**Bioracer är unik på många sätt – men framförallt för att bränslet stavas pellets.**

Pellets som drivmedel för kanske tankarna till krigets gengasbilar men företaget Precer i Karlstad har mycket en betydligt modernare och vassare teknik. En Stirlingmotor drivs av pellets och energin går via ett batteri till en elmotor. Ett första exempel på tekniken är "Bioracer", ett öppet fordon som ger ordet miljöbilar en roligare innebörd.

Världen skriker efter ny teknik i synnerhet för fordonsdrift. I mitten av oktober presenterade företaget sin nya innovativa hybridteknik vid Ramp07 i Karlstad.

### Flera komponenter

Den öppna bilen kan byggas ihop av flera olika komponenter med olika stora elmotorer, batterikapacitet och antingen två- eller fyrehjulsdrift. I basutförande väger fordonet bara 398 kilo och då behövs det inte så mycket effekt i elmotorn för att ändå ge tillräcklig prestanda.

Billig driftskostnad – bilen drar en till två kilo pellets per mil – och minimal miljöpåverkan är bara två av fördelarna hos denna nya fordonsteknik. Pellets är ett högkvalitativt och

rent bränsle som tack vare att det används för uppvärmning finns tillgängligt på de flesta orter utan att anstränga sig allt för mycket.

– Den här tekniken gör det möjligt att spara stora summor både ur användar- och miljösynpunkt säger Victor Isaksen, verksamhetsledare på Stiftelsen Inova i Wermland. Eftersom det genom den nya tekniken på ett enkelt och miljövänligt sätt går att generera el i fordon under körning så blir driftstiden avsevärt längre än vad som är möjligt med exempelvis traditionella elfordon.

### Unikt laddningssystem

Tanken fylls med pellets av samma typ som används i villapannor. Därifrån transporteras de till en brännare som specialanpassats för fordonsdrift. Brännaren driver Stirlingmotorn som i sin tur laddar batteripaketet.

– De olika delarna till drivlinan köps in från olika underleverantörer. Det unika är laddningssystemet som nu patentsökts, berättar Martin Larsson, som står bakom tekniken.

Valet av Stirlingmotorn motiverar han med att tekniken utvecklats och blivit mer och mer kommersiell under de senaste 20 åren.

Att använda pellets som bränsle har flera fördelar, anser Martin Larsson.

– Det är billigt, helt oberoende av olja, inte giftigt och enkelt att hantera.

Han ser framför sig att även tyngre fordon som lastbilar skulle kunna drivas på samma sätt.

► **Bilen drar en till två kilo pellets per mil.**

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Innovativ  
pelletsbil**

– Nu har vi tagit fram en liten prototyp som visar möjligheterna med tekniken, säger Martin Larsson

Han har svårt att se några nackdelar jämfört med hybridbilar som innehåller en bensin- eller dieselmotor. Att ha en brännare under huven är inte farligare än att ha en explosionsmotor. Och askan som bildas under färd ska kunna tas om hand i samband med att bilen tankas från ett speciellt uttag på utsidan.

Än så länge har Precer inga fast anställda, men ett antal personer arbetar för bolaget. Närmast på tur står att försöka få in riskkapital.

Martin Larsson har tidigare erfarenhet av att bygga upp ett teknikbolag. År 2000 hoppade han och några kollegor av Ericssons bredbandsutveckling i Karlstad för att starta företaget Ilevo kring bredband över elnätet. Tre år senare köptes Ilevo av franska Schneider Electric där Martin Larsson också jobbade kvar fram till i våras. Sedan dess har han jobbat heltid med det nya företaget.

– Som alla som kör omkring med en bensin- eller dieselbil och tankar dyrt har jag funderat på ett miljövänligt alternativ.

### Lång drifttid

Eftersom det genom den nya tekniken på ett enkelt och miljövänligt sätt går att generera el i fordon under körning så blir drifttiden avsevärt längre än vad som är möjligt med exempelvis traditionella elfordon. Pellets är kretsloppsanpassat, en förnybar energikälla, och askan kan återföras till naturen som gödningsmedel. Att pellets sedan kan lagras utan miljörisiker är förstås också en stor fördel.

– I dag har vi problem med bensin, diesel och även etanol eftersom det är både brand- och miljöfarligt, säger Staffan Eriksson, platschef på OKQ8 Våxnäsmacken i Karlstad.

– Den aktuella miljödebatten ställer samtidigt höga krav och här kommer fordonsdrift genom pellets in som en räddare i nöden. Pellets är enkelt och billigt att hantera och kräver ingen komplicerad teknisk utrustning. Utvecklingen av den nya fordonstekniken bygger på ett samarbete mellan lokala och internationella aktörer. Fordonet "Bioracer" är bara ett första exempel på hur tekniken med pellets och sterlingmotor kan användas för att driva elfordon.

► **Pellets är  
kretslopps-  
anpassat.**

► **FAKTA**

### Specifications

Dimension:	2920 (L) / 1620 (W) / 1515 (H) mm
Wheelbase:	2250 mm
Weight:	398 kg *
Suspension:	Dual A-arms/swing arm
Brakes:	Front/rear twin discs (configurable)
Engines:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hybrid pellets engine (Stirling)</li> <li>• Electrical drive chain</li> </ul>
Electrical Engine Effect:	Depending on customer configuration. Example; 12kW low entry version
System Voltage/Effect:	24 V - 96 V * Output 230 V (500 W-2000 W) * Output 12 V optional *
Battery Configuration:	100 Ah - 400 Ah *
Secondary recharging:	Onboard charger using a standard plug (10 A)
Fuel:	Pellets
Fuel Consumption:	Appr. 1-2 kg/10 km*

\* depending on customer configuration





# Sommaren är slut!

Sommartiden upphörde natten mellan 27 och 28 oktober. Det gjorde sommarväglaget också.

**Sommartiden upphörde natten mellan 27 och 28 oktober.**

**Det gjorde sommarväglaget också.**

**– Det är tid att lägga om körsätt, säger skadeförebyggaren Stefan Skotte, Länsförsäkringar Sak AB.**

Trafikolyckor är en följd av många samverkande faktorer. Hastigheterna och avstånden utgör tillsammans den faktor som mest påverkar säkerheten. Så här på hösten kan vädret växla snabbt och bedräglig frosthalka kan bildas när vägytan fryser.

Enligt undersökningar känner bilisterna dåligt igen farliga körförhållanden, och de vet inte heller hurdant väggrepp däckerna har. Därför ändrar bilisterna bara lite eller inte alls körsättet även om vädret och väglaget skulle förutsätta ett försiktigare körsätt. Å andra sidan vill bilisterna inte vara en propp i trafiken, utan kör med samma hastighet som de andra fast de tycker att farten är för hög.

Väglagsförhållandena på hösten och vintern förutsätter att körsättet ändras. Stoppsträckan ökar och sidoväggreppet i kurvorna försämras. När stoppsträckan vid hastigheten 80 km/h och torrt väglag är 57 meter ökar den till hela

145 meter när vägytan är snöig. Tillräckligt avstånd och lägre hastigheter ger mera spelrum. Ett ordentligt avstånd ger föraren mera tid att reagera i plötsliga situationer, säger Stefan Skotte. Med rätt avstånd minskar risken för olyckor, eftersom det inte då är lika ansträngande att köra och det är lättare att vara förutseende.

## Risker

Nederbörd innebär utmaningar för trafiken och körandet, vilket det lönar sig att beakta på förhand. Sikten utanför bilen är dålig, likaså från bilen ut. Vatten, modd och snö på vägen minskar friktionen och väggreppet.

Då det finns vatten, slask eller snö på vägen försämras friktionen och därigenom väggreppet. Det är skäl att sänka hastigheten och hålla längre säkerhetsavstånd. I fall att det finns fåror på vägen och det har samlats vatten eller slask i fårorna skall man undvika att köra i dem. Snö eller slask mellan körfilerna kan överraska också den mest erfarna föraren. Undvik att göra omkörningar om det inte är absolut nödvändigt. Om du måste köra om, gör så mjuka filbyten som möjligt. Sänk hastigheten, iaktta körbanan och rikta fläkten bort från vindrutan om det råder underkylt regn.

► På hösten växlar vädret snabbt och frosthalka kan bildas när vägytan fryser.

Fortsättning  
nästa sida



► **Förnuftig fart är viktigast vid nederbörd.**

De vägbestämda hastighetsbegränsningarna har planerats så att de är maximihastigheter i bra förhållanden. Nederbörd är inte bra förhållanden.

– Förnuftig fart är av största vikt vid nederbörd oavsett om det är fråga om regn, slask eller snö. När man utöver säkerhetsavstånd också reserverar extra tid vid nederbörd behöver man inte ta risker på grund av brådskan. Regn försvårar bilkörningen, men det finns många saker som bilisten kan göra både på förhand och under själva körningen.

### Långt fram

Då sikten utanför bilen är dålig på grund av regn är det skäl att rikta blicken så långt fram på vägbanan som möjligt.

– Då upptäcker du förändringar i vägytan som exempelvis vattenpölar i god tid. Att hålla säkerhetsavstånd är ännu viktigare än då vägen är torr. Att visa riktningstecken och att bromsa i tid hjälper den övriga trafiken att reagera på förändringar i situationen. Kör inte i blindo in i snömolnet om snön yr, utan sänk hastigheten.

► **Byt ut slitna vindrutetorkare!**

I fall sikten inifrån bilen är dålig är det många små saker som kan vara orsaken. Fönstren bör naturligtvis tvättas på utsidan, men även ibland också på insidan. Då immar de inte heller igen lika lätt. Det lönar sig också att rengöra motorhuvens från snö, annars smälter snön då motorn värms upp och detta ger upphov till fukt inne i bilen. I fall man ännu putsar taket rent från snö så skymmer det inte sikten bakåt när det rinner ner längs bakrutan eller flyger bakåt in i vindrutan på den som kör bakom.

Det lönar sig att i lugn och ro lära sig använda värme- och ventilationsaggregatet på förhand. När man fått vindrutorna klara lönar det sig att rikta fläkten neråt mot golvet så att fukten där torkar upp. Slitna vindrutetorkarblad som lämnar ränder efter sig lönar det sig att byta en gång om året, gärna just på hösten då körförhållandena är som mest krävande. På hösten och vintern är det gott om dagar då slask och lervatten sköljs över vindrutan. Det är bra att vara förberedd med en full tank spolarvätska anpassat till föret.



På vintern är det gott om dagar med slask. Det är bra att vara förberedd med en full tank spolarvätska anpassat till föret.



# Klar förbättring

Vi blir bättre och bättre på att använda bilbältet i Sverige. Sedan 2004 har användandet ökat med 6,5 procentenheter.

## Efter regn kommer sol. Sverige är nu återigen bland de bästa EU-länderna när det gäller bältesanvändning.

NTFs bilbältesmätningar i tätorter visar att 88,5 procent använder bälte. Det är 6,5 procentenheter högre än år 2004. Efter en tidigare tillbakagång är nu Sverige åter bland de bästa EU-länderna på bältesanvändning.

Sedan 2004 gör NTF två mätningar om året i 118 kommuner. Vid varje mätning görs runt 150 000 observationer av förarens och framsätesspassagerarens bältesanvändning.

Mätningarna görs i tätorter eftersom användningen brukar vara lägre där än på landsbygden. Alla har inte förstått att bältet har skyddande egenskaper i både höga och låga färter.

Vanligtvis genomför NTF, Vägverket, och polisen aktiviteter i samband med mätningarna. Samarbetet har gett goda resultat och bältesanvändningen har ökat de senaste åren. I den senaste mätningen har polisen inte medverkat på grund av omprioriteringar.

– Vi har bland annat informerat anställda inom kommun och företag, genomfört en annonskampanj och haft tv-inslag i invandrar-

kanal, säger Mats Hedfors, projektledare för NTFs arbete för ökad bältesanvändning.

### Glädjande

Sedan NTFs förra mätning i maj har bältesanvändningen ökat med en halv procentenhet.

– Det är glädjande, säger Nils Petter Gregersen, NTFs trafiksäkerhetschef. Den här gången blev ökningen inte så stor, men det beror i hög grad på att polisen inte kunnat vara med som tidigare. Men en ökning av användningen med en halv procent innebär att 25 000 flera resor per dag genomförs med bältet fastsatt.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har under året gjort mätningar både i och utanför tätort som visar att 96 procent av förarna och framsätesspassagerarna använder bilbälte. Europeiska trafiksäkerhetsrådet, ETSC, rankade 2005 de europeiska länderna efter bältesanvändning. Då låg Frankrike, Tyskland och Malta i topp med en användning på över 95 procent, medan Sverige låg något efter med en användning på 90 procent.

– Att vi fortsätter öka bältesanvändningen innebär att Sverige åter tar plats bland de länder i EU som har den högsta andelen bilister som har bältet på, säger Nils Petter Gregersen.

► **88,5 procent använder bilbälte.**

Fortsättning  
nästa sida



# Ungdomar lever farligt

**46 människor omkom i septembertrafiken.  
12 av dem var mellan 18 och 24 år.**

– Ungdomar har alltid råkat mer illa ut i trafiken än andra, men de senaste siffrorna är oroande. Stora barnkullar är nu i åldern för att ta körkort och det här antyder att det får ett genomslag i olycksstatistiken, säger Nils Petter Gregersen, trafiksäkerhetschef på NTF.

Under årets första nio månader har preliminärt 64 ungdomar, 18–24 år, omkommit i trafiken, cirka 18 procent av det totala antalet. Det är en högre andel jämfört med årssiffrorna för 2006 (16 procent), 2005 (15 procent) och 2004 (16 procent).

## Kan åtgärdas

NTF granskar samtliga dödsolyckor i år, som ett inslag i trafiksäkerhetsåret 2007. Den 9 oktober var det tio år sedan Nollvisionen antogs av riksdagen och det är en av anledningarna till att NTF bedömer olyckorna ur ett Nollvisionsperspektiv. NTF har i det här projektet inte tagit hänsyn till vem som är vållande till olyckan. Frågan är i stället om konsekvens-

erna hade blivit annorlunda om vi hunnit en bit längre mot Nollvisionsmålet.

Analysen av trafikolyckorna visar att människor dör till följd av uppenbara brister i vägtransportssystemet, som kan åtgärdas. Dessa brister är till exempel felaktiga hastighetsgränser, undermåligt utformade vägkorsningar, livsfarliga sidoområden på en stor del av vägnätet, motorcyklarnas bristande förmåga att skydda sin passagerare och dåligt hastighetssäkrade övergångsställen.

## Viktigt

Bättre utbildning skulle kunna göra att färre unga dör i trafiken, menar Nils Petter Gregersen.

– Det är viktigt att unga, nyblivna förare lär sig om riskerna i trafiken och motiveras till att köra med stora säkerhetsmarginaler, säger han. De saknar rutin och befinner sig i en turbulent period av sitt liv. Olycksbilden och de kunskaper vi har om ungdomar understryker kraftigt behovet av att lägga mera kraft på trafikundervisningen i skolan och på att utveckla en körkortsutbildning av hög kvalitet.

► Det finns ett stort behov av mer trafikundervisning i skolan.



46 människor omkom i septembertrafiken. 12 av dem var mellan 18 och 24 år.

Fortsättning  
nästa sida



# Har räddat 600 liv!

## Fiasko eller succé?

**Åsikterna om Nollvisionen är många.**

**Men sanningen är att den har räddat 600 liv.**

Nollvisionen har fyllt tio år. En vision om ett trafiksäkerhetsmål som blivit starkt ifrågasatt och ibland bespottad. Många ser den rentav som ett misslyckande.

– Men den förtjänar upprättelse. Den har räddat livet på över 600 människor, säger Monica Öhman, vd på NTF.

Monica Öhman har arbetat med Nollvisionen som ledstjärna i tio år. 1997 var Monica Öhman riksdagsledamot. Hon höll i ordförandeklubban när trafikutskottet biföll propositionen om Nollvisionen och 9 oktober antogs den med bred majoritet i Riksdagen.

– Med tio års erfarenhet kan vi konstatera att en del borde gjorts annorlunda, men beslutet förändrade synen på trafiksäkerhetsarbetet för alltid, säger hon. Först i vårt eget land och därefter alltmer över världen. Jag tänker på Nollvisionens viktigaste grundfundament, det delade ansvaret och därmed också det etiska perspektivet. Trafiksäkerhet skapar vi tillsammans och det måste grundas på de mest sårbara trafikanternas förutsättningar.

## Sprack

I år fanns ett delmål för Nollvisionen om högst 270 dödade. Det målet sprack redan i augusti.

– Jag kan förstå om det bidrar till att Nollvisionen ifrågasätts, men vi vill gärna ta fram en motbild till rubrikerna om misslyckande, visa hur många människor den faktiskt räddat, säger Monica Öhman.

NTFs trafiksäkerhetschef, Nils Petter Gregersen, har i en studie analyserat konsekvenserna av olika trafiksäkerhetsåtgärder sedan beslutet om Nollvisionen.

## Framgångsrik

– Min slutsats är att Nollvisionsarbetet varit framgångsrikt och att det beräknas ha räddat drygt 600 liv. Det är omöjligt att säga vad som hänt om beslutet inte tagits, men helt klart är att åtgärderna inte hade genomförts lika kraft-

fullt och konsekvent utan det stödet, säger han.

De mest verksamma åtgärderna är 2+1-fältsvägar med mittseparering och förlåtande sidoområden, som beräknas ha räddat 145 liv, och 30-zoner i tätorter, som beräknas ha räddat 140 liv. Automatisk trafikövervakning, gångpassager, rondeller är exempel på andra framgångsrika åtgärder.



Etableringen av många 2+1-vägar med mittseparering är en del i Nollvisionen som har räddat många liv.

Fortsättningen på nästa sida



► **Nollvisionsarbetet har varit framgångsrikt.**



# Farlig medicin

Bensodiazepiner är den läkemedelsgrupp som studerats flitigast. Dessa medel ger försämrad körprestation på ett dosrelaterat sätt.

## Bensodiazepiner ger försämrad körprestation och därmed en förhöjd olycksrisk.

**Den slutsatsen drar VTI efter en genomgång av litteraturen angående läkemedel och trafiksäkerhet, huvudsakligen publicerad 1991 eller senare.**

Resultat från såväl epidemiologiska som experimentella studier beskrivs. De epidemiologiska studierna är av olika typ. Dels finns studier som endast gäller förekomst av läkemedel, framför allt bland rattfyllerimisstänkta eller bland personer som skadats i trafikolyckor.

Studier av förekomst i det allmänna trafikflödet är mer sällsynta. Studierna av förekomst medger ingen beräkning av olycksrisker.

Den andra typen av epidemiologiska studier utgörs av olycksanalyser, där man försöker beräkna olycksrisker förknippade med läkemedelspåverkan. Denna typ av studier kan indelas i case-control-studier, responsibility-studier och farmako-epidemiologiska studier. Här finns emellertid en rad metodproblem, vilket gör att man bör tolka erhållna resultat med försiktighet. Översikten av experimentella studier begränsas här till studier gjorda i verklig bilkörning eller i körsimulatorer.

## Prestationsförsämring

Bensodiazepiner är den läkemedelsgrupp som studerats flitigast. Dessa medel ger försämrad körprestation på ett dosrelaterat sätt. Förhöjd olycksrisk tycks föreligga för dessa medel. Huruvida terapeutiska doser har samband med ökad olycksrisk är dock oklart.

Antidepressiva medel av äldre typ kan ge

prestationsförsämring. Deprimerade patienter kan däremot få förbättrad körprestation som effekt av medicineringen.

Moderna antidepressiva medel tycks inte ha några negativa effekter prestationsmässigt, utom vid för höga doser. Ibland har man funnit förhöjd olycksrisk i samband med användningen av äldre antidepressiva medel. Äldre antihistaminer kan ge prestationsförsämring. Nyare antihistaminer har emellertid, med undantag för höga doser, inga sådana effekter. De olycksstudier som gjorts gäller i stort sett äldre typer av antihistaminer och rapporterar ingen förhöjd olycksrisk.

Opioider kan ge prestationsförsämring. Smärtpatienter tycks dock inte påverkas negativt. Opioiders effekter på olycksrisker är oklara. Andra läkemedel har studerats i mindre omfattning. Fler epidemiologiska studier behövs, där man undersöker betydelsen av faktorer såsom dosering (terapeutiska doser, missbruksdosor), medicineringens längd och användarnas kön och ålder.

– Fler experimentella studier behövs när det gäller läkemedels effekter hos olika användargrupper. Även effekter av längre tids användning behöver studeras i större omfattning. Interaktionseffekter med andra läkemedel och med alkohol är viktiga att studera. Betydelsen av dosering och halveringstider behöver också utredas för många läkemedel. Nya läkemedel med negativa effekter i form av sedation, dåsigheit, yrsel, koncentrationssvårigheter, problem med minnet, försämrat omdöme, ökad känsla av stress, bör studeras experimentellt, även på friska försökspersoner, menar VTI i sin utvärdering.

► **Bensodiazepiner ger försämrad körprestation och därmed en förhöjd olycksrisk.**





Numera jobbar polisen efter en ny strategi och rapporterar hastighetsöverträdelser från och med 6 km/h över hastighetsgränsen.

# Polisen ger rabatt

**Det lönar sig att köra lite för fort.**

**Polisen ger i allmänhet rabatt när det handlar om överträdelser mellan 6 och 10 km/h, framförallt då på vägar där hastighetsbegränsningen är satt till 70 km/h eller högre.**

Sedan april 2006 jobbar polisen efter en ny strategi som innebär att de ska rapportera hastighetsöverträdelser från och med 6 km/h över hastighetsgränsen, i stället för som tidigare en viss andel av hastighetsgränsen. En studie från VTI visar dock att rapporteringen inte alltid sker i de lägre hastighetsöverskridandena.

– Strategin har följts sådär, säger Susanne Gustafsson, utredare på NTF och en av författarna till studien. Polisen har blivit bättre på att rapportera hastighetsöverträdelser vid låga hastigheter, jämfört med en studie från 2006, men är fortfarande mer inriktade på höga hastigheter.

## Ändrar beteende?

Mätningarna är uppdelade på vägar där det finns trafiksäkerhetskameror och vägar där polisen har mätt hastigheten manuellt. Rapporten visar att kamerorna upptäcker många hastighetsöverträdelser från 6 km/h medan polisen inte gör det i samma utsträckning. Det är speciellt på vägar med hastighetsgränserna 70, 90 eller 110 km/h som antalet

förseelser i de lägre överskridandena (6–10 km/h över hastighetsgränsen) är mycket få. På vägar med hastighetsgränserna 30 eller 50 km/h är andelen förseelser i intervallet 6–10 km/h över hastighetsgränsen högre, nämligen mellan 20 och 30 procent.

– Polisen måste förstå att det är viktigt att mäta och rapportera även de som bara kört lite för fort, säger Susanne Gustafsson. Om de gör det ökar medvetenheten hos folk om att man faktiskt kan åka fast även om man bara kör lite för fort. Förhoppningsvis kan föraren då ändra sitt beteende och hålla hastighetsgränsen även på andra vägar.

## Okunskap?

En anledning till resultatet kan vara att alla poliser inte har tillräcklig kunskap om hastighetsproblematiken. En annan kan vara att polisen inte finner det meningsfullt att mäta låga hastighetsöverträdelser eftersom det är sällan som tingsrätten tar upp mål där någon nekat till fortkörning vid låg överträdelse.

– Det är viktigt att polisen finns ute på olika vägar och vid olika tidpunkter och kontrollerar hastigheten, säger Susanne Gustafsson. Kameror är ett bra komplement, men kan inte ersätta manuella hastighetsmätningar.

*Fotnot: VTIs studie Hastighetsförseelser vid olika hastighetsgränser maj – augusti 2007 kan erhållas via mail till [susanne.gustafsson@ntf.se](mailto:susanne.gustafsson@ntf.se)*

► **Kamerorna upptäcker många hastighetsöverträdelser från 6 km/h medan polisen inte gör det i samma utsträckning.**

Fortsättning  
nästa sida





Svinesundsbron är ett enastående landmärke.  
Foto: Nils-Olof Sjödé

Skicklig gestaltning av vägrummets alla delar har skapat en attraktiv vägmiljö vad gäller Södra Länken. Foto: Mikael Ullén

# Vacker vägkonst

**Vägverkets Vackra Vägars Pris 2007 gick till Svinesundsbron som sammanbinder Sverige och Norge i norra Bohuslän och Södra länken i Stockholm.**

– Södra länken är ett trafikprojekt med stor komplexitet. Genom kontinuerlig och tydlig dialog och information har projektet kunnat genomföras med bred acceptans. Skicklig gestaltning av vägrummets alla delar har skapat en attraktiv vägmiljö i såväl tunnlar som öppna delar. Svinesundsbron är en värdig symbol för byggnadskonst i vår tid. Med stor skicklighet och känsla för landskapet och platsen har arkitekter och konstruktörer skapat ett enastående landmärke, menade Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö när han presenterade de två vinnarna av Vackra Vägars Pris 2007. Det är Vägverkets Nationella råd för miljö och skönhet som är jury för tävlingen.

## Vackra ord

Juryns motivering lyder: ”Vackra Vägars Pris 2007 tilldelas Lund & Slaatto Arkitekter AS och Bilfinger Berger AG, Statens Vegvesen Region Øst och Vägverket Region Väst. Den nya Svinesundsbron är en värdig symbol för brobyggnadskonst i vår samtid. Med stor skicklighet och känsla för landskapet och platsen har arkitekter och konstruktörer skapat ett enastående landmärke. Den väldiga brobågen knyter på ett självklart sätt samman gammalt och nytt, samtidigt som dess land-

fästen placerats på ett föredömligt avstånd från fjordens känsliga strandlinjer. Samspelet mellan bågens välvda form och vägbanans horisontella linje ger bron en övertygande elegans och enkelhet. Projektet har genomförts med hög kvalitet från helhet ner till minsta detalj. Passagen av gränsen mellan två utkantsområden i de båda systemationerna, har blivit en höjdpunkt och ett besöksmål.”

”Vackra Vägars Pris 2007 tilldelas White Arkitekter AB, Rotstein Arkitekter AB och Vägverket Region Stockholm för sin nydanande och unika hantering av en till största delen underjordisk väg.

Södra Länken är ett urbant trafikprojekt med stor komplexitet. Genom kontinuerlig och tydlig dialog och information, där det gemensamma arbetet med gestaltungsprogrammet varit en viktig del, har projektet kunnat genomföras med bred acceptans. Skicklig gestaltning av vägrummets alla delar har skapat en attraktiv vägmiljö i såväl tunnlar som öppna delar. Lösningen med de ljusa välvda taken och de stora bergrummen kring trafikplatserna gör färden genom tunneln tilltalande och lätt orienterbar. Den konstnärliga utsmyckningen har hög kvalitet och är en integrerad del av vägrummets funktion.

Projektet kännetecknas av stor lyhördhet för såväl stadens som trafikanternas behov och bidrar till nya insikter om vägarkitekturens möjligheter och till minskad oro för tunnelförläggning av infrastruktur.”

► **Vägverkets Nationella Råd för miljö och skönhet är jury för tävlingen.**

Fortsättning  
nästa sida



# PRISLISTA

## Länsförsäkringar

Priser 2008



### Entreprenad/Byggmaskiner/Lastbil/Fyrhjuling

OBS! Fyrhjulingen skall vara registrerad



TrackGuard – spårsändare.

Skandinaviens effektivaste spårningssystem.

Baserad på VHF-teknik, som används bäst för att spåra stulna objekt.

TrackGuard VHF söktjänst – återfinner stulna objekt

TrackGuard spårningsutrustning med tillhörande spårningsavtal ger dig full tillgång till söktjänsten. Från år 2 alt 4 och framåt betalar man endast för spårningsavtalet.

TrackGuard inkl 1 års spårningsavtal.

Batteriet skall bytas efter 1 år, ingår i spårningsavtalet.

Antal	TrackGuard/st	1 års spårningsavtal/st	Totalt
1-9	1 920:-	2 396:-	4 316:-
10-49	1728:-	2 283:-	4 011:-
50-	Offereras	Offereras	Offereras

TrackGuard inkl 3 års spårningsavtal

(vid tecknande av 3 år får du 1 års spårning på köpet).

Batteriet skall bytas efter 3 år, ingår i spårningsavtalet.

Antal	TrackGuard/st	3 års spårningsavtal/st	Totalt
1-9	1 920:-	4 792:-	6 712:-
10-49	1728:-	4 566:-	6 294:-
50-	Offereras	Offereras	Offereras

**Som kund hos Länsförsäkringar har du 600:- i rabatt/st på totalkostnaden.**

Genom DnB NOR Finans kan vi erbjuda följande finansieringsförslag vid köp av minst 10 system:

Exempel på månadskostnad:

*261 kr/mån per enhet + avikostnad.*

Leasing 36 månader. Räntebas Stibor 30 dagar

Reservation för sedvanlig kreditprövning.

Efter leasingperiodens slut tecknas spårningsavtalen direkt med Guard Systems.

*Alla priser exkl. moms.*

#### Guard Systems Sverige AB

Stockholm  
Gårdsfogdevägen 16  
168 66 Bromma  
Tel 08-550 124 65  
Fax 08-550 124 75

Kungsbacka  
Östergatan 12  
434 30 Kungsbacka  
Tel 0300-138 58  
Fax 0300-138 59

Internet  
info@guardsystems.se  
www.guardsystems.se

Organisation  
556445-6704  
BG 5080-7403  
PG 724162-3  
Moms SE556445670401

► Som kund hos Länsförsäkringar har du 600 kronor i rabatt på Trackguard.

Fortsättning  
nästa sida





# Vägar till tystare trafik

**Buller från vägtrafiken är ett av våra miljöproblem som fortfarande ökar i stället för att minska i omfattning. Bullerstörningar uppmärksammas som ett miljöproblem i massmedia och medborgarnas medvetande kring frågan och krav på åtgärder för att minska bullernivåerna ökar.**

Under den här kunskapsdagen den 6 november ger VTIs forskare, som också är Sveriges ledande experter inom området, en bred orientering om buller och vägtrafikbuller samt de senaste forskningsrönen om möjligheten att påverka bulleremissionerna med hjälp av lågbullerbeläggningar.

Kursen anknyter till EU-projektet SILENCE, som del i dess aktiviteter för spridning av kunskap om metoder att dämpa trafikbuller. Den är öppen för deltagande från alla EU-länder, men kursen hålls på svenska.

## Tid och plats

Endagskurs som arrangeras den 6 november 2007 vid VTI i Linköping. Kursen startar klockan 09.00 med registrering och kaffe från klockan 08.30 och slutar cirka klockan 17.00.

## Målgrupp och mål

Kursen riktar sig till kommunala och statliga väghållare som arbetar med väg- gatu- och beläggningsplanering och miljö samt konsulter och entreprenörer inom området. Även andra med behov av kunskap och orientering och med ett allmänt intresse av bullerfrågor är välkomna. Deltagarna ska efter genomförd utbildning ha fått ökad kunskap kring buller och effekten av olika åtgärder för att minska bulleremissionerna.

## Kursmoment

- Buller som samhällsproblem, bullermått.
- Vägtrafikbuller, däck/vägbanebuller och mätmetoder.
- Bestämmelser och regelverk rörande trafikbuller, funktionsupphandling.
- Kostnader för bullerskydd och för bullerstörningar samt samhällskostnader.
- Olika sätt att reducera vägtrafikbuller; skärmar, bulleremissionsgränser, utbredningsförhållanden.
- Vägbeläggningstyper i Sverige och dess bullerpåverkande egenskaper.
- Lågbullerbeläggningar; typer och konstruktioner, akustiska egenskaper, kostnader och funktionella egenskaper.
- Visning av VTIs laboratorier och utrustning för buller och lågbullerbeläggningar.
- Rekommendationer.

## Kursavgift

4 500 kronor. 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 kronor. Kursplatsen får överlåtas till kollega.

## Kurslärare

Ulf Sandberg, forskningsledare vid VTI och adjungerad professor vid Chalmers; Björn Kalman och Mikael Ögren, båda forskare vid VTI.

## Information

Ulla Kaisa Knutsson. Tel. 013-20 43 18.  
E-post: vtikurser@vti.se.



► **Kurs om bullerstörningar.**

► **Arrangeras av VTI 6 november 2007.**

## Notiser



## Bra alternativ

**Alkolås är ett bra alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleribrott. Det bekräftar en utredning signerad Transportøkonomisk institutt i Oslo (TØI).**

En utvärdering av försöket med alkolås och villkorlig körkortsåterkallelse bekräftar att deltagande i alkolåsprogrammet, som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleribrott, har haft en positiv effekt på trafiksäkerheten. De resultat som Transportøkonomisk institutt i Oslo (TØI) har kommit fram till bekräftar resultaten av tidigare utvärderingar som gjorts inom Vägverket.

– Vi håller nu på att ta fram ett förslag till regeringen om hur verksamheten med alkolåsprogram skulle kunna se ut i framtiden, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Utvärderingen visar en positiv effekt på trafiksäkerheten bland de som har deltagit i programmet och därmed installerat alkolås. Det har fått långvarig effekt med minskad andel alkoholpåverkade körningar och trafikolyckor med personskador bland deltagarna. Analysen visar även att försöksverksamheten är samhällsekonomiskt lönsam. Det beror främst på det minskade antalet trafikolyckor, men även ett förbättrat hälsotillstånd och möjligheter till yrkesverksamhet genom att deltagarna i programmet kunna fortsätta köra bil.

Det är dock endast 11 procent av dem som fått körkortet återkallat på grund av rattfylleri som deltar i programmet. De höga kostnaderna för den enskilde är enligt TØI en viktig orsak till detta.

Utredningen föreslår att försöksverksamheten permanentas. Den föreslår även förbättringar av verksamheten, bland annat bättre information, en differentiering av programmet för att locka personer med kort spärtrtid av körkortet samt att kostnaderna för deltagarna sänks.

▶ **Alkolås istället för körkortsåterkallelse?**

▶ **Miljövänliga transporter får inte kosta något!**

## Tuffare jakt

**Jakten på rattfulla bilister och båtförare intensifieras i och med att tullen och kustbevakningen får befogenhet att utföra alkokontroller.**

Den nya lagen om de utökade befogenheterna för tull och kustvakning beräknas sjösättas under nästa år.

Såväl tull och som kustbevakning är positiv till förslaget som ger dem möjlighet att ta utandningsprov vid exempelvis gränskontroller och färjeläge.

## Dubbelt budskap

**Gärna miljövänliga transporter. Men miljöhänsynen får inte kosta något extra.**

Företagen i Sverige ropar efter miljövänliga transporter. Men deras vilja att betala för miljövänliga transporter är liten.

Det visar Transportindikatorn för tredje kvartalet 2007 som Transportgruppen i samverkan med HUI nyligen presenterade.

– Med tanke på klimatdebatten är det förvånande att kunderna inte vill betala extra för de miljöåtgärder som genomförs, säger Transportgruppens vd Peter Jeppsson.

Av transportföretagen använder nära hälften, eller 49 procent, miljövänliga drivmedel och hela 43 procent har genomgått miljöcertifiering.

Men endast 14 procent av deras kunder är beredda att betala mer för att få miljöanpassade transporttjänster.



Fortsättning  
nästa sida





# Skattes reflektioner

**Hur skapar vi en säkrare trafikmiljö?**

**Ur min synvinkel är det definitivt inte genom att samla ihop 100-talet förare, låta dem sladda runt ett tag på en trafikbana, innan det hela avrundas med någon "pubaktivitet".**

Nej, ett betydligt bättre sätt är att samla ihop medarbetarna för att under lugna former få en trevlig kväll i trafiksäkerhetens tecken. En sådan kväll ger många tankeställare. För företag med stor ambition är naturligtvis det bästa alternativet att arrangera en aktivitet hos VTI i Linköping.

Sedan en tid tillbaka ger VTI grupper möjligheten att i en unik forskningsmiljö få veta mer om hur vi tillsammans kan skapa en säkrare trafikmiljö. Och det handlar om skräddarsydda paket.

VTI sammanställer ett kvällspaket som passar just er. Tack vare djup kunskap och lång erfarenhet kring trafiksäkerhet kan VTI erbjuda spännande föreläsningar och som grädde på moset provkörning i körsimulator.

VTI är den största transportforskningsmiljön i Sverige och kan därför erbjuda föreläsningar inom det mesta som rör trafik och transport.

- Trafiksäkerhet
- Trötthet

- Barn i bil
- Skolskjuts
- Tekniska stödsystem

I körsimulator får deltagarna under säkra former känna på:

- Mörkerkörning
- Vinterkörning och blixthalka
- Möte med en älg
- Räfflor i vägen

En kväll i trafiksäkerhetens tecken är ett stort steg mot en trafiksäkrare miljö. Missa inte den unika chansen.

En möjlighet som innebär att ditt företag kan medverka till att både spara liv och lidande.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare  
Länsförsäkringar Företagsmotor*



► **Anordna en kväll i trafiksäkerhetens tecken.**

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

## Nästa nummer kommer i november!



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](mailto:stefan.skotte@lansforsakringar.se)

**Produktion:** KrePart AB

**Kontakt:** Mikael Petersson, [mikael@krepert.se](mailto:mikael@krepert.se)

**Adress:** Box 4010, 572 04 Oskarshamn

**Telefon:** 0491-178 80

**Hemsida:** [www.krepert.se](http://www.krepert.se)