

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar

Nr 11 november 2008



► **Läs om:**

► **Unik utbildning**
sid 1-2

► **Volvo XC60 i topp**
sid 3-4

► **Ökad säkerhet?**
sid 5

► **Ljusning i sikte**
sid 6

► **Bättre kundservice**
sid 7

► **Viktig tävling**
sid 8

► **Dubbdäck en miljöfara**
sid 9

► **Notiser**
sid 10-11

► **Trötthet i trafiken**
sid 12

► **Skottes reflektioner**
sid 13



Ansel Dzaseroski tar del av problematiken om och kring trötthet i trafiken.

Unik utbildning

Det som säkert ska bli – ska säkras i tid. När 100-talet elever från årskurs 3 vid Dalarnas sportgymnasier lämnar skolbänken i juni 2010 – är de bättre förberedda för sin roll som yrkesförare än någon tidigare elevkull i historien.

– Satsningen på gymnasieeleverna kommer naturligtvis att på sikt förbättra skadestatistiken, säger skadeförebyggaren Christer Johansson, mannen bakom den riksunika utbildningsoffensiven.

Christer Johansson som är skadeförebyggare på motorfordon och trafiksäkerhetsinformatör

på Dalarnas försäkringsbolag har alltså tagit nytt grepp vad gäller utbildningen av blivande yrkesförare. Och hans kompetens är hög.

Christer Johansson har tidigare jobbat som transportlärare i Sandviken, där han och några kollegor tillsammans med TYA startade upp APL (arbetsplatslärande) för blivande yrkesförare. Detta för att ge eleverna den yrkesutbildning och körvana som saknats i tidigare utbildning. En effekt av detta blev att Christer Johansson började arbeta åt TYA med att utbilda yrkesförare i kursen trafiksäkerhetsmetodik för blivande handledare och instruktörer ute på åkerierna.

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Unik
utbildning**

Hittills har det blivit cirka 35 kurser. Något som betyder att ungefär 700 yrkesförare har fått en gedigen utbildning i trafiksäkerhet. Och det är med den erfarenheten i bagaget som Christer Johansson vill jobba vidare med blivande yrkesförare – men naturligtvis även med transportföretagen i Dalarna.

Genom ett unikt samarbete med regionens gymnasiala transport erbjuder han nu utbildning i trafiksäkerhet och skadeförebygg för eleverna i årskurs 2 och 3.

Omfattande

I årskurs 2 handlar det om två halvdagar och då berörs alla stora frågor: Hastighet och konsekvens, bälte, alkohol, droger, trötthet i trafiken samt fordonens skyddssystem och dess inverkan vid kollision.

– Det handlar om grundläggande kunskaper, säger Christer Johansson. Det är viktigt att så tidigt som möjligt pränta in ett säkerhetstänkande hos framtida yrkesförare. Det är ju ingen hemlighet att många ungdomar är inblandade i olyckor.

Utbildningen i årskurs 3 är med svenska mått exklusiv. Innefattar en riskutbildning på halkbana med tunga fordon.

– Eleverna får alltså mer utbildning än vad Vägverket kräver. Tyvärr är det inte obligatoriskt med riskutbildning (halkbana) för varken lastbils- eller busskörkort. Och det kan naturligtvis tyckas konstigt när det handlar om blivande yrkesförare som ska bromsa ekipage upp till 60 ton – utan att riktigt förstå vilken enorm kraft som skjuter på.

Fingerad kontroll

Tack vare ett bra samarbete med polisen i Dalarna får även eleverna uppleva en fingerad kontrollplats.



I årskurs 3 får eleverna lära sig vad som gäller i samband med polisen – vid en fingerad kontroll.



Christer Johansson hoppas att utbildningen av gymnasieeleverna på sikt minskar antalet skador med 20 procent.

– Polisen visar och berättar vad som händer vid en kontroll. Vis av erfarenhet vet jag att det här är ett mycket uppskattat inslag.

Den 1,5 dagar långa utbildningen i årskurs 3 ingår även simulering av bromssträckor, trötthet i trafiken och naturligtvis också nollvisionen och vad den står för. Till detta ska läggas olycksanalys och trafiksäkerhetspolicy.

– Jag är övertygad om att eleverna efter de här utbildningsdagarna har en bra förståelse för trafiksäkerhet och varför det är viktigt att tänka skadeförebyggande.

Viktig utbildning

Bakgrunden till utbildningssatsningen är att tung trafik är iblandad i för många olyckor. Och det finns inget som tyder på att trenden är på väg att brytas.

– Skadorna kostar mycket, stilleståndet kostar mycket och det mänskliga lidandet går inte att mäta... Att ge gymnasieeleverna en djupare utbildning kommer att ge bra resultat. Ambitionen är att eleverna vid transportgymnasierna i Dalarna från och med 2010 ska vara bäst förberedda av de yrkesförare som genomgår en gymnasial utbildning i Sverige. Förhoppningsvis innebär det att vi på sikt kan minska antalet skador med 20 procent.

Christer Johansson önskar och hoppas att fler skadeförebyggare hos de olika länsbolagen ska ta efter hans utbildningskoncept.

– Det borde vara självklart att intensifiera utbildningen mot den grupp som är mest formbar.

För att konceptet fungerar råder det inte någon tvekan om.

– Eleverna har varit minst sagt entusiastiska vid de utbildningar som har genomförts. Och förväntningarna på övningarna i årskurs 3 är redan mycket, mycket stora.

► **Utbildningen
av gymnasie-
eleverna
borde på sikt
minska
antalet
skador med
20 procent.**



Volvo XC60 i topp

Vill du gardera dig mot pisksnärtsskador? Då ska du investera i en Volvo XC60 eller en Renault Mégane.

Euro NCAP och Vägverket presenterade för en tid sedan för första gången resultat från provning av skydd mot pisksnärtsskador (whiplash).

Det är första gången Euro NCAP bedömt bilstolars skydd mot pisksnärtskada/whiplash och den bil som visar bäst resultat är Volvo XC60. Två bilmodeller Volvo XC60 och Renault Mégane når högsta möjliga poäng i de kompletta Euro NCAP provningarna som presenterades vid samma tillfälle.

Långt lidande

– Pisksnärtskador kan leda till livslångt lidande. Euro NCAP har nu påbörjat provning av hur bilstolar kan skydda mot denna skada. Sverige har varit pådrivande, när det gäller både att ta fram en provningsmetod och att initiera provning genom Euro NCAP. Äntligen har vi bra möjligheter att på vetenskapliga grunder berätta för bilköpare om hur väl bilens skydd mot pisksnärtsskador fungerar, säger generaldirektör Ingemar Skogö, Vägverket.

Resultaten visar att ett antal biltillverkare

som framgångsrikt har lyckats minska riskerna för nackskador och där Volvo XC60 hamnar i topp med 3,54 poäng av fyra möjliga.

Men man kan också se ett antal exempel på bilstolar vars skyddsförmåga är dålig. Euro NCAP förväntar sig att bilindustrin nu mer målmedvetet arbetar för att minska pisksnärtskadorna.

Glädjande

Krockprovresultat för 12 bilmodeller presenterades också. Av dessa lever åtta upp till Euro NCAPs krav för att få fem stjärnor. Samtidigt

► **Åtta av tolv krocktestade bilar lever upp till Euro NCAPs krav.**

Bilmodell	Skydd i bilen	Skydd för barn i bilen	Skydd av fotgängare
Småbilar			
Alfa Romeo MiTo	5 stjärnor	3 stjärnor	2 stjärnor
Dacia Sandero	3 stjärnor	4 stjärnor	1 stjärna
Ford Ka	4 stjärnor	3 stjärnor	2 stjärnor
Ford Fiesta	5 stjärnor	4 stjärnor	3 stjärnor
Små familjebilar			
Peugeot 308 CC	5 stjärnor	3 stjärnor	2 stjärnor
Volkswagen Golf	5 stjärnor	4 stjärnor	3 stjärnor
Renault Megane	5 stjärnor	4 stjärnor	2 stjärnor
Familjebilar			
Honda Accord	5 stjärnor	4 stjärnor	3 stjärnor
Opel Insignia	5 stjärnor	4 stjärnor	2 stjärnor
Små familjejeepar			
Volvo XC 60	5 stjärnor	4 stjärnor	2 stjärnor
PICK-UP			
Ford Ranger	2 stjärnor	3 stjärnor	2 stjärnor
Stor familjebuss			
Mercedes Viano	4 stjärnor	3 stjärnor	1 stjärna



Testen visar att den som vill gardera sig mot pisksnärtskador bör välja Volvo XC60...

120 ms

Fortsättning
nästa sida



► Fortsättning:
Volvo XC60
i topp



...eller Renault Mégane som också nådde högsta möjliga poäng i studien.

► Till nästa år
kommer
sättet att ge
bilar säker-
hetsbetyg
förändras.

som spridningen mellan olika bilar är tydlig finns det några som "slår i taket" det vill säga får 37 poäng av 37 möjliga i skyddet för vuxna. – Det är synnerligen glädjande att se två bilmodeller som når full pott, 37 poäng. Men det visar också behovet av att Euro NCAP utvecklas och sätter nya utmanade mål, säger Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall, tillika Euro NCAP:s ordförande.

Euro NCAP kommer nästa år att förändra

sättet att ge bilar säkerhetsbetyg i och med att flera aspekter vägs samman i ett stjärnbetyg. Detta gäller hur bilen skyddar vuxna och barn i bilen, hur bilen stöttar föraren att undvika olyckor och hur bilen förmår skydda fotgängare. Även bilstolens förmåga att skydda mot pisksnärtskador ska inkluderas i betyget. Genom sammanvägningen måste en bil som får toppbetyg vara bra i alla delmoment och inte enbart i ett eller två.

Bil	Bra	Bil	Måttligt	Bil	Dåligt
Volvo XC60	3,54	Renault Koleos	2,94	Daihatsu Cuorc	1,1
Alfa Romeo MiTo	3,35	Lancia Delta	2,62	Citroen Berlingo	1,04
Volkswagen Golf VI	3,31	BMW X3	2,44	Hyundai i10	0,94
Audi A4	3,15	Renault Kangoo 2	2,38	Citroen C5	0,57
Opel Insignia	3,06	Renault Megane	2,38	Ford Kuga	0,44
		Honda Accord	2,26	Daihatsu Terios	0
		Skoda Superb	2,22	Peugeot 308CC	0
		Ford Fiesta	2,21	Suzuki Splash	0
		Hyundai i30	2,21		
		Seat Ibiza	1,96		
		Mercedes Benz M-class	1,82		
		Dacia Sandero	1,58		

Fortsättning
nästa sida



Ökad säkerhet?

Vägverket föreslår en ny regel om 30 km/tim för fordon som passerar en buss vid en hållplats.

Regeln ska gälla när bussen är utmärkt med en 30-skylt och på vägar där hastighetsbegränsningen är 70 km/tim eller lägre.

Förslaget är en följd av de goda resultaten med försöket med 30 km/tim vid busshållplatser i Linköping och Örnsköldsvik. Under försöket har 30 km/tim gällt när trafikanter möter eller kommer i kapp en buss som står stilla vid en hållplats för av- och påstigning på 50- och 70-vägar. Bussarna har haft en digital skylt i stället för skolskjutsskylten, som har blinkat ”30”.

– De försök som gjorts i Linköping och Örnsköldsvik visar på positiva effekter. Medelhastigheten i Linköping sänktes med 16 km/tim för upphinnande trafik och med 11 km/tim för mötande trafik. I Örnsköldsvik var motsvarande sänkningar 11 km/tim och 6 km/tim, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

– Regeln föreslås införas successivt från 2010 till 2020 och omfatta både skolskjutsar och annan kollektivtrafik. Förslaget är i linje med såväl Nollvisionen som FN:s konvention om barnets rättigheter, menar Skogö.

Farliga moment

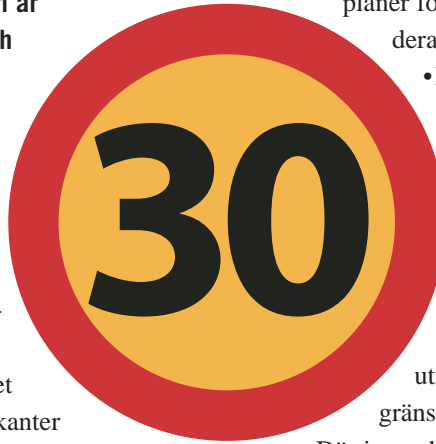
Flera utredningar har gjorts som visar de farligaste momenten under resan. Därför avser Vägverket att arbeta vidare inom följande områden:

- Resor till och från skolor som görs med linjetrafik ska lyda under samma regelverk och genomföras på lika villkor som särskilt upphandlade skolskjutsar.
- Kriterier för säkra platser för på- och avstigning samt säkra vägar till och från busshållplatserna ska formuleras och tillämpas generellt av alla som planerar och genomför skolskjutsar.

- I samarbete med Sveriges kommuner och landsting (SKL) ska Vägverket vidareutveckla metoder för att upprätta skolresepplaner för samtliga elever och utvärdera nyttan av detta.

- Möjligheterna att i kommande kollektivtrafiklagstiftning samordna regleringen av skolskjuts och linjetrafik samt att studera effekterna av att eventuellt inte tillåta av- och påstigningsplatser för skolbarn utmed vägar med hastighetsbegränsning 80 km/tim eller högre.

Där inga alternativa sträckningar eller hållplatsutformningar kan ordnas ska också övervägas om hastighetsbegränsningen bör sänkas. Denna regel bör ingå i den kommande kollektivtrafiklagstiftningen.



► **Regeln föreslås införas från 2010.**



Av och påstigningar av skolbussen är ett riskmoment för många av landets skolbarn.

Fortsättning
nästa sida



Ljusning i sikte

**Ingen förbättring mot i fjol.
Men en förbättring mot medel-
värdet för de senaste fem åren.**

Enligt preliminära uppgifter, inkomna till Vägverket den 17 november 2008, omkom 32 personer i vägtrafiken under oktober månad. I oktober månad år 2007 omkom också 32 personer och medelantalet de senaste fem åren har varit 37. Av de dödade under oktober i år var 17 förare av personbil och 3 passagerare. 12 av de dödade var oskyddade trafikanter, varav 1 motorcyklist, 1 mopedist, 3 cyklister, 6 gående samt en person på en så kallad fyrhjulning. Två av de omkomna var under 18 år. Åtta personer omkom i kollision med tung lastbil.

Till och med oktober i år har enligt preliminära uppgifter 363 personer dödats i vägtrafiken. Under samma tidsperiod förra året hade 397 personer omkommit och medeltalet för de senaste fem åren har varit 391.

Jämfört med de första tio månaderna förra året har en minskning skett bland samtliga trafikantkategorier. Antalet omkomna bilförare och passagerare har minskat från 252 till 223,

168 förare jämfört med 181 respektive 57 passagerare jämfört med 71. Antalet omkomna fotgängare har minskat från 39 till 38 och cyklister från 30 till 28. Dödade motorcyklister har minskat från 59 till 51 och mopedister från 13 till 10.

Allt färre barn (0–17 år) omkommer. Under årets första tio månader har 17 barn omkommit, jämfört med 22 (2007) och 36 (2006). Av de 17 som omkommit under 2008 var tio bilpassagerare, fem på moped, en personbilsförare samt en som färdats på fyrhjulning. Fem var i åldern 0–14 år vilket är det lägsta antalet i modern tid.

Under de senaste 12 månaderna beräknas 437 personer ha omkommit i vägtrafiken. Under 12-månadersperioden november 2006–oktober 2007 omkom 480 personer. Utvecklingen av dödade och svårt skadade månadsvis presenteras genom

Trafiken på det statliga vägnätet har under januari-oktober minskat med cirka 0,9 procent jämfört med motsvarande period förra året. Personbilstrafiken har minskat med cirka 1 procent medan lastbilstrafiken ökat med cirka 0,6 procent.

► **Till och med oktober har 363 personer dödats i vägtrafiken.**

► FAKTA: Trafikdödade efter län januari–oktober åren 2004–2008

Län	2004	2005	2006	2007	2008
Blekinge län	8	5	4	11	3
Dalarnas län	25	14	15	16	13
Gotlands län	1	3	1	4	2
Gävleborgs län	8	13	18	21	15
Hallands län	20	14	12	14	16
Jämtlands län	8	14	9	8	3
Jönköpings län	30	17	19	16	9
Kalmar län	11	10	13	11	13
Kronobergs län	7	11	10	15	8
Norrbottnens län	16	13	11	22	20
Skåne län	63	50	41	58	56
Stockholms län	46	35	42	40	42
Södermanlands län	8	13	13	6	16
Uppsala län	10	14	10	19	10
Värmlands län	13	28	18	19	21
Västerbottens län	17	16	14	11	11
Västernorrlands län	8	6	16	16	15
Västmanlands län	20	12	18	7	6
Västra Götalands län	68	52	52	55	59
Örebro län	10	14	13	8	9
Östergötlands län	8	12	13	20	16
Totalt	405	366	362	397	363



Tillgängligheten ökar undan för undan på Bilprovning – till glädje för många.

Bättrad kundservice

För att förbättra kundservicen och öka tillgängligheten började många bilprovningstationer i november att ha lördagsöppet en eller ett flertal gånger i månaden.

I april 2009 har lördagsöppet successivt införts på samtliga bilprovningstationer i landet en eller ett flertal gånger i månaden. På många stationer började dock med de nya öppettiderna redan i november. Flera inför också utvidgade öppettider en eller flera kvällar i veckan.

På lördagar är det många som ger sig ut för att handla och uträtta ärenden, och sannolikt är det också ett tillfälle då många vill passa på att besikta bilen. Därför anpassar sig Bilprovningen efter kundernas behov och inför nu lördagsöppet.

– Många lever väldigt uppbokade liv och har svårt att komma ifrån på vardagarna. Vi måste anpassa oss och finnas till för alla. Därför känns det bra att kunna erbjuda kunderna våra besiktningstjänster även på lördagar, säger Bilprovningens verkställande direktör Magnus Ehrenstråhle.

Valfrihet

De nya öppettiderna innebär också att kunder kommer att få en kallelse med reserverad tid på lördag. Föredrar kunden att komma en annan tid är det möjligt att boka om tiden via Bilprovningens webbplats, bilprovningen.se, eller telefonbokningen, nummer 0771-600 600.

Att anpassa sig till kundernas önskemål handlar även om att kunna boka tid på det sätt som de önskar sig. En del vill boka i förväg och då erbjuder Bilprovningen allt från självservice via Internet till betjäning via telefon. Andra vill komma samma dag. På samtliga stationer finns nu möjlighet att boka tid direkt i ankomstterminalen. Det innebär att kunden kan åka till stationen och boka första tillgängliga tid samma dag. I avvaktan på tiden har kunden möjlighet att uträtta andra ärenden.

Bilprovningen är stolt över att sedan ett par år ha 93 procent nöjda kunder. Inför den kommande konkurrenssituationen är servicefrågorna mer prioriterade än någonsin.

Läs mer: www.bilprovningen.se.

Fortsättning
nästa sida



► **Bilprovningen förbättrar kundservicen och inför lördagsöppet.**

Viktig tävling

Totalt har 22 tävlingsbidrag lämnats in till Vägverkets miljöpris 2008. Vägverket har instiftat priset för att stimulera och öka intresset för miljöarbetet inom vägtransportsektorn.

– Årets tema är Trafik- och samhällsplanering för minskad klimatpåverkan. Många intressanta tävlingsbidrag har lämnats in. Av de 22 bidragen som kom in till tävlingen kommer juryn – Vägverkets nationella råd för miljö och skönhet – att specialgranska fem bidrag.

– Vid prisutdelningen i december kommer vi att uppmärksamma en vinnare och samt ge hedersomnämningen, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Vinnaren får 50 000 kronor, ett diplom samt skulpturen "Fot i regn" av Eva Lange.

Ska stimulera

Vägverket arbetar aktivt för att vägtransportssystemet ska utvecklas så att miljö, hälsa och välfärd inte äventyras nu eller i framtiden. I Vägverkets uppdrag ingår både ett direkta miljöarbete, och insatser med betydelse för natur och kulturmiljö samt ett aktivt engagemang i samhällsbyggandet.

Vägverkets miljöpris instiftades för att stimulera och öka intresset för miljöarbetet inom vägsektorn. Den bärande tanken bakom priset är att utnyttja det goda exemplet. De belönade insatserna ska framstå som förebilder för alla dem som arbetar för ett långsiktigt hållbart samhälle.

► **Vägverkets nationella råd för miljö och skönhet delar ut priset vartannat år.**



► FAKTA

De inkomna nomineringarna

- Ulricehamns kommun för kommunens innovativa arbetssätt med översiktsplanering.
- QIII för sitt arbete med långsiktigt hållbar utveckling av tunga transporter.
- Varbergs kommun för kommunens pedagogiska insatser som ökar insikten om hur man minskar vägsektorns miljöpåverkan.
- Helsingborgs stad för sin breda och kvalificerade trafik- och samhällsplanering.
- Skånetrafiken för sitt utvecklande av kollektivresandet i Skåne.
- Lunds kommun för att de är föregångare inom trafik- och samhällsplanering för minskad klimatpåverkan.
- Tage Jonsson och SLB analys för sitt arbete med luftövervakningssystem.
- Gröna Bilister för sitt arbete med att ställa om bilparken i miljövänlig riktning.
- Trivector traffic AB för sitt miljöengagemang och lösningar kring hållbara transportlösningar och mobility management.
- Speedfrakt miljöbud för sitt arbete med att minska koldioxidutsläppen.
- Grön Trafik i Östersund för sitt arbete med hållbara resmönster.
- Hållbara Transporter i Västernorrland för sitt arbete med effektivisering av transporter och distansoberoende teknik.
- Trafikparaplyet i Falun för Falu kommuns arbete med information och aktiviteter kring hållbara transporter.
- X-MaTs i Gävleborg för sitt arbete med att minska utsläpp från resor och transporter vilka påverkar växthuseffekten.
- Torbjörn Karlsson, Vägverket, för sitt arbete med byväg i Bonäs, Mora.
- WRS Uppsala för ombyggnad av avloppsanläggning vid rastplats Ångersjön Väg E4.
- Anställda vid Göteborgs Gatu AB för sitt miljöarbete.
- Luleå bilpool ekonomiska förening för sitt arbete med miljöbilpool.
- WSP Analys och strategi för utvecklandet av Integrated Planning Model (IPM).
- Sparcoach ekonomiska förening för sitt arbete med sparcoachutbildningar.
- Energitekniskt centrum (ETC) i Piteå för sitt arbete med alternativa bränslen; svartlut.
- Pendlarservice för sitt arbete med samåkningstjänster via en internetjänst.

De inkomna nomineringarna finns på: vv.se/miljopriset

Fortsättning
nästa sida



Dubbdäck en miljöfara

Nya forskningsresultat från SMHI visar att mängden partiklar i luften minskar i tätorter om färre använder dubbdäck.

I dag överskrider EU:s miljökrav när det gäller inandningsbara partiklar i luften i många svenska tätorter och det är svårt att nå de nationella miljömålen.

Dubbdäck sliter kraftigt på vägbanornas yttskikt och orsakar inandningsbara partiklar som kan virvlas upp i luften.

– Dessa partiklar är ett hälsoproblem.

Flera större svenska orter har trafikmiljöer med så dålig luftkvalitet att de är hälsovådliga. Det gäller särskilt under senvinter och tidig vår i starkt trafikerade och dåligt ventilerade trafikmiljöer, säger Gunnar Omstedt, luftmiljöforskare vid SMHI.

SMHI:s nya forskningsresultat visar att partikelhalterna i luften minskar betydligt om andelen dubbdäck reduceras. Beräkningarna visar att minskad användning av dubbdäck i stadstrafik är en effektiv metod att sänka partikelhalterna. I praktiken behövs det dock även andra åtgärder för att reducera partikelhalterna.

Bland annat måste trafiken minska på vissa högtrafikerade gator, sandningen behöver minska och renhållningen bli bättre och fordon som använder dubbdäck behöver köra långsammare.

– Vägverket har i flera år informerat om hälsokonsekvenserna av partiklar och de negativa effekterna av dubbdäcksanvändningen på luftkvaliteten. Rapporten understryker att en minskad dubbdäcksanvändning kan ge viktiga bidrag till att få ned höga partikelhalter, säger Vägverkets miljödirektör Lars Nilsson, Borlänge.

Forskningsprojektet har beräknat förhållandena i ett 20-tal städer. Man har analyserat hur trafiken, gaturummets utformning och meteorologiska faktorer påverkar årsmedelvärden och extremvärden för partikelhalter. För arbetet har SMHI:s och Vägverkets modellsystem SIMAIR använts.

Analysen avser så kallade PM10-partiklar, små inandningsbara partiklar med mindre diameter än 10 mikrometer. Partiklarna kan bidra till och förvärra sjukdomar, framför allt i andningsorganen.

► **Dubbdäck liter upp vägbarnornas yttskikt, dessa partiklar är hälsofarliga.**

Fortsättning
nästa sida





Snabba ryck

Under november har de pågått ett vägarbete på E4:an mellan Gränna och Ödeshög, då nya mitträcken satts upp. Ett komplicerat arbete som varit tvunget att genomföras på kort tid då det påverkat trafiken i bägge riktningarna. Nu är arbetet klart, vilket innebär att vägen fått en ökad framkomlighet och bättre säkerhet, vilket bidragit till att hastigheten kan höjas till 120 km/tim.

Att byta ut mitträcken kräver god planering och är ett komplicerat arbete där säkerheten för både trafikant och vägarbetare är viktig. För att underlätta framkomligheten för trafikanterna har Vägverket varit mån om att arbetet skulle genomföras på kortast möjliga tid.

– Bakgrunden till bytet av mitträcken är en trafiksäkerhetsåtgärd. Den nya typen av mitt-räcke kommer att fungera bättre och säkrare vid eventuella påkörningar, säger Vägdirektör Rolf Johansson, Vägverket Region Sydöst.

Modulekipage – bra för miljön

Försöksverksamheten med 25,25 meters lastbilar, så kallade modulekipage, har inletts i Taastrup, Danmark.

DTL, det danska åkeriförbundet, har räknat ut att användandet av längre och större lastbilar i Danmark kan minska koldioxidutsläppen med 70 000 ton per år.

– Ett av transportbranschens viktigaste bidrag till att minska Danmarks klimatbelastning är modulekipagen, säger DTL:s vd Erik Östergaard. När vi samtidigt kan se modul-

ekipagen som en stor produktionsmässig landvinning för transportbranschen, finns det goda skäl för att kalla detta för en stor dag. Under det kommande året förväntar vi oss att det kommer att köras 1 000 modulekipage på de sträckningar som kommer med i försöket.

Precis som Sveriges Åkeriföretag brukar predika till i ämnet klentrogna, så framhåller DTL att med längre lastbilar kan två lastbilar transportera den mängd gods som tre lastbilar måste göra på kontinenten. Det ger en bättre miljö, en högre trafiksäkerhet och en högre effektivitet.

– Med tanke på de stora vinsterna finns det ingen grund till att det bara är tillåtet att använda dem i Sverige och Finland och som försök i några länder – de ska ut i Europa, säger Erik Östergaard. Något som både DTL och Sveriges Åkeriföretag aktivt arbetar för inom EU och vi har blivit uppmanade av den danska regeringen att göra det.

– Modulekipage har kommit för att stanna. Tvärt emot vad många tror underlättar längre lastbilar samarbetet med järnvägen:

– Järnvägstransporter är en mycket viktig del av den totala transportsektorn och med de stor-driftsfördelar som vi uppnår med modulekipagen kan det på ett antal sträckningar och för en räkka olika godslag leda till ett bättre samarbete mellan järnvägs- och vägtransporter.

Inget undantag

Den 26 november fattade riksdagen beslut om ändrade regler gällande trängselskatt för miljöbilar. Beslutet innebär att det så kallade miljöbilsundantaget i lagen (2004:629) om trängselskatt ska upphöra att gälla den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012.

För bilar som är undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan också är införda i vägtrafikregistret, ska undantaget fortsätta att gälla fram till den 1 augusti 2012. Befintliga miljöbilar eller miljöbilar som registreras innan årsskiftet påverkas därmed inte av förslaget. Anledningen till förslaget om förtida upphörande av miljöbilsundantaget är att antalet miljöbilar har ökat i snabb takt och att nuvarande regler därför riskerar att motverka trängselskattens huvudsyfte att minska trängseln i Stockholm.



Kunskapsutbyte

Den 8–9 januari 2009 arrangerar VTI nästa Transportforum på Konsert & Kongress i Linköping. Konferensen har genom åren utvecklats till Nordens största årliga konferens för transportsektorn där forskare och transportsektorns många aktörer möts för kunskapsutbyte och kontaktskapande.

Transportforum 2008 samlade omkring 1 600 deltagare, varav cirka 400 föreläsare, och ett drygt trettiotal utställare. Nu har du möjlighet att delta på Transportforum 2009. Du gör din anmälan direkt på vti.se. Där kan du också ladda ner programmet, få information om hotellbokning och läsa dokumentation från tidigare års Transportforum.

Transportforum arrangerades första gången 1984. Konferensen har genom åren utvecklats till Nordens största årliga konferens för transportsektorn där forskare och transportsektorns många aktörer möts för kunskapsutbyte och kontaktskapande.

Transportforum 2008 samlade omkring 1 600 deltagare, varav cirka 400 föreläsare, och ett drygt trettiotal utställare. I menyn till vänster hittar du dokumentationen av de presentationer som hölls under 2008 års konferens. Det finns också ett bildgalleri med foton från arrangemanget.

Vid frågor kontakta Transportforum på transportforum@vti.se



Starkt stöd

En klar majoritet av trafikanterna tycker att många åtgärder som görs för att öka trafiksäkerheten är bra. Det gäller mitträcken på större vägar, automatisk hastighetsövervakning med kamera, alkolås och bilbältespåminnare.

Detta framgår av den årliga undersökning som SCB sedan 1981 genomfört på uppdrag av Vägverket. Det finns alltså ett starkt stöd hos allmänheten för de åtgärder som Vägverket, Polisen, kommuner, bilindustrin och många andra arbetar med. Kvinnor är generellt mer positiva än män och äldre mer positiva än yngre till olika trafiksäkerhetsåtgärder.

– Trafikanterna blir allt mer positiva till stöd av tekniska system i bilen. Mer än 85 procent anser att bältespåminnare borde finnas i alla bilar och två av tre tycker att alla bilar borde ha alkolås. Mer än hälften anser att alla bilar borde ha ett tekniskt hjälpmedel så att föraren lättare skall kunna hålla hastighetsgränserna, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Nära 75 procent anser att automatisk övervakning med kamera är ett bra sätt att kontrollera hastigheten. Det finns ett allt större stöd för att sänka hastighetsgränser för att därmed öka säkerheten. Mer än 50 procent anser detta jämfört med cirka 40 procent åren 2000 och 2001. Mer än 80 procent tycker att alla större vägar borde förse med mitträcken för att förhindra möteskollisioner. Mer än hälften anser att det borde vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm. Lika stor andel tycker att gränsen för rattfylleri borde vara 0.0 promille.

I undersökningen ställdes attityd- och beteendefrågor om trafiksäkerhet till närmare tiotusen slumpmässigt valda personer i åldern 15–84 år. Svarsfrekvensen uppgick till 62 procent.



Trötthet i trafiken

**Endagskurs den 29 januari 2009
vid VTI i Linköping.**

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

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

Föraren måste också förse med effektiva och varaktiga åtgärdsstrategier. I kursen förmedlar vi kunskap om trötthet och om effektiva åtgärder.

Föreläsare

Anna Anund är forskare vid VTI och har en bakgrund som statistiker. Under senare år har en stor del av hennes forskning behandlat olika aspekter av trötthet och trötthetsrelaterade olyckor.

En sådan aspekt är nya typer av räfflor i vägen utformade så att förare som somnat och börjar köra över dem ska vakna till och förstå vad som håller på att inträffa. En annan är förarstöd till trötta förare där det blivit alltmer viktigt att hitta verktyg som övertygar och stöttar föraren att vidta varaktig åtgärd. Anna har även arbetat mycket med trafiksäkerhet i samband med skolskjuts liksom frågor kring barn i bil i ett användarperspektiv. Hon arbetar också med tillståndsmätningar och metodutveckling inom området.

Fil.dr Göran Kecklund är sömnforskare vid Stressforskningsinstitutet, Stockholms universitet. Hans forskning har framförallt handlat om hur skiftarbete och stress påverkar sömn, trötthet och säkerhet. Han har medverkat i flera studier kring trötthet i trafiken och bland annat studerat yrkesförarens trötthetsnivå och körförmåga i samband med nattkörningar.



► FAKTA

Tid och plats: Endagskurs torsdagen den 29 januari 2009 som arrangeras vid VTI i Linköping. Klockan 09.30 till 16.30.

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

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

Kursmoment: Omfattningen av problemet med trötthet i trafiken. Trötthet i arbetslivet – arbetstidernas betydelse. Sömn och dygnsrytmen: viktiga faktorer för att förutsäga trötthet. Hur ska man vara förberedd för att minska risken att bli trött? Hur känner man igen trötthet? Kan man bedöma sin egen vakenhetsnivå? Vad gör man när man blir trött? Hur kan man planera för att minska risken för olycka? Demonstrationer i VTI:s körsimulator.

Kursmaterial: Dokumentation från kursdagen, Länsförsäkringars Trötthetssticka och trötthetshandbok.

Antal deltagare: Max 22 deltagare. Minst 10 deltagare för att kursen ska genomföras.

Sista anmälningdag: 22 december 2008.

Kursavgift: 4 300 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 1000 kronor. Kursplatsen får överlåtas till kollega.

Kurslärare: Anna Anund, forskare vid VTI och Göran Kecklund, sömnforskare vid Stressforskningsinstitutet, Stockholms universitet.

Information: Ulla Kaisa Knutsson. Telefon: 013-20 43 18. E-post: ullakaisa.knutsson@vti.se

► **Anmäl dig
senast 22
december
2008.**



Skattes reflektioner

**Farligaste förarna i trafiken?
Förmodligen de positiva, de förare som
tror att de är odödliga och ofelbara.**

Forskaren Sonja Forward på Statens väg- och trafikforskningsinstitut konstaterar i en mycket intressant avhandling i psykologi att det finns tre mänskliga felhandlingar – misstag, rutinfel och medvetna felhandlingar.

Misstag kan handla om att föraren blir bländad eller att man missbedömer vattenmängden på vägen och vattenplanar.

Rutinfel kan vara saker som att fel växel läggs i eller att föraren inte tar på sig bilbältet.

Sonja Forward förklarar i sin avhandling att medvetna felhandlingar är något helt annat. Det kan handla om att köra mycket för fort eller med kontinuitet köra om andra bilar där förutsättningarna egentligen inte tillåter det. Och enligt forskaren är det just medvetna felhandlingar som ligger bakom flertalet trafikolyckor som inträffar i Sverige. Något som jag skriver under på. Det är ”superhjältarna” på våra vägar som är det stora problemet. De som tror att alla andra kör illa och som alltid över-skattar sin körförmåga – oavsett väglag.

Forward skriver i sin avhandling att mellan 30 och 53 procent av de medvetna felhandlingarna beror på förarens egna normer, attityder och den ständiga känslan av att ha total kontroll över situationen.

Förare av den här typen skiljer sig markant från övriga trafikanter. Att köra 150 kilometer på en 70-väg utgör ingen risk – utan är bara ett sätt att ta sig snabbare till målet. Eller att det är bättre att köra om en långträdare i ett backkrön än att ligga bakom i några kilometer och bli stressad.

Någon större skillnad mellan män och kvinnor är det inte vad gäller medvetna felhandlingar. Mitt råd till alla ”superhjältar”: rannsaka ert körbeteende – så kommer antalet olyckor att minska drastiskt.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare
Länsförsäkringar Företagsmotor*



► Det här är
sista sidan
av Rödljus!

Nästa nummer kommer i december!



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