

# Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar Företagsmotor/Skadeförebygg  
Nr 12 december 2008



- ▶ Läs om:
- ▶ Onödigt tunga dödsolyckor sid 1-2
- ▶ Vägverket förändras... sid 3
- ▶ ...då ser många rött sid 4
- ▶ Tuffa tider för syndare sid 5
- ▶ Rattfyllerister allför säkra sid 6-7
- ▶ Högt pris sid 8
- ▶ Hård kritik sid 9
- ▶ Fin gåva sid 10
- ▶ Riskfylld hanering sid 12
- ▶ Skottes reflektioner sid 14



Djupstudien visar klart och tydligt att det kraftigt går att minska antalet dödsolyckor där tung trafik är inblandad.

## Onödigt tunga dödsolyckor

**Många dödsolyckor med tunga lastbilar skulle kunna undvikas – genom användning av i dag kända och tillgängliga åtgärder. Störst effekt har åtgärder i vägmiljön, exempelvis mittseparering av körfält.**

Vägverket har nyligen släppt sin djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar. I studien konstateras att många dödsolyckor skulle kunna undvikas med i dag kända och tillgängliga åtgärder.

Varje år förolyckas omkring hundra personer i olyckor med tunga lastbilar inblandade vilket motsvarar cirka 20 procent av samtliga trafik-

dödade. Av dessa omkommer den större delen i personbil men även ett antal motorcyklister, cyklister, fotgängare samt bussresenärer dödas i kollisioner med tunga lastbilar.

Ett tiotal av de omkomna är lastbilsförare. Både skadegrad och invaliditetsgrad pekar på att kollisioner med lastbilar ger allvarigare konsekvenser än andra olyckor. Det belyser vikten av att förhindra dessa olyckor då de både innebär en hög risk att människor omkommer och en hög risk för allvarliga konsekvenser resten av livet för de drabbade.

Utländska lastbilar har i många sammanhang blivit skuldbelagda för att i Sverige orsaka problem ur ett framkomlighets- och trafik-

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Onödigt tunga  
dödsolyckor**



säkerhetsperspektiv. Denna studie kan dock inte finna att utländska lastbilar skulle vara mer olycksdrabbade än svenska. Inte heller finns anledning att misstänka att lastbilsförare i någon speciell ålder skulle ha en större olycksrisk än andra. Lastbilens ålder däremot verkar ha betydelse. När det gäller personbilarnas ålder verkar den i sin tur spela en ännu större roll för risken att människor ska omkomma i kollisioner med tunga lastbilar. Nya bilar har högre säkerhet både vad gäller att undvika olyckor och lindra konsekvenserna av en olycka.

### Har betydelse

Djupstudien konstaterar att bilars säkerhetsstandard har betydelse även i mycket svåra kollisioner, typiskt för olyckor med tunga fordon.

För att minska antalet omkomna i olyckor med tunga lastbilar inblandade är det viktigt att se vilken potential och effekt olika åtgärder har. För att klassificera åtgärderna har man i denna studie använt kategorierna: Säker väg, Säker användning och Säkra fordon. Detta för att knyta an till de tillstånd som nämns i

etappmålsarbetet för trafiksäkerhet som många aktörer är inblandade i. Det belyser också att ansvaret för nollvisionen för tunga fordon inte kan vila på en aktör utan måste vara delat över alla som arbetar med Säker väg, Säker användning och Säkra fordon. Det kan konstateras att det redan nu finns många dödsolyckor som skulle kunna undvikas med i dag kända och tillgängliga åtgärder. För att nå ända fram behövs dock nya lösningar riktade till både vägar, användare och fordon. Potentialen av åtgärder som relaterar till Säker väg skulle reducera antalet omkomna med drygt 70 procent, eller 70 omkomna per år.

Potentialen av åtgärder som relaterar till Säker användning skulle reducera antalet omkomna med drygt 20 procent, eller 20 omkomna per år.

Potentialen av åtgärder som relaterar till Säkra fordon skulle reducera antalet omkomna med 65 procent, eller 65 omkomna per år.

Största enskilda effekterna ger: mittseparering (54 procent), räfflor (20 procent), nyktra personbilsförare (13 procent), lane departure warning (15 procent), nödbroms + deformationszon (27 procent).



# Vägverket förändras...

**Efter den 1 januari 2009 förändras Vägverket. Då kommer delar av Vägverkets verksamhet att flyttas över till den nya myndigheten Transportstyrelsen. Samtidigt blir Vägverket Produktion och Vägverket Konsult egna bolag.**

Förändringen innebär att bland annat Vägverkets fordons- och körkortstjänster, ansvaret för lagar och trafikregler med mera kommer att flyttas över till Transportstyrelsen.

Dessutom kommer Vägverkets affärsenheter Produktion och Konsult inte längre vara en del av Vägverket. Istället ombildas de till statligt helägda aktiebolag. Vägverket Produktion blir Svevia och Vägverket Konsult, tillsammans med Banverkets enhet Banverket Projektering, blir Vectura.

En av Vägverkets viktigaste kontaktvägar till medborgaren är [www.vv.se](http://www.vv.se). I samband med att transportstyrelsen startar sin verksamhet kommer information och tjänster att flyttas från [www.vv.se](http://www.vv.se) till [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se). För att underlätta för besökarna kommer länkning att ske mellan hemsidorna.

## Transportstyrelsen

Den nya myndigheten Transportstyrelsen bildas genom att verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen, Vägtrafikinspektionen och delar av Vägverket samlas till en gemensam myndighet. I januari 2010 tillkommer även länsstyrelsernas verksamhet för körkort och yrkestrafik.

Transportstyrelsen ska arbeta för god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Den kommer att ha det samlade ansvaret för att ta fram regler och se

till att myndigheter, företag, organisationer och medborgare följer dem. Transportstyrelsen ska också ansvara för och utveckla register inom alla fyra trafikslagen.

Transportstyrelsen kommer att ha cirka 1 200 medarbetare på 11 orter i landet när myndigheten bildas. Den största delen av verksamheten kommer att finnas i Norrköping, Borlänge och Örebro.

## Ny webbplats

Efter den 1 januari 2009 kommer du inte riktigt att känna igen dig på Vägverkets webbplats. Då kommer nämligen stora delar av informationen på [www.vv.se](http://www.vv.se) att flyttas över till den nya myndigheten Transportstyrelsen.

Den som är van att använda fordons- och körkortstjänster, söka information om lagar och trafikregler med mera kommer snart att hitta detta på andra platser. Stora delar av informationen kommer att flyttas till Transportstyrelsens webbplats. Information som gäller körkort hittas på Körkortsportalen. För dig som är yrkestrafikant utvecklas just nu en egen portal, Yrkestrafikportalen, som kommer att lanseras under våren 2009.

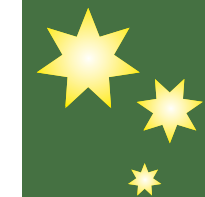


Transportstyrelsen tar exempelvis över ansvaret för körkortsfrågor nästa år.

Fortsättning  
nästa sida



→ Fortsättning:  
Vägverket  
förändras...



## ...då ser många rött

– Det är oacceptabelt att den nya myndigheten Transportstyrelsen ska finansieras med "bötesliknande" påföljder.

Det säger Sveriges Åkeriföretag och Svenska Bussbranschens Riksförbund i ett yttrande till Regeringen.

– Myndigheten bör istället finansieras av anslag.

Den nya Transportstyrelsen som börjar sin verksamhet vid årsskiftet föreslås att från 2010 vara helt avgiftsfinansierad. Myndigheten ska själv kunna fastställa avgiftsnivån och avgifter tas ut vid till exempel kontroller hos buss- och åkeriföretagen. Det är något som får Sveriges Åkeriföretag att se rött:

– Det är helt befängt att en myndighet ska kunna finansiera sig med egna satta tvångsavgifter, säger Johan Lindström, vd i



Sveriges Åkeriföretag. Det motverkar en effektiv utveckling av verksamheten liksom kontroll och insyn i myndigheten. Avgifter som egentligen är en skatt ska beslutas av regering och riksdag och stå under demokratisk kontroll och tillsyn.

Sveriges Åkeriföretag och Svenska Bussbranschens Riksförbund anser att utredningens förslag är principiellt fullständigt oacceptabelt och begär att frågan om Transportstyrelsens finansiering ska utredas av en ny och kompetent utredning. Den ska också ha ett tydligt uppdrag att värna utvecklingen av företagandet, godstrafiken och kollektivtrafiken och utarbeta ett rättssäkert system för finansiering.

### Slår fel

Att införa avgiftsfinansiering för att spara på statens utgifter slår fel när kostnaderna övervältras på företagen. Det innebär dyrare transporter, dyrare kollektivtrafik och ökade möjligheter för utländska företag att ta marknaden i Sverige påpekar Sveriges Åkeriföretag och Svenska Bussbranschens Riksförbund. Inte heller lär minskade statliga utgifter öka trafiksäkerheten vilket är syftet med reformen påpekar de båda organisationerna.

– När företagen belastas med nya avgifter minskar förstås utrymmet för att utveckla det pågående trafiksäkerhetsarbetet i näringen, misstänker Lindström.

Ett argument för en ökad avgiftsfinansiering har varit skapa en likartad behandling med andra transportslag. Men det argumentet håller inte anser Johan Lindström.

– Det är som att jämföra päron och äpplen. Vägtrafiken betalar redan med redan existerande skatter och avgifter för sina kostnader. Att andra transportslag betalar avgifter för andra tjänster kan inte motivera att vägtrafiken ska belastas med allt fler avgifter.



# Tuffa tider för syndare

**Bistra tider väntar bilister som slarvar med fordonsskatter, trängselskatter och parkeringsanmärkningar.**

**Ja, det kan till och med så långt att en bil tas i beslag – om inte bilägaren sköter sina åtaganden.**

Antalet fordonsskatter, trängselskatter och parkeringsanmärkningar som överlämnas till Kronofogden ökar regelbundet. Under hösten passerade summan av de obetalda skatterna och avgifterna miljardstrecket.

Trenden måste naturligtvis vändas. Och av den anledningen har Kronofogden och Vägverket tillsammans lämnat ett förslag på ett mycket tufft åtgärdsprogram till regeringen.

– Vi har strävat efter att hitta lösningar som försvårar för dem som systematiskt struntar i att ta sitt ansvar. Samtidigt får det inte ske på bekostnad av ökat krångel för den som sköter sig, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

## Ett axplock av förslagen

### \* Legal panträtt på fordon.

Införande av en legal panträtt på ett fordon som föranlett skulden/skuldena. Den legala panträtten innebär att staten har en rätt i fordonet motsvarande värdet av de obetalda skatterna/avgifterna. Skulden kan därmed föranleda försäljning av fordonet. Den legala panträtten följer fordonet vilket får betydelse vid överlåtelse av fordonet. Uppgiften om legal panträtt ska registreras i vägtrafikregistret.

### \* Flytt av felparkerade fordon.

Stat/kommun får flytta felparkerade fordon om den registrerade ägaren har mer än 10 000 kronor i obetalda parkeringsanmärkningar och fordonet behöver inte lämnas ut förrän skulderna betalats.

### \* Vägra registrering.

Vägverket ges möjlighet att vägra registrering av en ny ägare till ett fordon om denne tidigare har obetalda fordonsrelaterade skulder.

– Vi hoppas att dessa förslag kan leda till en god lösning av problemet med bilmålvakter, säger rikskronofogden Eva Liedström Adler. Vi

kommer inom kort att föreslå regeringen ett antal lagändringar för att kunna realisera förslagen.

En bilmålvakt är en person som mot betalning eller av annan anledning går med på att registreras som ägare till ett visst fordon. Genom registreringen undviker fordonets verkliga ägare betalningsansvaret för skatter och avgifter som är kopplade till fordonet. Dessa påförs i stället bilmålvakten som inte bryr sig om att betala dem. Bilmålvakten saknar i regel tillgångar som kan utmätas av Kronofogden, och kan därför fortsätta att dra på sig skulder utan att riskera några konsekvenser.

## Stor kund

Vägverket är en av Kronofogdens största uppdragsgivare med nästan en miljon pågående ärenden som rör parkeringsanmärkningar, fordonsskatter och trängselskatter, fördelat på cirka 100 000 personer. Införandet av trängselskatten i Stockholm har ökat antalet pågående mål. I dagsläget står 58 personer registrerade som ägare i vägtrafikregistret till fler än 100 fordon. I kronofogdens utsködnings- och indrivningssystem finns i dag:

130 personer vars skulder för trängselskatt överstiger 100 000 kronor. 151 personer vars skulder för fordonsskatt överstiger 100 000 kronor. 694 personer vars skulder för parkeringsanmärkningar överstiger 100 000 kronor.



Den som inte betalar fordonsskatt, trängselskatt eller sköter sina parkeringsanmärkningar kan i framtiden få sin bil beslagtagen – ända tills skulden är betalad.

Fortsättning  
nästa sida





NTF menar bland annat att polisen utför allt för många nykterhetskontroller på fel tider – något som innebär att allt för få rattfyllerister hamnar i polisens garn.

## Rattfyllerister för säkra

**Polisens effektivitet när det gäller att gripa rattfyllerister är oacceptabelt låg.**

Mindre än ett utandningsprov av 100 leder till ett anmält brott. Det visar en ny studie som NTF genomfört.

– Det är alarmerande. Polisens kvantitativa mål slår fullständigt fel. Det är hög tid att hitta en ny strategi, säger NTF:s vd Jan Sandberg.



2008 ska polisen genomföra 2,2 miljoner utandningsprov. Under årets första nio månader har man klarat av knappt 1,8 miljoner.

Insatserna under Luciaveckan, som ingår i en gemensam kraftsamling mot rattfylleriet inom EU, innebär att ytterligare cirka 100 000 bilister fick blåsa i polisens utandningsinstrument.

– Det är möjligt att insatserna var lite mer riktade under luciaveckan, men sett över hela året måste metoderna förädlas. Rattfylleri är ett allvarligt brott som kräver över 100 människors liv varje år. Jag kan inte tänka mig något annat område, som kräver så stora hälsoförluster, där brottsbekämpningen sker så oplanerat och slumpmässigt, säger Jan Sandberg.

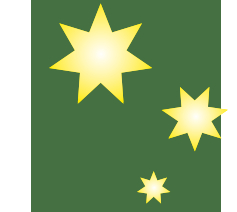
### Nya anvisningar?

Forskare inom polisen och vid polishögskolan offentliggjorde tidigare i veckan en rapport, som beskrev hur polisen, i vissa fall, metodiskt undviker att gripa rattfyllerister.

– Om de kvantitativa målen ger upphov till



Fortsättning:  
Rattfyllerister  
för säkra



sådana avarter i polisarbetet måste Rikspolis-  
chefen ge nya anvisningar. De preventiva  
effekter som en synlig poliskontroll möjligen  
kan ge upphov till undermineras av den häp-  
nadsväckande låga ambitionsnivå som avlöja-  
des i rapporten, säger Jan Sandberg.

NTF har gjort en jämförelse mellan de  
olika länen för att studera hur stor andel av  
utandningsproven som leder till brottsanmä-  
lan. Minst är andelen i Jönköpings län där  
drygt 71 000 utandningsprov, under de tre  
första kvartalen 2008, ledde till 0,54 procent  
anmälda rattfylleribrott.

I Stockholms län är motsvarande siffror,  
knappt 350 000 utandningsprov och 0,96 pro-  
cent anmälda brott.

#### Fel tider

– Det säger sig själv att om polisen föredrar  
att genomföra testerna mellan klockan 9 och  
12 en vardag, så griper man väldigt få berusa-  
de förare. 60 procent av personskadeolyckorna  
som vållats av misstänkt alkoholpåverkade  
förare sker på kvällen eller natten, säger Jan  
Sandberg.

NTF har också studerat antalet alkohol-  
utandningsprov per genomförd personbilsresa.  
Också här är skillnaderna mellan de olika  
länen. På Gotland görs exempelvis 17,7 utand-

ningsprov per 10 000 bilresor. I Kronobergs  
län bara hälften så många.

*Fotnot: Uppgifterna i studierna bygger bland annat  
på uppgifter från polisen, Brottsförebyggande Rådet  
och SIKAS resvaneundersökning.*



## En av 200 påverkad

**Under polisens rikstäckande insats mot ratt-  
fylleriet under lucieveckan, 8–14 december,  
gjorde polisen 98 449 alkoholutand-  
ningsprov. 493 personer rapporterades  
för rattfylleri. Av dessa var 329 alkohol-  
påverkade och 164 narkotikapåverkade.**

– Det är oroande att vi hittar en påverkad  
förare på 200 kontroller. Samtidigt vet vi att  
polisens kontroller räddar liv och att de är det  
mest effektiva sättet att avhålla en alkohol-  
påverkad från att köra bil, säger Björn Lidö,  
kommissarie på Rikspolisstyrelsen.

Förra året samma period gjorde polisen  
97 208 alkoholutandningsprov. 393 personer

rapporterades för rattfylleri. Av dessa hade 262  
druckit alkohol och 131 var narkotikapåverkade.

– Det är allvarligt att vi inte ser någon för-  
bättring. Polisens utandningsprov är ett viktigt  
instrument i trafiknykterhetsarbetet, säger  
VV:s trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall.

Under julen, som är en stor resehelg för  
många människor, är det extra viktigt att iaktta  
försiktighet.

– Ta det lugnt i trafiken, håll avstånden,  
använd bilbälte, kör inte påverkad och lämna  
bilen stående dagen efter. Det är också viktigt  
att kontrollera fordonets däck och belysning  
innan färden och inte glömma bort att väglaget  
snabbt kan variera, vilket innebär att det  
plötsligt kan bli halt, säger Björn Lidö.

Fortsättning  
nästa sida





## Svenska folket betalar ett högt pris för alkoholen i trafiken.

– Hela 11,8 miljarder kronor per år är samhällets nettokostnader för dödade och skadade i vägtrafiken där alkohol finns med i bilden, säger Lars olov Sjöström, trafiksäkerhetschef på MHF.

Det betyder att varje svensk "betalar" drygt 1 300 kronor per år för att några få kör bil med alkohol i kroppen. Siffrorna togs fram av Alkolåsutredningen 2006, där Lars Olov Sjöström deltog som expert. Den svenska biltrafiken är extremt säker sett ur ett internationellt perspektiv. Bara två promille av alla bilförare kör med alkohol i kroppen.

– Men dessa rattfulla förare ställer till stor skada, konstaterar Lars Olov Sjöström.

Ungefär en tredjedel av alla dödsfallen i trafiken kan kopplas direkt till alkohol.

– Dessutom blir flera tusen svenskar skadade i den här sortens olyckor.

## Stor skada

Alkolåsutredningen gjorde för ett par år sedan kalkyler på hur stor ekonomisk skada som alkoholen orsakar i svensk trafik. Tillsammans med SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys) togs siffror fram på sjukvårdskostnader, skador på egendom, produktionsbortfall och så vidare. Totalt beräknades trafikolyckorna ge en kostnad på 63,4 miljarder kronor (2004). Eftersom alkoholrelaterade trafikskador uppskattas till en knapp femtedel av summan blir sluträkningen 11,8 miljarder kronor.

– Man tar på sig ett stort ansvar när man sätter sig bakom ratten med alkohol i kroppen, konstaterar Lars Olov Sjöström på MHF.

– De rent mänskliga tragedierna som ratt-

fulleriet orsakar går inte att mäta i pengar.

Men även om man enbart ser till de ekonomiska konsekvenserna så är det betydande belopp.

11,8 miljarder blir cirka 1 300 kronor per år för varje svensk!

MHF, Motorförarnas Helykterhetsförbund, har länge kämpat för att varje svensk personbil ska utrustas med ett så kallat alkolås. Det betyder att bilen inte kan köras av en alkoholpåverkad person.

– Om alla bilar får alkolås så skulle antalet döda och skadade minska drastiskt, konstaterar Lars Olov Sjöström.

## Stor säkerhet

– Alkolåsutredningen kom fram till att närmare 80 procent av dessa olyckor skulle försvinna helt med alkolås i alla personbilar trots att Alkolåsutredningen 2006 var enig om att föreslå alkolås i alla personbilar från 2012 så har något sådant förslag ännu inte kommit från nuvarande alliansregering.

Flera riksdagspartier trycker på i frågan, bland annat socialdemokraterna, kristdemokraterna och folkpartiet, men regeringen intar en avvaktande hållning.

Infrastrukturminister Åsa Thorstensson (c), anser att förslaget inte kan accepteras av EU. Därmed sätter hon stopp för lagförslaget om obligatoriska alkolås.

– Vi på MHF hoppas fortfarande på en lösning av den här frågan, säger Lars Olov Sjöström. Vi vet att alkolåsindustrin är beredd att satsa stora summor på produktutveckling och design bara en ny lag kommer tillstånd. De flesta beslutsfattare inser idag att obligatoriska alkolås kommer att rädda många människoliv och dessutom spara stora summor pengar i Sverige.



# Hård kritik

**Inget av olje- och bensenbolagen i Sverige klarar WWF:s krav på produktion av biodrivmedel. Det visar en ranking av de tio ledande bensenbolagens arbete för hållbara biodrivmedel.**

Bäst till ligger de större företagen – men även de har en bit kvar.

– Det är dags för bensenbolagen att ta större ansvar. De behöver ställa tydligare krav på producenterna för att utvecklingen i Östafrika och Brasilien ska bli hållbar för både människor och miljö, säger Lasse Gustavsson, generalsekreterare på Världsnaturfonden WWF.

De större bolagen är mer aktiva än de mindre bolagen när det gäller att utveckla hållbarhetskriterier för biodrivmedel. Inget bolag lyckas ändå nå upp till förstaplatsen i WWF:s undersökning. På fjärde plats kommer Shell, följt av Preem, enligt undersökningen, som omfattar Statoil, Preem, NorskHydro, Jet, Shell, Agrol/Lantmännen, St1, din-X, Q-star och OKQ8.

Bolagen har fått svara på frågor om hur de arbetar med biodrivmedel, bland annat E85, biodiesel eller som inblandning i fossila bränslen. I dag finns inga certifierade biodrivmedel på



marknaden. Flera hänvisar till etanolimportören SEKAB och deras ”verifierade etanol E85”. De flesta liter på leverantörens ord.

– Det är positivt att många bolag på ett eller annat sätt nu arbetar med frågan. Det gäller både inköpskrav och system för uppföljning. Sex av åtta bolag säger att de stödjer utvecklingen av en ansvarsfull internationell certifiering med principer enligt Roundtable on Sustainable Biofuel, RSB, säger Peter Roberntz, biobränsle-ansvarig på WWF.

Sämst ambitionsnivå och förutsättningar att jobba aktivt med frågan verkar finnas hos de mindre oljebolagen. Ett undantag är bolaget St1 som är på gång att lansera etanol från industriellt organiskt avfall. Annars är de mindre bolagen beroende av de större oljebolagen som leverantörer. Men en stor variation finns bland alla tillfrågade om vilka hållbarhetskrav som ställs och hur kontrollen sker.

## Spännande drivmedel

**Energitekniskt centrum och Chemrec AB, båda i Piteå, har fått Vägverkets miljöpris 2008 för arbetet med vidareförädling av svartlut. Prisutdelare var Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.**

– En mycket lovande process som gör det möjligt att utvinna fossilfria drivmedel ur massa-industrins svartlut. Om projektet når sin fulla potential kan 25 procent av motorfordonens förbrukning av drivmedel i Sverige inom 20 år ha sitt ursprung i landets skogsråvara, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Det är Vägverkets Nationella råd för miljö och skönhet som utsett Energitekniskt centrum

& Chemrec AB som vinnare av Vägverkets miljöpris 2008, för ett målmedvetet och engagerat miljöarbete inom vägteknikområdet. Rådet har också delat ut ett hedersnämmande som gick till WSP Analys & Strategi. Utvecklingen av IPM, Integrated Planning Model, har gett ett verktyg för visualisering av komplexa sammanhang inom samhällsbygget. På ett pedagogiskt sätt illustreras utfallet av simuleringar baserade på en mängd data om markanvändning och trafik, för att användas i demokratiska förankringsprocesser.

Vägverkets miljöpris instiftades 1998 och har sedan dess uppmärksammat projekt av skiftande art och storlek runt om i landet.

Fortsättning  
nästa sida





## Skänker fin julgåva

**Istället för julklappar väljer Scania Sverige i år att skänka pengar till Kollegahjälpen, Sveriges Åkeriföretags och TYA:s gemensamma krisorganisation för lastbilsförare som råkat ut för en trafikolycka eller blivit rånad i trafiken.**

– Det här är ett bra sätt för oss att ta ansvar för den sociala biten, förklarar Kaj Färm, vd för Scania Sverige. Jag känner själv förare som har varit inblandade i olyckor i trafiken och vet vilka konsekvenser det kan få.

Kollegahjälpen är ett nätverk av åkeriföretagare och lastbilsförare som ställer upp för att hjälpa lastbilsförare som har varit inblandade i en trafikolycka eller ett rån att bearbeta sina upplevelser och kunna gå vidare i livet.

Kollegahjälparna har fått genomgå en särskild utbildning av experter från Kris- och Traumacentrum vid Danderyds Sjukhus för att förstå chockreaktioner och lära sig samtalstekniker.

– Vi har i dag cirka 50 åkeriföretagare och lastbilsförare runt om i landet som är aktiva kollegahjälpare och de har ungefär 50 uppdrag per år, berättar Maria Vigren, TYA:s projektledare för Kollegahjälpen. Vi är hemskt glada och tacksamma för gåvan från Scania.

Den som vill komma i kontakt med en Kollegahjälpare ringer 020-59 60 00.

– Det är SOS Alarm i Eskilstuna som sitter i andra änden av tråden, säger Annika Persson, Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland och en av Sveriges Åkeriföretags projektledare för Kollegahjälpen. De frågar vad som har hänt och kontaktar den kollegahjälpare som geografiskt befinner sig lämpligast till och denne tar sedan kontakt med den drabbade.

Kollegahjälpen stöds av försäkringsbolagen Trygg-Hansa och Länsförsäkringar.

– Kollegahjälpen är ett mycket lovvärt initiativ som Scania gärna stöttar. Förare som råkar ut för olyckor i trafiken får alltför sällan hjälp av samhället, säger Kaj Färm.



# Världsunik körsimulator

**Styrelsen för VTI har beslutat att etablera ett simulatorlaboratorium på Lindholmen i Göteborg. Investeringen beräknas kosta 20 miljoner. Viktiga medfinansierare är Västra Götalandsregionen och Vinnova.**

Investeringen innebär en avancerad och världsunik körsimulator och utgör en central samt viktig del i den öppna forskningsmiljön som nu byggs upp på Lindholmen.

– Det är oerhört positivt att vi nu kan börja bygga en ny körsimulator på Lindholmen, säger Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör på VTI. Därmed kommer vi att kunna erbjuda en öppen forskningsmiljö i världsklass mitt i det svenska fordonsklustrets centrum. Jag hoppas att detta kan bidra till inspiration och motivation till fler insatser för långsiktig utveckling och forskning i den hårt drabbade fordonsindustrin.

VTI ska med hjälp av simulatören väsentlig förstärka Göteborgsfilialen, som etablerades 2003. Efter fem år kan VTI konstatera att filialen har varit framgångsrik, inte minst genom



samarbete inom ramen för SAFER och Test Site Sweden och genom projekt finansierade av bland andra forskningsprogrammet IVSS.

VTI:s samarbete med fordonsindustrin kan öka än mer och vår verksamhet inom fordons-teknik och HMI expandera ytterligare.

Sedan början av 2008 har VTI ett samarbete med den samlade svenska fordonsindustrin inom kompetenscentrat ViP (Virtual prototyping and assessment by simulation).

## Bygger kompetens

Syftet med ViP är att bygga upp kompetens och erfarenhet kring simulatoranvändning inom fordonsindustrin. Det handlar om att utveckla metoder och arbetssätt kring körsimulatorer för effektiv innovation, produktutveckling och verifiering. Det nya simulatorlaboratoriet är en viktig förutsättning för arbetet inom ViP.

För fordonsindustrin förväntas etableringen bidra till att hävda svenska positioner inom fordonsrelaterad forskning och utveckling samt i ökande utsträckning kunna dra nytta av simulatorns möjligheter till effektivisering genom virtuell produktutveckling.

Etableringen innebär också att olika forskargrupper, inom och utanför VTI, i till exempel EU-ansökningar kan erbjuda en unik utrustning och därigenom öka den egna konkurrenskraften

Särskilt kännetecknande för den nya simulatören är dess rörelsesystem, som medger linjär-rörelse i x- och y-riktning, möjlighet att skifta mellan personbils-kabin och lastbilshytt samt visualiseringssystem med horisontell vy som överstiger 180 grader.



# Riskfylld hantering

**Att importera stulna bilar är riskfyllt. Under den senaste tiden har Vägverket avslöjat 53 stulna bilar vid kontroll av importfordon.**

Stulna fordon upptäcks i Vägverkets kontroller av ursprung i samband med import av fordon till Sverige. Det kan konstateras efter cirka tio månaders verksamhet. Sammanlagt har nu 53 fordon som stulits i andra länder fastnat i kontrollerna. Därutöver finns för närvarande ett 50-tal fall där man misstänker eventuella oegentligheter och dessa utreds ytterligare.

– Att stulna fordon upptäcks är givetvis beklagligt men det är samtidigt ett bevis för att våra kontroller fungerar och behövs, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

När ett fordon importeras till Sverige ska en ursprungskontroll alltid genomföras. I februari övertog Vägverket ansvaret för kontrollerna av importerade fordonens dokument och historik. Samtidigt utökades omfattningen av kontrollerna med förfrågningar mot internationella efterlysningssystem och mot övriga EU-länders registreringsmyndigheter.

## Omsätter mycket

Verksamheten var i inledningsskedet drabbad av vissa intrimningsproblem med långa hand-



läggningstider som följd. Vägverket har dock kommit tillrätta med detta, bland annat genom att kraftigt förstärka arbetsstyrkan. I dag arbetar 28 personer med ursprungskontroller.

Under perioden februari – november i år genomförde Vägverket cirka 30 000 ursprungskontroller. Regelbundet avslöjas försök till registrering med hjälp av stulna eller förfälskade dokument. Ett fordon som inte godkänns får inte registreras i Sverige. Dessutom överlämnas misstänka ärenden till polis för utredning. Kontakterna med svenska och utländska polismyndigheter är regelbundna.

– Handeln med illegala fordon omsätter stora summor. Det är angeläget att motverka registrering av fordon med oklar identitet. Genom våra kontroller har vi lyckats försvåra för dem som sysslar med den illegala fordonshandeln, vilket ökar tryggheten för dem som köper en importerad bil, avslutar Ingemar Skogö.

*Läs mer om fordonsimport på [www.vv.se/import](http://www.vv.se/import)*



## Grymt dålig

En förare på ett holländskt transportföretag har nu i italiensk domstol dömts till fängelse i åtta månader för att inte följt gällande transportregler. Detta sedan han orsakat lidande och död för ett stort antal djur. De som drivit ärendet är djurrättsorganisationen Animals´ Angels som en kväll 2005 fattade misstankar om en gristransport på väg till ett slakteri i södra Italien. De kontaktade polisen och följde efter för att när trailern öppnades se ett 40 tal grisar döda, och nästan lika många halvdöda.

Fortsättning  
nästa sida



# Grönare framtid

**Framtidens timmerbil har större lastförmåga samtidigt som den har en lägre miljöpåverkan.**

Bilen har nu visats vid Munksunds pappersfabrik utanför Piteå. Ett 50-tal personer hade samlats för att beskåda den 30 meter långa och 90 ton tunga timmerbilen, som smidigt slingrade sig runt lossningsplatsen under demonstrationsturen.

Lena Erixon, ställföreträdande generaldirektör, åkte en runda och provsatt förarstolen. Hon blev imponerad av fordonet och ser med spänning fram emot hur trafikanterna kommer att uppleva ett möte med den långa timmerbilen.

Hon är medveten om att bilen orsakar längre omkörningssträcka för privatbilisterna, men tror ändå inte att detta påverkar trafik-säkerheten. Bilisterna i norr är sedan tidigare

vana vid att dela väg med långa fordon.

En Trave Till (ETT), är ett treårigt projekt som undersöker möjligheterna att uppnå högre energieffektivitet och minskade transportkostnader genom att öka nyttolasten på vägar som är lämpliga för detta och där alternativa konkurrerande transportslag saknas.

I projektet deltar Skogforsk, Vägverket, skogsföretag, Skogsindustrierna, Sveriges Åkeriföretag, fordonstillverkare och påbyggare samt Riksförbundet Enskilda Vägar.

ETT-projektet ingår som en del i forskningsprojekt "Gröna bilen", som drivs i samarbete mellan staten och fordonsindustrin.

Inledningsvis utförs teoretiska beräkningar och analyser av olika fordonskombinationer. Därefter görs tester i praktisk drift på vissa vägar i pilotprojekt i olika delar av landet.

## Färre dödsoffer

**Ett lågt antal trafikdödade, 27 stycken, kunde noteras även under november. 391 personer har därmed omkommit i trafiken under årets första elva månader.**

Antalet trafikdödade under den senaste 12-månadersperioden december 2007 till november 2008 uppgår till 431.

Trafiken fortsatte att minska för såväl personbilar som lastbilar under november. Totalt

har trafiken hittills i år minskat med cirka en procent.

De siffror som redovisas är ännu inte definitiva. Några dödsfall kan ha berott på sjukdom och några fall kan fortfarande vara okända. Allt tyder dock på att totala antalet omkomna i trafiken under år 2008 kommer att bli väsentligt lägre än förra året, speciellt som antalet trafikdödade under första hälften av december bara uppgår till cirka 5 personer.

### FAKTA: Omkomna i trafiken per år och månad

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Januari	39	26	39	31	25	30	21	33	33
Februari	38	36	41	29	29	32	28	28	26
Mars	39	43	42	36	26	38	26	27	25
April	44	41	36	41	36	30	38	30	33
Maj	54	51	50	43	37	28	33	39	37
Juni	40	43	66	55	64	43	50	50	46
Juli	41	65	59	55	45	49	50	57	53
Augusti	68	47	60	54	57	34	49	51	45
September	42	67	32	42	39	41	39	50	33
Oktober	53	52	36	39	47	41	28	32	33
November	56	44	39	42	29	28	35	34	27
December	50	36	32	62	46	46	48	40	
<b>Hela året</b>	<b>564</b>	<b>551</b>	<b>532</b>	<b>529</b>	<b>480</b>	<b>440</b>	<b>445</b>	<b>471</b>	

Källa: SCB, SIKa, Vägverket. Preliminära värden för år 2008.

Fortsättning  
nästa sida





# Skattes reflektioner

**Alla vi som håller på med trafiksäkerhet kan få bästa möjliga julkapp i år. Det ser nämligen ut som om 2008 blir ett år som går i trafiksäkerhetens tecken. Fram till november omkom 391 människor i trafiken. Det är i nivå med rekordåret 2005 då 440 människor omkom.**

Med andra ord finns det förutsättningar för att vi kommer ned till ett olyckstal vi inte har varit i närheten av sedan förkrigstiden, med undantag för krigsåren. 1934 dödades 440 människor i trafiken. Skillnaden är att det finns lite mer bilar i dag och att trafiken är aningen mer intensiv.

Varje enskild dödsolycka är naturligtvis en stor tragedi för de inblandade och deras familjer. Trots det måste jag understryka att det ser bra ut för decembers del. Hittills har sju människor förolyckats under innevarande månad. Det ska jämföras med ett snitt på 40–50 personer de senaste åren. Helgtrafiken mellan den 20 till 31 december har i medeltal tidigare krävt 18 personers liv. Men jag tror det blir färre i år. Jag tror nämligen på ett rekordår och ett trendbrott. Och förutsättningarna blir förstås inte sämre av att julafton infaller på en onsdag, något som bör innebära att resandet sprids ut över flera dagar och att tempot på vägarna blir lugnare.

Vad beror då förbättringen på? Naturligtvis på att många olika aktörer ägnar sig åt ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Vi på Länsförsäkringar ska också ta åt oss lite av äran. I och med att vi väckte frågan om trötthetsproblematiken i trafiken har många bilister fått upp ögonen för hur farligt det är med trötthet i trafiken.

Lågkonjunkturen har förmodligen gjort sitt till. Det privata resandet har minskat och de yrkesmässiga transportererna har blivit färre.

Kör försiktigt. Och kör med omtanke när ni är ute på vägarna under helgerna.

Då kan vi få en riktigt vit jul. Den vitaste sedan 1934.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare  
Länsförsäkringar Företagsmotor*



## Nästa nummer kommer i januari!



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)