

# Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar

Nr 4 april 2008



- ▶ **Läs om:**
- ▶ **Givande samarbete**  
sid 1–2
- ▶ **Vibrationer skadar**  
sid 3–4
- ▶ **Behöver höjda anslag**  
sid 5
- ▶ **...men räcker det?**  
sid 6
- ▶ **Dubbdäcken färre**  
sid 7
- ▶ **Många överlastar**  
sid 8
- ▶ **Nytt etappmål**  
sid 9–10
- ▶ **Nya hastighetsgränser**  
sid 10
- ▶ **Ljusare statistik**  
sid 11
- ▶ **Slutsnacket**  
sid 12
- ▶ **Notiser**  
sid 13–14
- ▶ **Skottes reflektioner**  
sid 15



Putte Hansson, NTF, Pontus Blom, Länsförsäkringar och kapten Urban Ramsin i samspråk med några trafikintresserade militärer.

## Givande samarbete

**Tillsammans är vi starka.**

**Resonerar Länsförsäkringar Skaraborg och NTF Skaraborg, som nu går in i ytterligare ett intressant samarbetsprojekt vad gäller problematiken med trötthet i trafiken.**

Den här gången är fokus inställt på värnpliktiga vid Skövde och Karlsborg Garnison. Varje år genomgår 2 500 värnpliktiga en dags riskutbildning i trafiksäkerhet. Dessutom får en värnpliktig från varje pluton, cirka 60-talet soldater, genomgå en trafikinformatorutbild-

ning under dagarna två. Hastighet, alkohol och bilens inre säkerhet står på programmet – liksom trötthetsproblematiken i trafiken.

Nytt för i år är att Länsförsäkringars trötthetshandbok, "Var vaken mot trötthet i trafiken" ingår i utbildningen.

– Ett mycket komplett material som manar till eftertanke, säger NTFs Putte Hansson, som håller i utbildningarna på de två garnisonerna.

I sammanhanget ska dock poängteras att försvarsmakten var bland de allra första som uppmärksammade problemet med trötthet i trafiken och att utbildningsmaterial har

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Givande  
samarbete**

producerats. Men Länsförsäkringars trötthetsmaterial är mer omfattande och med djuplodande.

– Jag är övertygad om att de värnpliktiga kommer att uppskatta Länsförsäkringars material, säger Putte Hansson.

**Omfattande**

Det är inte första gången NTF och Länsförsäkringar i Skaraborg arbetar sida vid sida.

– Nej, verkligen inte. Vi har haft ett intimt samarbete ända sedan i slutet av 1990-talet, berättar Pontus Blom på Länsförsäkringar Skaraborg.

Det hela började med att Länsförsäkringar sponsrade en husvagn som byggdes om till ett rullande informationscenter.

– Vagnen är fortfarande i drift, konstaterar Putte Hansson.

Lite senare bestämde sig Länsförsäkringar och NTF för att bygga en vältbil, en bil som har varit till stor nytta under årens lopp.

Skaraborgshjälmen är ytterligare ett vinnande koncept. När Skaraborgarna fyller ett år utverkas ett cykelhjälmsrecept. Länsförsäkringar rabatterar sedan hjälmarna.

**Smart**

Mycket energi har också lagts på unga bilförare mellan 18 och 24 år. I "Självssäker" får ungdomarna utföra praktiska körprov.

– Vi ger inga pekpinnar utan låter exempelvis ungdomarna att själva förstå att en bromssträcka är längre än vad man tror...

Tillsammans med Polisen och Vägverket har också NTF och Länsförsäkringar till stor del fått bukt med problematiken om och kring alkohol och mopedåkande.

– Antalet trafik- och personskador har minskat – medan statistiken för övriga landet visar en negativ trend.

Det positiva resultatet har åstadkommit bland annat genom att Polisen har hårdmarkerat skolgårdar, information i skolorna och att föräldrarna via brev har uppmärksammats om problemet med alkohol och mopeder.

– Vi har också producerat en reklamfilm tillsammans med NTF om trimmade mopeder kontra olycksrisken, som rullar på TV4 med jämna mellanrum, tillägger Pontus Blom.

**Kommer mer**

NTF i Skaraborg, som är en av landets allra största lokala föreningar, har mer på gång tillsammans med Länsförsäkringar. Bland annat ska en omfattande satsning på åkerinäringen initieras.

– Trötthet i trafiken är en central del av utbildningen, understryker Putte Hansson som även betonar att det är aktuellt med en satsning på pensionärer.

Varför fungerar då samarbetet mellan Länsförsäkringar och NTF i Skaraborg så bra?

– Vi har insett att vi har glädje och nytta av varandra i trafiksäkerhetsarbetet, menar Putte Hansson.

– Och så har vi stor respekt för varandras roller, säger Pontus Blom.

► **NTF och  
Länsförsäkringar  
Skaraborg  
driver många  
projekt  
tillsammans**





**Yrkesförare som kör på dåligt underhållna vägar i EUs norra periferi löper kraftigt förhöjd risk för stressrelaterade hjärtsjukdomar och muskuloskeletala besvär.**

Dessutom är risken kraftigt förhöjd för att den aktuella förargruppen blir inblandade i svåra trafikolyckor.

Det konstaterar Johan Granlund, IPMA certifierad senior och projektledare och specialist på Vägytemätning vid Vägverket Konsult i en omfattande rapport.

En stor del av hälso- och säkerhetsproblemen beror på färdvibrationer på ojämn väg; mätvärden från Båvervägen 331 visar att många timmerbilsförare sannolikt utsätts för en daglig vibrationsdos som överskrider Arbetsmiljöverkets insatsvärde ( $A(8) = 0.5 \text{ m/s}^2$ ) för ohälsosam och farlig helkroppsvibration på jobbet.

Rapporten visar mycket detaljerat prestanda hos fjädringssystemen i en typisk lastbil.

– De mätningar vi gjort i en halvsliten Scania timmerbil på Båvervägen 331 visar att föraren isoleras från över 99 procent av de mer högfrekventa vibrationerna från korta vågor i vägbanan; ett resultat som bekräftar att Scantias fordon är i yttersta världsklass. Mätningarna visar också att fjädringssystemen tyvärr förstärker skumpande vibrationer vid frekvens under cirka 4 Hz med upp till en faktor 2,5 från hjulaxel till förarsits.

Detta gäller vibrationer som orsakas av

ojämnheter som kan vara längre/bredare än lastbil och släp tillsammans. Det är svårt för fordonstillverkarna att isolera bort sådana långa vågor utan att ge avkall på egenskaper som krängstyvhet/vältstabilitet vid älgtest och annat. Dessa vågor kan inte heller lagas effektivt med traditionell omasfaltering eftersom asfaltläggaren – i likhet med lastbilarna – bara åker berg-och-dalbana i de långa vågorna.

– Medan asfaltläggaren spacklar igen korta vågor, höjer läggaren helt enkelt denna typ av vågor med den utlagda asfalmattans tjocklek, ett par centimeter, över havet, understryker Johan Granlund. Därmed kvarstår en stor del



Det är dags att vägnätet görs sladdresistent och mindre ohälsosamt att färdas på menar Johan Granlund.

► **Vibrationsdosen överstiger Arbetsmiljöverkets värde för ohälsosam helkroppsvibration på jobbet.**

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Vibrationer  
skadar**



► **Lösningen är  
att laserskanna  
vägbanans  
form.**

av de långa vågorna. Lösningen är att noggrant laserskanna vägbanans form. Och därefter tvångsstyra asfaltmaskinerna att meter för meter längs vägen eventuellt fräsa bort översta delen av vågtopparna och, framförallt, fylla upp långa svackor innan slitlagret färdigställs. Metoden används sedan tioåret år på många större vägar, nu är det dags att liknande metodik börjar användas även på vägar med mindre total trafik men med omfattande yrkestrafik.

**Stor hälsorisk**

Fallstudien visade att även vid mycket måttlig fart medförde de värsta guppen hälsorisk. Detta genom högt kompressionstryck mellan förarens ryggkotor, något som medför oacceptabelt hög risk för utmattningssprickor i ryggkotornas ändplattor (hård vävnad).

Rapporten demonstrerar även ett sätt att effektivt utvärdera om vägen har farligt feldoserade kurvor, vilket resulterar i farlig dynamisk obalans vid kurvtagning.

Vidare demonstreras effektiv utvärdering av snedlutning, det vill säga om vägen har tillräcklig lutning för att vatten ska kunna rinna av.

– Om snedlutningen är under 0,5 procent bildas hala vattenpölar och isfläckar. Ett aktuellt exempel på detta problem är en kurva på väg 235 vid Borlänge, där Räddningstjänsten i vintras fick ta hand om fem halkolyckor på sex dagar.

– Vissa vägavsnitt är mångfaldigt mer olycksdrabbade än andra – nu vet vi varför. De övergripande resultaten anses allmängiltiga för problemställen på hundratals mil vägar i liknande skick.

Det är alltså rimligt att tro att vägnätets sladdresistens går att förbättra högst avsevärt, genom att identifiera och på rätt sätt åtgärda den handfull procent av väglängden som innefattar de farligaste platserna.

– Exempel på sådana åtgärder kan vara att rätta upp tvära eller äggformade kurvor (minska hög eller oväntat tilltagande sidkraft). Banka upp feldoserade kurvor (skapa dynamisk balans vid normal kurvtagning) och bygga upp minst 0,5 procent snedlutning i skevningsövergångar vid vänsterkurvor (säkerställa att ytvatten kan avbördas), samt utföra riktigt bra lagningar av deformerade vägkanter (eliminera plötsliga sidkrafter på grund av krängning i höga fordon, utan att för den skull skapa Split friction risk).

Extremt anmärkningsvärt är att problem med farligt låg snedlutning konstaterats vid in-/utgång till de flesta vänsterkurvor även på nybyggda eller från grunden helt ombyggda vägar.

– Detta föranleder en snabb revidering av hela vägbyggnadsprocessen, med start i vägutformningsanvisningarna.

*Fotnot: På anmodan av Sveriges Åkeriföretag och Scania Commercial Vehicles AB har Vägverket nominerat Johan Granlund till Nordiska Vägtekniska Förbundets utskott "Fordon och Transporter". Från och med sommarens kongress Via Nordica kommer han att ersätta Scantias Anders Lundström som utskottets sekreterare under kommande fyra år.*

Fortsättning  
nästa sida



# Behöver höjda anslag

**De svenska vägarna är för dåliga.**

**Därför föreslår Vägverket att anslagen ska ökas kraftigt.**

Vägverket föreslår att anslagen till de svenska vägarna ska bli 23,2 miljarder kronor under 2009. Det är en ökning med 3,6 miljarder kronor jämfört med den nivå som regeringen angivit i budgetpropositionen för år 2008.

Med höjningen skulle anslagen i stort följa de fastställda planerna. Detta framgår av det budgetunderlag för 2009–2011 som Vägverket har lämnat till regeringen.

– Urholkade anslag i kombination med ökad trafik har inneburit att vi inte har kunnat upprätthålla standarden på vägarna. Under 2007 ökade trafiken på europavägarna med fyra procent och generellt på de statliga vägarna med närmare tre procent, den tunga trafiken med över fem procent. Såväl privatbilister som yrkeschaufförer anser att det behövs ökade insatser för att minska spårbildning och ojämnheter på vägarna, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

## Ökade kostnader

Kostnaderna inom anläggningssektorn har ökat kraftigt under senare år. Det beror främst på stora prisökningar på bland annat olja och

stål, samtidigt som marknaden har varit överhettad. Kostnadsökningen har varit drygt 15 procent under perioden 2004–2007. Samtidigt har anslagen höjts med några procent. I underlaget till regeringen framhåller Vägverket att anslaget till drift och underhåll måste höjas om det ska vara möjligt att nå den standard som fastlagts i gällande planer.

– Det finns även stora behov av investeringar, inte minst i våra storstadsområden. Många vägar har nått kapacitetstaket med stor trängsel som följd. Minsta incident förorsakar stopp och stora framkomlighetsproblem.

Exempel på detta är Essingeleden i Stockholm och Tingstadstunneln i Göteborg, båda byggda för mer än 40 år sedan då trafikmängden var långt ifrån dagens, framhåller Ingemar Skogö.

– Även i andra delar av landet finns det stora behov. Vägar med mycket trafik löper genom städer med buller och andra miljöproblem som följd. Under tjällossningen är framkomligheten för den tunga trafiken otillräcklig i många delar av landet. Ett problem som uppmärksammats inte minst under de senaste månaderna är vägar som blockeras av stora vattenmängder eller nedfallna träd i samband med extrema väderförhållanden.

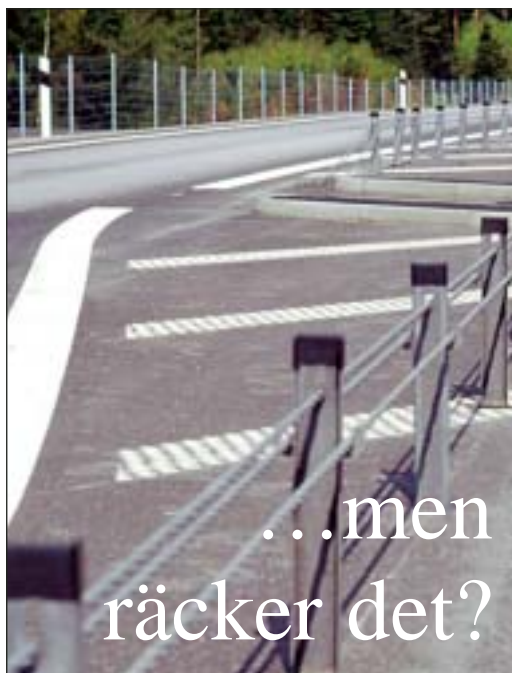
Vägverket inventerar för närvarande var riskerna är som störst och vi börjar med förebyggande åtgärder redan i år, avslutar Ingemar Skogö.

► **Vägverket föreslår att anslagen till de svenska vägarna ska ökas.**



Vägverket vill öka anslaget till det svenska vägarna med 3,6 miljarder kronor.

Fortsättning  
nästa sida



**De mest trafikerade vägarna i Sverige uppvisar fortsatt stora säkerhetsbrister. Nästan hälften av vägavsnitten underkänns i samband med att Motormännens Riksförbund granskade säkerhetsstandarden enligt det europeiska trafiksäkerhetssystemet EuroRAP.**

De mest trafikerade vägarna i Sverige uppvisar fortsatt stora säkerhetsbrister. Nästan hälften av vägavsnitten underkändes då Motormännens Riksförbund granskade säkerhetsstandarden enligt det europeiska trafiksäkerhetssystemet.

När Motormännens Riksförbund granskade det nationella huvudvägnätets dryga 800 mil under perioden 2003–2005 blev 50 procent av vägavsnitten underkända ur trafiksäkerhetssynpunkt.

En förnyad mätning under 2007 av det nationella vägnätet samt ytterligare 200 mil av stora regionala stråk visar att fortfarande är 46,5 procent av landets mest trafikerade vägar underkända trafiksäkerhetsmässigt.

### Allvarligt

– Det är allvarligt att resultaten fortfarande inte är bättre. Så länge trafiksäkerhetsbristerna består kommer många onödiga trafikolyckor och dödsfall att inträffa. Anslagen till Vägverket för upprustning av vägnätet måste öka påtagligt om det ska gå att närma sig målsättningarna i Nollvisionen, säger Maria

Spetz, vd på Motormännens Riksförbund.

De procentuellt mest påtagliga säkerhetsförbättringarna har skett inom Vägverkets regioner i Stockholm och Mälardalen men också inom region Norr, även om sträckan där som når upp till högsta säkerhetsstandarden endast utökats med dryga 70 kilometer.

Totalt sett finns de trafiksäkraste vägarna i Stockholmsregionen och Skåne. Mest underkända vägavsnitt finns inom region Norr. Av dryga 234 mil inspekterad väg är 172 mil underkända vilket innebär 73,5 procent. Vid inspektionerna 2003–2005 var 76 procent av vägavsnitten underkända. Stora säkerhetsbrister finns även inom Vägverkets region Mitt med 55 procent underkända vägavsnitt och regionerna Sydöst med 39,4 procent och region Väst med 37,6 procent.

### Undermålig

De hårt trafikerade turistvägarna till fjällen, Rv 71 Borlänge–Sälen, E14 mot Östersund och Åre samt E12 Umeå–Tärnaby erhåller i huvudsak två stjärnor vilket indikerar fortsatt undermålig trafiksäkerhetsstandard.

Riksväg 45 från Värmland och upp genom landet är till största delen tvåstjärnig, trots att den är huvudpulsåder i de inre delarna av landet.

– Att staten i sin egenskap av vägbyggare inte tar sitt ansvar vad avser trafiksäkerheten och Nollvisionen upplever vi som ett stort problem. Det satsas idag inte tillräckligt för att bygga bort trafiksäkerhetsfaror. Vägarna över hela Sverige måste förbättras så att de blir så ”förlåtande” att ett förarnisstag inte leder till döden eller livslång skada. Vi bilister är i vår fulla rätt att kräva säkra vägar. Det handlar om våra liv.

Syftet med EuroRAP är att identifiera större säkerhetsbrister är möjliga att åtgärda som relativt snabbt och enkelt. Vägarna indelas i fyra säkerhetsklasser, från fyra stjärnor ner till en stjärna. En fyrstjärnig väg håller den absolut högsta säkerhetsklassen. Vägar som får en eller två stjärnor i betyg är trafikmässigt underkända. Stjärnmärkningen indikerar hur väl vägen skyddar vid en olycka. Mätningarna utförs med en specialutrustad mätbil där vägens sido- och mittområden samt korsningar bedöms utifrån dessas säkerhet.

Observationerna sammanställs och läggs mot en EuroRAP-manual, som ger besked om vil-

► Närmare 50 procent av de svenska vägarna får underkänt ur trafiksäkerhetssynpunkt.





### Färre och färre kör på dubbdäck.

**Det visar undersökningar som Vägverket har gjort i samverkan med Däckbranschens Informationsråd under flera år. Både däcktyp och mönsterdjup på bilar i trafik i Sverige har kontrollerats.**

Den senaste undersökningen genomfördes i januari och februari i år och omfattade knappt 2 900 bilar på sammanlagt 14 orter, från Malmö i söder till Luleå i norr. Mätningarna visar att i hela Sverige körde 69 procent på dubbdäck, 28 procent på dubbfria vinterdäck och 3 procent på sommardäck.

Jämfört med 2005 har den uppmätta andelen dubbdäck i Sverige minskat med cirka 1 procentenhet om året. Regionala skillnader finns, exempelvis i Stockholm pekar försäljningsstatistiken på en dubbelt så stor ökning i andelen dubbfria vinterdäck, jämfört med riket som helhet.

Eftersom en uppsättning vinterdäck normalt används i sex till sju säsonger tar det ett antal år innan skillnader i försäljning får fullt genomslag i den svenska bilparken.

#### Positivt

– Det är bra för luftkvaliteten om fler bilister som kör mycket i städer väljer dubbfria vinterdäck. Det är därför positivt att se att utvecklingen går åt rätt håll i städer men vi önskar att ännu fler ska välja dubbfria vinterdäck, så att målen för luftkvaliteten kan klaras, säger Lars Nilsson, miljödirektör på Vägverket.

Dubbdäck bidrar till att det slits loss små partiklar från vägbanan, som kan vara skadliga att andas in, partiklarna kallas PM10. En minskning av andelen dubbdäck på tätortsgator

med mycket trafik är en viktig åtgärd för att kunna minska partikelhalterna i luften.

Andelen dubbdäck var lägst i Skåne, 44 procent. Från Mälardalen och norrut var andelen dubbdäck mellan 82 och 88 procent. I Stockholm var andelen dubbdäck 69 procent.

Andelen sommardäck var högst i Skåne, 7 procent. I övriga landet varierade andelen sommardäck mellan 0 och 4 procent.

Krav på vinterdäck vid vinterväglag gäller för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar upp till 3,5 ton under perioden 1 december – 31 mars.

#### Kör riskfyllt

Lagen kräver minst 3 millimeter mönsterdjup vid vinterväglag under perioden 1 december – 31 mars. Vinterdäck med mindre än 5 millimeter mönsterdjup är att betrakta som slitna.

– Även om lagen säger att däck får slitas ner till 3 millimeter när krav på vinterdäck gäller rekommenderas minst 5 millimeter mönsterdjup på vinterdäck, säger Pontus Grönvall, Däckbranschens Informationsråd. Resultatet från undersökningen visar att 3 procent av Sveriges bilister i vinter hade ett olagligt mönsterdjup vid vinterväglag (<3 millimeter). Detta motsvarar cirka 127 000 bilar. Andelen som körde på slitna däck (< 5 millimeter) var 19 procent, vilket motsvarar cirka 789 000 bilar.

Störst andel bilar med slitna däck fanns i Skåne, där 6 procent av de undersökta bilarna hade mindre än 3 mm mönsterdjup och 29 procent mindre än 5 millimeter mönsterdjup. Minst andel slitna däck fanns i Stockholm, där andelen bilar med under 3 millimeter mönsterdjup var 1 procent och andelen med mindre än 5 millimeter mönsterdjup var 11 procent.

► **Det är bra för miljön om fler kör med dubbfria vinterdäck.**

Fortsättning  
nästa sida



# Många överlastar

**Knappt en fjärdedel av de tunga fordonen – bruttovikt över 35 ton – som kör med last var överlastade.**

**Det visar Vägverkets mätningar under 2007.**

Även om en av fyra är mycket så är förra årets resultat en viss förbättring jämfört med tidigare års mätningar.

– Det är bekymmersamt att så många fordon är överlastade. Överlastade fordon kan vara en trafikfara. Slitaget på vägarna ökar och därmed underhållsbehovet. Samtidigt har vi otillräckliga ekonomiska ramar till drift och underhåll. Vi har en tilldelning på åtta miljarder kronor 2007 – vilket är en halv miljard lägre än gällande plan. Det medför att Vägverket inte kan åtgärda vägarna i den omfattning som behövs. Detta innebär även ökade kostnader för såväl näringslivets transporter som för privatbilisten, framhåller Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

## Tillsammans

Alla parter måste aktivt bidra till att lösa problemet. Vägverket har beslutat om nolltolerans för överlast i egna väghållningsentreprenader och kommer noggrant att följa upp detta krav.

– Vi har de senaste åren fört en dialog om problemet med överlasterna med branschen som lovat vidta åtgärder. Konkurrensen snedvrids dessutom när några transportörer kör med överlast medan andra följer reglerna. Jag har även gett Vägverkets regioner i uppdrag att ytterligare utveckla sina handlingsplaner. Sedan ett antal år har vi genomfört mätningar av den tunga trafiken. Vi planerar att nästa år utöka dessa mätningar, fortsätter Ingemar Skogö.

Vägverket har sedan 2002 mätt axellaster och bruttovikter på ett 30-tal platser i landet. Elva av de fjorton mätplatser som mätts varje år sedan 2004 visar på en minskning av överlasterna jämfört med föregående år. I medeltal var cirka 24 procent överlastade. Spridningen mellan mätplatserna var stor.

## Åkarna aktiva

I juli 2007 presenterade Sveriges Åkeriföretag rapporten "Rätt Lastade Fordon" med förslag till åtgärds paket för att minska överlasterna. Förslagen riktar sig till förare, fordonsägare, myndigheter och fordonstillverkare eftersom alla kan bidra till att efterlevnaden ökar.

– Det straffrättsliga ansvaret för överlast bör flyttas från att ensidigt ligga på föraren till den som har kontroll över lastningen, vilket ofta är någon annan än föraren eller fordonsägaren, säger Mårten Johansson, teknikchef i Sveriges Åkeriföretag.

– SÅ och Vägverket har också föreslagit originalmontering av vågar i tyngre lastfordon, och driver ett sådant projekt tillsammans med Volvo Lastvagnar, fortsätter Mårten Johansson.

En betydande del av överlastproblemet är felaktiga axellaster. Många av de överlastade fordonen har rätt vikt totalt men den är felaktigt fördelad vilket gör att vissa axellaster blir högre än tillåtet.

– Ett exempel på en situation då felaktig axellast kan uppstå är när en lagligt lastad tvåaxlig dragbil i internationell trafik får problem med överlast på drivaxen när gods lastas av fordonet och tyngdpunkten förskjuts, säger Mårten Johansson.

► **Det straffrättsliga ansvaret för överlast bör flyttas från att ensidigt ligga på föraren till den som har kontroll över lastningen.**



En av fyra långträdare kör med överlast enligt Vägverkets senaste mätning.

# Nytt etappmål



**Högst 220 dödade och 25 procent färre allvarligt skadade i trafiken år 2020.**

**Det är Vägverkets förslag till nytt etappmål för trafiksäkerhetsarbetet.**

**Ett steg mot Nollvisionen, visionen att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken.**

Förslaget till etappmål, som nu lämnats in till regeringen, bygger på mätbara delmål, årliga uppföljningar samt ökad involvering och ansvar av viktiga aktörer. NTF har medverkat i arbetet med att ta fram etappmålet, liksom bland andra Sveriges kommuner och landsting, SKL, och Rikspolisstyrelsen.

Vägverkets förslag till mål år 2020 är maximalt 220 dödade och 25 procent reduktion av allvarligt skadade, vilket motsvarar en minskning från cirka 10 000 till cirka 7 500 allvarligt skadade per år.

– Det nya etappmålet är bra, särskilt eftersom det ger möjlighet att genomföra insatser som ger långsiktig effekt. Dessutom har de som har makten att se till att målet uppfylls, varit delaktiga i arbetet med att ta fram det, säger Jan Sandberg, NTF:s vd.

För att komma ner till 220 dödade föreslås att 12 olika områden ska bli målsatta. På så sätt kan man titta på hur läget ser ut inom

området, till exempel hur stor andel som bär cykelhjälm och följa upp det över tid.

– Delmålen är konkreta vilket gör att de olika aktörerna känner ansvar och får stå till svars om inte målen uppfylls, säger Jan Sandberg.

## Infriades inte

1997 sattes det tidigare etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen. Målet var att max 270 personer skulle dö i vägtrafiken år 2007. Resultatet blev dock närmare 490 personer. Vägverket har låtit Trivector, ett konsult- och

## FAKTA

### De olika områdena är:

1. Hastighetsefterlevnad, statliga vägar
2. Hastighetsefterlevnad, kommunala gator
3. Nyktra förare
4. Bältesanvändning
5. Cykelhjälmsanvändning
6. Säkra personbilar
7. Säkra tunga fordon
8. Säkra statliga vägar
9. Säkra kommunala gator
10. Räddning, vård och rehabilitering
11. Trötta förare
12. Värdering av trafiksäkerhet

► **Vägverkets förslag till mål år 2020 är maximalt 220 dödade.**



► **Fortsättning:  
Nytt  
etappmål**

forskningsföretag, utvärdera hur arbetet med att nå Nollvisionen och dess etappmål utvecklats och fortskridit. Trivector kom fram till att den årliga uppföljningen varit otydlig och att involvering och åtaganden saknades.

– Nackdelen var att det var för kort period och att man hade för mycket fokus på antal dödade. Analysen bakom de 270 dödade var också bristfällig, säger Jan Sandberg.

Tror du att det nya etappmålet kommer att uppfyllas?

– Man måste vara övertygad om att ett mål ska kunna uppfyllas, och det är alla som varit med i det här arbetet. Det enda frågetecknet

som jag ser det är om politikerna är beredda att satsa de resurser som krävs, säger Jan Sandberg.

De deltagande aktörerna har gett förslag på egna mått kopplade till etappmålet. NTF har bland annat föreslagit att genom opinionsbildning, information och samverkan bidra till att medelhastigheten sänks och att minska rattfylleriet. Dessa åtgärder går att mäta, genom bland annat hastighetsmätningar och andel nyktra förare.

– Vi kommer att genomföra en massa verksamhet för att det här målet ska uppfyllas, slutar Jan Sandberg.

## Nya hastighetsgränser

**Hastighetsgränserna på de statliga vägarna ska ses över och ett tiostegssystem ska införas.**

Dagens hastighetsgränser kompletteras alltså med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim.

Hastigheterna ska anpassas efter vägarnas säkerhetsstandard, vilket innebär att både höjningar och sänkningar av dagens hastighetsbegränsningar kommer att bli aktuella. Kopplingen mellan vägtyp och hastighetsgräns blir tydligare. Förståelsen och acceptansen för hastighetsgränserna kan därmed öka.

Det yttersta syftet med nya hastighetsgränser är att rädda liv. Hastigheten är helt avgörande för

konsekvenserna för utgången av en olycka, därför är även kunskap om krockvård en viktig faktor när förslag till nya hastighetsgränser nu tas fram. Om alla trafikanter

respekterade dagens hastighetsgränser skulle nära 150 liv räddas varje år. Samtidigt skulle koldioxidutsläppen minska med cirka 700 000 ton per år.

I den första etappen genomförs översynen på de nationella vägarna – cirka 800 mil europavägar och viktiga riksvägar.

Omskyllningen av etapp ett beräknas ske hösten 2008. Därefter görs översynen på övriga statliga vägar, vilket innebär ytterligare cirka 2000 mil under 2009.

Vägverket kommer att föreslå nya hastighetsgränser som ett underlag för politiska beredningsgrupper på länsnivå. Efter synpunkter från beredningsgrupperna skickas förslagen på remiss till berörda parter i respektive län. Detta sker i maj. Därefter beslutar Vägverket om nya hastighetsgränser i månadsskiftet augusti/september 2008.

Även kommunerna kommer att ha möjlighet att tillämpa det nya tiostegssystemet inom tätbebyggt område och hastighetsbegränsningarna 30, 40 och 60 km/tim väntas bli allt vanligare. Försök med nya hastighetsgränser pågår redan i tolv kommuner under perioden 1 juni 2007 – 31 maj 2008. Större förändringar i tätorter kan bli aktuellt under hösten 2008 och under 2009.

► **Det yttersta syftet med nya hastighetsgränser är att rädda liv.**



# Ljusare statistik

## Olycksutvecklingen ser något ljusare ut första kvartalet 2008, jämfört med motsvarande period i fjol.

Dock kan en oroande en tendens skönjas när det gäller mötesolyckor. Nära 40 procent av dödsfallen har inträffat på 90-vägar som inte är mötesseparerade.

– Kanske bör Vägverket se över sina prioriteringar när det gäller vilka vägar som först får nya hastighetsgränser. Bara på fyra av de olycksdrabbade vägarna föreslås hastighets-sänkningar i höst, säger NTFs vd Jan Sandberg.

Hittills i år har 82 människor dött i trafiken, varav 30 på icke-mötesseparerade 90-vägar. Första kvartalet i fjol omkom 90 människor, men bara 16 på 90-vägar utan mitträcke. Det är en högst markant skillnad om vi ser till landet som helhet. Siffrorna är preliminära och bygger på statistik från Strada – ett rapporteringssystem som polisen och sjukhusen använder gemensamt.

NTF fortsätter sin uppmärksammade granskning av dödsolyckorna även 2008.

– I just de här analyserna bortser vi från vem som är vållande till olyckan. Vi försöker i stället att i ett Nollvisionsperspektiv bedöma konsekvenserna av de mänskliga misstag eller felaktiga beteende som ledde fram till olyckan.

– ”Hade dödsolyckan kunnat undvikas eller väsentligen lindrats om vägtransportsystemet haft en Nollvisionsstandard?” är frågan vi ställer. Som hjälp i våra studier har vi Vägverkets ”modell för en säker vägtrafik”, som grundar sig på människans tolerans mot yttre våld, hennes mentala och fysiska förutsättningar. Analyserna sker i dialog med NTFs länsförbund och utomstående experter.

### Översyn

Med start i år ska samtliga statliga och kommunala vägar ses över när det nya hastighets-systemet introduceras. I en första omgång har Vägverket lämnat förslag på nya hastighetsgränser på Europavägar och viktiga riksvägar. De får nya skyltar i höst.

– Med tanke på vad vi sett under det första kvartalet vore det nog önskvärt att prioritera

flera av de icke-mötesseparerade 90-vägarna. Det är inte bara mötesolyckorna som är farliga. Korsningar och icke-förlåtande sidoområden är också ett stort problem på 90-vägar. Minst ytterligare fem personer har dött i den typen av olyckor, säger Jan Sandberg.

Övriga systembrister som framträder under första kvartalet följer samma mönster som i fjol.

– Vi har hittills sett åtta dödsfall i korsningar med för hög hastighetsgräns och tre dödsfall vid övergångsställen som inte är hastighetssäkrade, det vill säga de har inga typer av hastighetssänkande åtgärder.

– Vår studie bekräftar att Vägverket behöver ytterligare resurser för att bygga om vägar och trafikmiljöer med dålig säkerhetsstandard. Vi får hoppas att regeringen kommer till samma slutsats i höstens infrastrukturproposition, tillägger Jan Sandberg.



► Hittills i år har 82 människor dött i trafiken.

Fortsättning  
nästa sida



# Slutsnackat i mobilen?

**Snart kan det vara färdignackat direkt i mobilen under färd i trafiken.**

**Däremot finns det inga hinder för att ringa via handsfree.**

Vägverket förespråkar ett förbud för fordonsförare att använda kommunikationsutrustning som stör möjligheten att köra trafiksäkert. I förslaget ingår ett förbud mot användning av handhållen telefon under färd. Mobilsamtal med så kallad handsfreeutrustning kan därmed även fortsättningsvis vara tillåtet, förutsatt att den inte hindrar förare att köra på ett trafiksäkert sätt.

Vägverket har tidigare studerat säkerhets-

problem med mobiltelefoner och annan informationsteknik i trafiken. Slutsatsen är att det är själva samtalet som distraherar föraren så att trafiksäkerheten försämras. Vägverket föreslår därför att en förare under färd inte får använda radio, telefon eller annan kommunikationsutrustning på ett sådant sätt att det kan störa körningen eller förarens koncentration på trafiken.

För att harmonisera den internationella lagstiftningen föreslår Vägverket också att det blir förbjudet för förare att under färd använda mobiltelefon som hålls i handen. Förbudet ska också gälla annan liknande handhållen kommunikationsutrustning.

## Följer efter

– Eftersom man mellan länderna i Europa gjort en överenskommelse om regler för mobilanvändning i bil föreslår vi nu att Sverige följer efter och harmoniserar lagstiftningen på området med andra länder. Mobiltelefoner och annan teknisk utrustning har blivit outhärliga hjälpmedel i dagens samhälle. Vi kan genom detta förslag minska riskerna för oönskade konsekvenser av att de används i trafiken, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Den svenska lagstiftningen om användande av telefon eller annan utrustning under färd består i dag av i huvudsak det allmänna försiktighetskravet att en trafikant ska iakta den omsorg och varsamhet som krävs för att undvika trafikolycka. I konventionen om vägtrafik, som Sverige har förbundit sig att följa, finns dels en skyldighet för fordonsförare att i så liten utsträckning som möjligt ägna sig åt annat än framförande av fordonet, dels ett förbud att under färd använda handhållen mobiltelefon. Många länder i Europa har infört nationella förbud att vid färd använda handhållen mobiltelefon, till exempel Danmark, Norge och Finland.

Förslaget innebär att den som använder telefon eller annan kommunikationsutrustning så att det påverkar förarens förmåga att köra trafiksäkert eller som upptäcks prata i handhållen telefon ska bötfällas. Bötesbeloppet storlek omfattas inte av Vägverkets förslag. Detta görs av RÅ.

► **Vägverket föreslår att det blir förbjudet för förare att under färd använda mobiltelefon som hålls i handen.**



## Oväntat resultat

**Avgasutsläppen från bilar drivna med etanol (E85) och biogas har jämförts med utsläppen från bensindrivna bilar i en ingående studie finansierad av Vägverket.**

Studien har utförts i ett forsknings-samarbete mellan AVL MTC AB, Ecotraffic ERD3 och Stockholms universitet.

I studien testades emissionerna dels vid +22°C, dels vid -7°C. Bland de reglerade avgaskomponenter som undersöktes var flera klassade som hälsofarliga eller potentiellt cancerframkallande, som aldehyder, alkener, polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och partiklar (antal, storleksfördelning och massa).

Resultaten visade att utsläppen av flera avgaskomponenter var högre för E85 än bensin vid den lägre temperaturen -7°C. Bland annat var utsläppen av PAH förhållandevis höga för E85, vilket var något oväntat. PAH-emissionen ökar med etanolblandningen i bensinen. Vid +22°C var skillnaderna i utsläpp mindre, och då var de oftast lägre för E85 än för bensin. Nivåerna av aldehyder var högre för E85 än för bensin vid praktiskt taget alla testade förhållanden. Emissionerna av till exempel lätta aromater och alkener var lägre än för bensin vid den högre testtemperaturen. Vid den lägre temperaturen uppmättes för E85 högre nivåer av flera emissionskomponenter som inte är reglerade genom avgaskrav. Dessa högre nivåer gäller främst vid kallstart. Den så kallade "vinterkvaliteten" av etanolbränslet (E70) gav något lägre nivåer än E85.

Motorvärmare användes inte i denna studie, men tidigare tester har visat positiva resultat vid användning av motorvärmare.

Dagens E85-bilar är bensinbilar som modifierats för E85-drift. Det krävs fortsatt utveckling för att till fullo dra nytta av bränslets egenskaper. Studien visar också på behovet av avgaskrav vid låga omgivningstemperaturer även för dessa bilar; något som nu också är på gång. Biogasdrift borde generellt ha stora emissionsfördelar vid kallstart eftersom bränslet redan är i gasfas och inte måste förångas som flytande bränslen. I likhet med de flesta andra gasdrivna bilar på marknaden sker starten dock alltid med bensin. Därför kan biogasbilarna i dag inte nå sin fulla potential till låga emissioner.

## Fler miljöbilar

**Allt fler myndigheter klarar kravet på miljöbilar. Andelen myndigheter som uppfyller kraven har ökat sedan 2006 trots att kraven har höjts.**

Alla myndigheter klarar dock inte kravet att minst 85 procent av de bilar man köper eller leasar ska vara miljöbilar.

Av de 76 myndigheter som köpte eller leasade minst en personbil under 2007 uppfyllde 52 myndigheter kravet om att minst 85 procent ska vara miljöbilar, en andel på 68 procent. Totalt köpte eller leasade Sveriges myndigheter 1 281 bilar, varav 358 undantas från miljöbilskravet av olika skäl. Av återstående bilar är 799 miljöbilar (87 procent).

Det är inte alltid som miljöbilarna körs på förnybara bränslen. De tankas ibland med fossila bränslen, men andelen förnybara bränslen har ökat sedan 2006 och de överväger numera. Myndigheternas samtliga miljöbilar förbrukade under 2007 cirka 1 824 000 liter etanol, 795 000 liter bensin, 36 000 liter diesel och 99 000 m<sup>3</sup> gas (motsvarar 114 000 liter bensin).

### 40 procent

Det varierar hur myndigheterna verkar för att miljöbilarna körs på förnybara drivmedel. Av de myndigheter som miljöbilar har drygt en fjärdedel någon form av styrande dokument, till exempel en resepolicy eller interna direktiv. Ungefär var tredje informerar sin personal på annat sätt, till exempel via intranät, på informationsmöten och med hjälp av kartor över tankställen.

En speciell uppföljning för utryckningsfordon gjordes 2007. Den visar att 219 utryckningsfordon köptes eller leasades. Av dessa var 40 procent miljöbilar. Samtliga berörda myndigheter klarade kravet att 25 procent av utryckningsfordonen ska vara miljöbilar.

Vägverket har sedan 2005 regeringens uppdrag att årligen samla in och sammanställa redogörelser från alla myndigheter underställda regeringen om deras inköp och leasing av miljöbilar. Vägverkets eget resultat för 2007 var 100 procent miljöbilar. Bilarna har tankats med förnybara bränslen i högre grad än genomsnittet för landets myndigheter.

**Vägverkets eget resultat för 2007 var 100 procent miljöbilar.**

## För få tar körkort

– Vi måste få fler unga att ta körkort.

**Det menar MHFs vd Tom Bjerver.**

– Antalet körkortsinnehavare under 25 år har minskat med 26 procent sedan 1990. Den nedgången innebär att tusentals ungdomar helt enkelt får sämre utbildning i trafikvet, säger han.

Den stora haken är teoriprovet. Allt för många misslyckas.

– Det är vanligare att man missar teorin än själva uppkörningen, enligt Tom Bjerver.

Tyvärr kommer det att ta tid att reformera körkortsutbildningen, så att flera ungdomar får den eftertraktade ”lappen”.

Det måste reserveras tid i skolplanen för ämnet trafiksäkerhet. Den som får bra träning i trafiken lär sig successivt att behärska komplexa trafikmiljöer. Nu gäller det att hitta vår tids hjälpmedel för att skapa lockelse kring trafikfrågor genom hela grundskolan och gymnasiet, omtalar Tom Bjerver.



## Mer synliga?

**I dagsljus är det lätt att känna igen en polisbil. Men i mörker är det desto svårare. Nu är det på förslag att göra polisbilar mer synliga genom ett fast blått ljus i takbågen.**

Nattetid märker man oftast en polisbil först när sirenerna tjuvar och blåljuset snurrar.

Göran Duesgård, gruppchef inom trafikpolisen Göteborg, har funderat över hur man skulle kunna göra polisbilar lättare att upptäcka i mörkret. Han har nu föreslagit att uttryckningsljuset ska kompletteras med ett fast blått ljus i takbågen vid patrullering.

– Det är en jättebra idé, säger Nils Petter Gregersen, NTF:s trafiksäkerhetschef, som utvärderat förslaget. Att polisen syns bra är avgörande för människors beteende – om de tror att risken att bli upptäckt är stor kör de försiktigare.

Det fasta blåljuset har testats i Göteborg och Vänersborg. Personer som har stoppats av polisbilarna har fått fylla i en enkät.

Undersökningen visar att många tycker att polisbilen syns bättre under mörker och att de uppfattar att det är just en polisbil. Ingen av de som besvarat enkäten har upplevt att polisbilen är under uttryckning.

Nu ska Rikspolisstyrelsen ta ställning till förslaget. En förutsättning är att de får dispens för att kunna använda blåljus när det inte är uttryckning.

## Skakande test

**Om alla höll rätt hastighet skulle nära 150 liv kunna sparas per år. Dessutom skulle koldioxidutsläppen minska med 700 000 ton.**

Rätt hastighet innebär helt enkelt rena vinsten för alla och nu kan du på NTFs webbplats själv ta reda på hur mycket du tjänar på att följa hastighetsgränsen.

Under vecka 17 pågick hastighetsveckan. I hela landet hade polisen en ökad övervakning av trafiken med särskild inriktning på hastighetsöverträdelser. I höst kommer också nya hastighetsgränser i tiokilometersintervaller. De nya hastighetsgränserna är baserade på bland annat vägarnas standard och människans förmåga att tåla krockväld.

I anslutning till detta lanserar NTF nu nya hastighetssidor med matnyttig information och även ett test där du själv kan se vad en höjning eller sänkning i hastighet innebär för miljön, din ekonomi, din restid och din risk att dödas eller skadas. Testet är baserat på aktuell trafik-säkerhetsforskning.

Under hastighetsveckan samverkade NTF med polisen på många kontrollplatser, informerade trafikanter, besökte arbetsplatser, gymnasieskolor, mässor och köpcentrum.

– Vi inledde därmed ett arbete att skapa efterfrågan och acceptans för de nya hastighetsgränserna, hos såväl trafikanter som beslutsfattare, säger NTFs vd Jan Sandberg. Några av våra länsförbund ska bland annat presentera studier på skillnaden i tidsåtgång vid en resa mellan två orter i exempelvis 90 respektive 80 km/tim.

Läs mer: [ntf.se](http://ntf.se)

Polisbilarna ska ses bättre i mörker.

Fortsättning  
nästa sida





# Skattes reflektioner

**Under sina 15 år som brandman såg han en hel del otäckta olyckor utmed vägarna. Därför vet han att det kan bli mycket dyrt att pruta på säkerheten.**



► **Ove Jansson – ett föredöme vad gäller säkerhetstänkande.**

Ove Jansson är projektledare för Återvinningsförsäkringen. En försäkring som innebär att Länsförsäkringar kostnadsfritt hämtar skrot och farligt avfall hos kunder med hästgård eller jordbruks- och skogsfastigheter på den svenska landsbygden.

Ansiktet utåt är föråkarna. Elva föråkare åker runt i speciellt utrustade fordon på landsbygden och kontrollerar att den enskilde kunden har förpackat sitt farliga avfall på rätt sätt. Finns det mindre mängder tar föråkaren själv med sig det farliga avfallet för återvinning. I annat fall rekvideras transport från Stena.

Ove Jansson gjorde inte avkall på säkerhetstänkandet i samband med att flottan av föråkarbilar initierades. Hans ambition är att våra medarbetare ska åka så säkert som möjligt. Bilarna är därför utrustade med Neureka, ett system som innebär att vi kan följa den enskilde förarens körbeteende. Om någon chaufför kör för fort kan vi omedelbart agera. Likaså om vi uppmärksammar något annat onormalt i körningen. Givetvis finns hands-

free och i mitten av maj får dessutom samtliga bilar alkolås, vilket ökar säkerheten ytterligare. Samtliga chaufförer är utbildade i L-ABC och bilarna har förstås en stor förbandslåda för att föraren ska kunna bistå vid olyckor på ett effektivt sätt. Till detta ska läggas att bilarna är utrustade med nödhämmare och brandsläckare. Vidare är bilarna strippade med reflex. Det är mer eller mindre omöjligt att inte se föråkarbilarna.

Ove Jansson ska ha en eloge för sitt säkerhetsarbete.

Och det är min förhoppning att flera svenska transportföretag tar efter. Eller måste man ha erfarenhet från räddningstjänsten för att förstå hur viktigt det är med skadeförebygg i trafiken?

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare  
Länsförsäkringar Företagsmotor*



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

## Nästa nummer kommer i maj!



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)