

# Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar Företagsmotor/Skadeförebygg

Nr 7 augusti 2007



▶ Till  
Länsbolag

Läs om:

▶ Livsviktig  
forskning  
sid 1-2

▶ Oljud före-  
bygger  
sid 3-4

▶ Cisternvakt  
sid 4

▶ Visionen  
sprack  
sid 5-6

▶ Otäck ökning  
sid 7

▶ Flexibelt  
verktyg  
sid 8

▶ Långsiktig  
satsning  
sid 9

▶ Rätt modell  
sid 10

▶ Seg & bra  
melodi  
sid 11

▶ Notiser  
sid 12

▶ Skottes  
reflektioner  
sid 13



## Livsviktig forskning

**Många barn omkommer varje år i jordbruket. 75 procent gör det i samband med traktorolyckor.**

**Förhoppningsvis kan siffrorna förbättras drastiskt genom att traktorerna utrustas med ett kamerasystem.**

De många olyckorna i jordbruket har blivit alltmer uppmärksammade. Nu ska forskare vid JTI – Institutet för jordbruks- och miljöteknik – undersöka om ett kamerasystem kopplat på traktorn kan vara ett sätt att minska olyckor där traktorer är inblandade. I många av olyckorna är barn inblandade.

Lantbruk erbjuder på många sätt en underbar lekmiljö för barnen. Men är riskerna för de unga är samtidigt stora, inte minst då i samband med sådd och skörd då tempot är ordentligt uppskruvat bland de vuxna.

Som bekant tillbringar barn en stor del av sin vakna tid i fantasins värld. Även om vuxna informerar och varnar för olika faror har barn svårt att se konkreta risker. Att de inte undviker riskmoment handlar inte om trots utan att på en helt naturlig brist att se och uppfatta vad som är farligt.

Traktorn är både barnens bästa vän och farligaste fiende. Lycka är för ett barn att åka med i traktorn – men samtidigt ska det poäng-

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Livsviktig  
forskning**



Färgkamera och LCD-monitor med solskydd. Foto: Kim Gutekunst, JTI

teras att tre av fyra barn som omkommer på lantbruk förolyckas i samband med traktorolyckor.

### Nyfikna

Barn är av naturen nyfikna. De vill undersöka det mesta som finns att undersöka. Och de förflyttar sig ofta med blixstens hastighet. Därför är det viktigt att vara extra försiktig i samband med backning och framförallt då med backning med redskap eller vagn då sikten är begränsad. Ett sätt att minska olycksrisken – men som också generellt ger en bättre arbetsmiljö – är att investera i en backkamera.

Med hjälp av ett sådant instrument kan föraren se vad som händer runt traktorn utan att ideligen behöva vända sig om. Monitorn ska placeras i körriktningen och strax nedanför det ”vanliga” synfältet. Allt för att föraren bara ska behöva nacken en aning då han tittar på monitorn. Monitorn får givetvis inte störa sikten och bör förses med solskydd som minimerar reflexer och ökar kontrasten. Skärmen ska placeras så att den kan ställas in i förhållande till förarens sittställning. Var exakt kameran ska placeras för att ge bästa möjliga effekt varierar mellan olika traktormodeller. Men en grundregel är att den ska sitta på en plats där den inte blir så smutsig och där det är lätt att rengöra den.

### Vädertåliga

Kamerasystemet som JTI-forskarna ska använda i undersökningen består av vädertåliga kameror som placeras utvändigt på traktorn, både bak och fram. En monitor placeras vid ratten i förarhytten, där föraren kan följa det som sker utanför traktorn utan att behöva sitta bakåtvriden eller i någon annan obekvämlig ställning.

► **Barn är  
av naturen  
nyfikna.**

Projektets syfte är att utvärdera hur traktorförarnas arbetsmiljö förändras och om säkerheten kan höjas med kamerasystem på traktorer. Tre olika arbetsmoment kommer att utföras med och utan kamerasystem för att se om det finns några skillnader. Momenten är frontlastarkörning (med kamera vänd framåt) tillkoppling av samt backning med traktorsläp inomgårds (se bild av släp). Det sker olyckor inomgårds och ofta med minderåriga inblandade.

– Målet med studien är också att förbättra traktorförarens arbetsmiljö, säger Niklas Adolfsson, forskare vid JTI. Vi vet sedan tidigare att upp till tre fjärdedelar av lantbrukarna upplever nackproblem på grund av traktorkörning. När man backar en traktor sker det mestadels med vriden nacke och bål för att få bättre sikt, då befintliga speglar inte räcker till.

Kamerasystem används i dag i stor utsträckning på bussar och långtradare, för att höja säkerheten bakom fordonet genom att förbättra förarens sikt. Nu ska JTI undersöka hur några jordbrukare på ett antal gårdar uppfattar kamerasystemen, dels vid backning och tillkoppling av släp, dels vid frontlastarkörning med storbal eller liknande.

Undersökningen startar i september och finansieras av Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien via SLO-fonden.



► **Målet är  
att förbättra  
traktor-  
förarens  
arbetsmiljö.**

Fortsättning  
nästa sida



# Oljud förebygger

**125 decibel i fyrkantsvåg i ett skåp på en servicebil eller inne i ett långtradarläp? Outhärdligt förstås.**

**Inferno Auto System är ett larmsystem som många gånger kan vara skillnaden mellan inbrott eller inbrottsförsök.**

► **Inferno framkallar stress och obehag.**

Godsstölder från långtradarare, mindre transportbilar och servicebilar är ett stort problem, framförallt i Skåne och på Västkusten.

Inferno Auto System är ett utmärkt instrument i kampen mot godstjuvar. Att fullfölja ett inbrott där larmet, eller sirenen med den fruk-

tansvärda ljudbarriären, är installerat är allt annat än en lek. Här är det gamla ordspråket "Mota Olle i grind" ett understatement.

– Inferno, är en extrem sirén och ljudbarriär med ett ljudtryck om 125 dB(A)@1m i 4-kantsvåg. Ljudet sveper genom frekvenserna i otaliga variationer varför det är omöjligt att vänja sig vid det. Inferno framkallar stress och obehag utan att för den skull, under kortare perioder, skadar örat, säger Pelle Hamgård vid Täbyföretaget Indusec AB.

Tekniken ryms i ett motståndskraftigt skal som är svårt att slå sönder. Om tjuven klipper strömförsörjningen fortsätter Inferno att ljuda i



Larmsystemet blir en mycket obehaglig överraskning för tjuven, redan när han börja bryta upp bakluckan på en servicebil.

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Oljud  
förebygger**



Inte nog med att Inferno Auto System låter mycket – designen är också snygg,

cirka 20 minuter tack vare de inbyggda batterierna, med andra ord tillräckligt många minuter för att väktare ska komma på plats.

Vanligtvis installeras Inferno i där inget annat hjälper. Normalt handlar det om butiker, kontor, serverrum, containers, arbetsbodas, ja, i utrymmen där det där lilla extra behövs. Inferno Auto System är ett larm speciellt anpassat för transport och servicebilar.

– Tumregeln säger att en Inferno Mini (grundmodellen) hanterar 100 kubikmeter. Därför är det lätt att föreställa sig vad produktens åstadkommer i en lastbilshytt eller i en servicebil...

#### Lätt

Inferno Auto System installeras lätt och gärna tillsammans med befintligt billarm. Inferno Auto System kan, om så önskas, separeras från befintligt billarm och leva sitt eget liv. Larmsystemet kostar runt 6 000 kronor, exklusive moms, installerat och klart.

– Om så önskas kan Inferno Auto System, mot pristillägg, kompletteras med vår SMS-COM, det vill säga en möjlighet att nå ägare såväl som larmcentral vid inbrott.

I sammanhanget ska också understrykas att

systemet har ett inbyggt sabotageskydd och batteri.

– Det yttre höljet är tillverkat i aluminium och stål, vilket gör det mycket robust och hållbart.

#### Pålitligt

Att det handlar om ett pålitligt larmsystem råder det knappast frågan om. De ryska kärnvapenförråden och kärnkraftverken är attraktiva måltavlor för terrorister. Det oroade den amerikanska kongressen i sådan grad att den genom ett fristående bolag har finansierat en stor del av skyddet på kärnkraftverk och kärnvapenförråd.

– Visst är det smickrande att vår säkerhetsprodukt är installerad på så strategiska ställen i Ryssland, konstaterar Pelle Hamgård belåtet.

Täbyföretaget jobbar vidare på att utveckla sirenen. Bland annat pågår försök med att installera den på stridsvagnar, allt för att på ett ofarligt sätt kunna skingra folkmassor vid fredsbevarande insatser. Indusec har även tagit fram en prototyp till en ljudhandgranat som kan användas av både polis och militär, exempelvis där människor har barrikaderat sig i ett hus.

*Fotnot: Läs mer på [inferno.se](http://inferno.se)*

► **Larm-  
systemet  
kostar runt  
6000 kronor.**

## Cisternvakt

**Vill du ha full kontroll på din cistern?**

**Då kan det vara värt att satsa en slant på södertäljeföretaget ABGs nya cisternlarm.**

Larmsystemet består av en stomljusdetektor som registrerar vibrationer och naturligtvis förflyttningar.

Vid minsta lilla åverkan på cisternen skickas ett larm via GPRS till Active Securitys övervakande larmserver som direkt förmedlar larmet vidare till mobiltelefon via SMS eller E-post.

– Tjänsten kan även kopplas till larm-

central för väktartjänster, säger Tomas Wiberg på AGB.

Uppkopplingen är övervakad, det vill säga detektorn kontaktas regelbundet av larmserven. Och ingen kontakt upprättas går larmet.

– Det är även möjligt att få larmet med GPS-positionering.



Cisternlarmet innebär att du slipper oroa dig för åverkan på din cistern.

Fortsättning  
nästa sida





# Visionen sprack

**Mitt i sommaren sprack målet för trafiksäkerheten 2007.**

**Naturligtvis en smärtsam bekräftelse på att Riksdagens förhoppning om högst 270 döda var orealistisk.**

– Förhoppningsvis blir det här en väckarklocka. Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kräver betydligt mer omfattande insatser från politiker, myndigheter, kommuner och en rad andra aktörer i samhället, säger NTFs mediachef Thomas Carlson.

Det finns en uppenbar risk för att vi får fler döda i år jämfört med 2006 och 2005. NTFs analys av trafikolyckorna visar att människor dör på grund av felaktiga hastighetsgränser, undermåligt utformade vägkorsningar, livsfarliga sidoområden på en stor del av vägnetet, motorcyklarnas bristande förmåga att skydda sin passagerare, dåligt hastighetssäkrade övergångsställen och så vidare.

– Men möjligheten att överleva en trafik-

olycka påverkas också starkt av vilken bil man sitter i, säger Thomas Carlson. Moderna bilar med bra deformationsegenskaper och olika tekniska stödsystem som antisladd och effektiva bältespåminnare är avsevärt bättre än äldre modeller.

## För många

Fram till i dag har preliminärt 275 människor dött i trafiken, men analysen, som bygger på uppgifter av polisrapporterade olyckor i det så kallade Stradasystemet, omfattar årets sju första månader. Preliminärt har 252 människor dött mellan 1 januari och 31 juli. Gemensamt för nästan alla trafikolyckor är naturligtvis ett felaktigt beteende. Människor gör misstag, brister i uppmärksamhet, somnar, kör medvetet för fort eller berusade.

– Naturligtvis vi måste vi få mer resurser för information och folkbildning inom det här området, ge människorna ett ökat riskmedvetande, säger Thomas Carlson. Men oavsett hur mycket vi informerar kan vi inte få bort olyck-

► **252 människor har dött mellan 1 januari och 31 juli.**

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Visionen  
sprack**

orna. Därför måste vi öka kraven på ansvariga politiker på myndigheter, företag och organisationer. Vi behöver mer förlåtande vägmiljöer, bättre övervakning och säkrare bilar.

### Smarta alkoholås

Thomas Carlsson menar att det är av största vikt att sätta stopp för berusade förare i trafiken.

– När tillgängligheten till alkohol ökar i samhället får det omedelbart återverkningar i trafiken. Lösningen på sikt är ”intelligenta” alkoholås.

Dagens alkoholås, där föraren måste bevisa sin nykterhet genom att blåsa i en anordning är inte särskilt intressanta för en privat marknad. Utveckling pågår för att ta fram alkoholås som genom sensorer känner av om föraren har druckit.

– Bilindustrin måste snabba på utvecklingen, säger Thomas Carlson. Och de måste få en efterfrågan från transportköpare/säljare och stöd från upphandlare av stora tjänstebilflottor.

### Inte anpassade

Gemensam nämnare för en stor del av dödsolyckorna är att hastighetsgränsen inte varit anpassad till vägens eller gatans förutsättningar.

– Allteftersom andelen säkra vägar ökar blir det mer och mer obegripligt hur vi kan tillåta samma hastighetsgränser på vägar som inte är åtgärdade, säger Thomas Carlson. Hur ska vi kunna skapa acceptans och respekt för hastighetsgränserna när det är samma hastighetsgräns på en mittseparerad 13 meter bred 2-1-fältsväg som på en 9 meter bred krokig landsväg, kantad av träd och bergsskärningar?

Vägarna är inte heller anpassade till människans förmåga att hantera krockvåldet. Dödsolyckorna minskar på vägar som är mittseparerade och som har förlåtande sidoområden. De minskar också i kommuner som arbetar konsekvent med trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Samtidigt finns det oerhört stora brister i resten av vägsystemet och där ökar dödsolyckorna.

Korsningen är kanske den allra farligaste konfliktpunkten på ett vägavsnitt. Där har ett 20-tal människor dött hittills i år.

– Ändå vägrar Vägverket, i de allra flesta fall, att där sänka hastighetsgränserna till överlevnadsbara nivåer, alternativt bygga säkrare korsningar exempelvis cirkulationsplatser.



► **Korsningen  
är den  
farligaste  
konflikt-  
punkten på  
ett vägavsnitt.**



# Otäck ökning

**Hela 201 människor förolyckades i den svenska trafiken under första halvåret 2007. Det är en ökning med fyra personer jämfört med i fjol.**

**– Drygt 70 procent av dödsfallen hade sannolikt kunnat undvikas om vägtransportsystemet varit så förlåtande som Nollvisionen förutsätter.**

Det konstaterar NTF i sin fortlöpande granskning av dödsolyckorna under trafiksäkerhetsåret 2007.

– Mycket positivt har hänt under de senaste åren, men det krävs mycket mer av gemensamma ansträngningar innan vi ens kommer i närheten av 2007 års trafiksäkerhetsmål, högst 270 döda, säger Thomas Carlson, NTFs mediefachef.

Att det nästan alltid är den enskilde trafikantens fel att en olycka inträffar är en välkänd sanning lika gammal som bilismen. Men Nollvisionen handlar mer om att lindra konsekvensen av olyckan än att förhindra att den sker.

– Självklart måste vi arbeta hårt för att öka människors riskmedvetenhet och genom information och utbildning åstadkomma bättre regellefterlevnad, säger Thomas Carlson. Men i just de här analyserna väljer vi att se på vilka faktorer som påverkar olyckans konsekvenser.

## Flera faktorer

– I den bedömningen måste hänsyn tas till en rad faktorer, som till exempel vägmiljö, fordon, regelsystem och övervakning, fortsätter

Thomas Carlson. Först när det ansvaret är klarlagt kan vi få fram mer resurser som i sin tur kan göra vägtransportsystemet mer förlåtande.

Analyserna bygger bland annat på vägverkets modell för säker vägtrafik. Den grundar sig i sin tur på människans tolerans mot yttre våld, hennes mentala och fysiska förutsättningar. Enkelt kan man säga att när en gående konfronteras med bilar ska hastighetsgränsen vara högst 30 km/tim. Moderna bilar klarar en sidokollision i 50 km/tim och en frontalkollision i 70 km/tim. På vägar med mitträcke och förlåtande sidoområden kan man acceptera hastighetsgränser på 90 km/tim eller mer.

## Fler systembrister

En dödsolycka kan mycket väl innehålla flera systembrister. Den vanligaste bristen är för hög hastighetsgräns. Vid en bedömning om hastighetsgränsen är rimlig tar man hänsyn till faktorer som vägens utformning, dess sidoområde, vilstängsel, korsning etcetra.

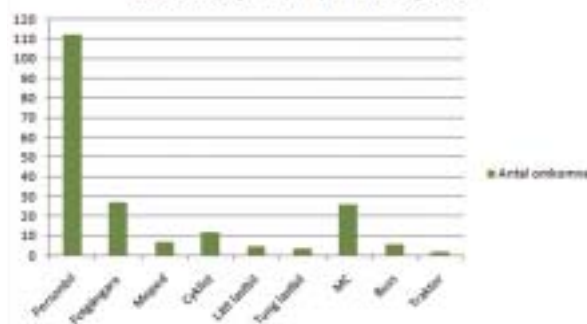
NTF har funnit 31 fall med för hög hastighetsgräns, 29 dödsolyckor på ej mittseparerad 90-väg, 23 på väg som saknar förlåtande sidoområde. NTF konstaterar också att det finns en del udda systembrister som dåliga rutiner för stormvarning och brist på teknik som hanterar ”döda-vinkeln-problematiken”.

Juni blev svart månad. Preliminärt omkom 43 människor i junitrafiken. NTFs analys av dödsolyckorna visar att 39 av dem sannolikt kunnat undvikas om vägtransportsystemet varit anpassat efter Nollvisionens förutsättningar.

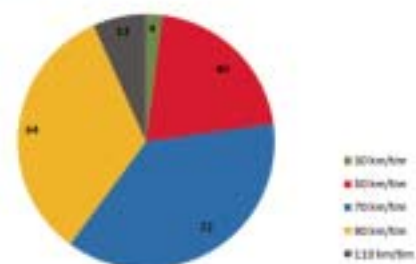
► Drygt 70 procent av dödsfallen hade kunnat undvikas.

► 43 omkom i junitrafiken.

Antal omkomna 1:a halvåret 2007 fördelade på trafikantkategorier



Antal omkomna 1:a halvåret 2007 fördelade på hastighetsgränser



Fortsättning  
nästa sida



# Flexibelt verktyg

**Under förmiddagen strategiskt placerad vid en skola.**

**Några timmar senare i aktion vid ett vägbygge.**

De nya mobila trafiksäkerhetskamerorna som polisen har tagit i bruk – monterade i 11 bussar och på 20 släpvagnar - är ett flexibelt verktyg och tillför ökade resurser i trafiksäkerhetsarbetet. Den mobila trafiksäkerhetskameran kan under en dag finnas på flera olika platser; under morgonen vid vägarbete några timmar, för att sedan förflyttas till en 30 km/tim sträcka vid en skola och vidare till en plats mellan fast monterade trafiksäkerhetskameror.

– De mobila trafiksäkerhetskamerorna är ett bra komplement till de fasta. Flexibiliteten gör att trafikövervakningen kan göras på rätt plats vid rätt tidpunkt, allt i syfte att minska skadade och döda i trafiken, säger rikspolischef Stefan Strömberg.

Rikspolisstyrelsen och Vägverket satte i fjol upp 700 trafiksäkerhetskameror på cirka 200 mil väg runt om i landet. Medelhastigheten har sänkts med cirka 8 km/h på dessa sträckor och detta innebär att även svåra olyckor minskade - cirka 20 färre dödade på dessa sträckor enligt beräkning.

- I år fortsätter utbyggnaden med ytterligare 175 kameror på cirka 60 mil väg.

- Vägverket har byggt drygt 300 mil mittseparerad väg.
- Ytterligare drygt 30 mil mittseparerad väg byggs i år.
- På detta statliga vägnät, 600 mil väg, utförs mer än 50 procent av alla trafik. Polisen har sänkt toleransen till 5 km/h för fortkörning och i fjol höjdes böterna för fortkörning kraftigt.
  - Jag känner trots dessa insatser stor oro för olycksutvecklingen på vägnätet.

För bättre trafiksäkerhet föreslår Vägverket följande sju åtgärder:

- ”Klippkort” länsstyrelsens praxis och kommunikation till allmänheten om upprepade trafikförseelser.
- Nya hastighetsgränser 30–120 km/tim i 10-steg – i bästa fall före år 2008
- ISA (Intelligenta farthållare) – öka aktiviteten.
- Försäkring 1 – körkortsregister – försäkringsbolagen får tillgång till Vägverkets trafikregister för premiesättning.
- Försäkring 2 fordonsregister – försäkringsbolagen får tillgång till Vägverkets fordonsregister om vilken säkerhetsutrustning en bil har, som underlag premiesättning.
- Alkolås – bred uppgörelse i samhället.
- Mobila trafiksäkerhetskameror.

► De mobila kamerorna är ett bra komplement till de fasta.



Genom mobila hastighetskameror har polisen fått ett flexibelt verktyg till sitt förfogande.

Fortsättning  
nästa sida



Trängseln i storstäderna är besvärande. Trängselavgifter lindrar tillfälligt problemet.

# Långsiktig satsning

**Stora miljövinster.**

**Och samtidigt en satsning som underlättar näringslivets transporter i hela landet och som främjar svensk export.**

Det deklarerar Vägverket i det inriktningsunderlag som har lämnat till regeringen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen 2010 – 2019. Satsningen handlar om att förbättra framkomligheten eller höja bärigheten, anpassa vägunderhåll och vinterdrift på viktiga godsstråk. Insatserna ska även stödja en levande landsbygd och livskraftiga regioner.

Förslaget avser att bidra till att bromsa klimatförändringen och mildra dess effekter. Detta kan ske genom att Vägverket verkar för ett transporteffektivt och resurssnålt samhälle med minskad energiförbrukning och ökad andel förnyelsebara drivmedel i transportsystemet.

– Behoven av insatser överstiger avsevärt de ramar som regeringen har angett i direktiven. De föreslagna investeringarna är dock samhällsekonomiskt mycket lönsamma och blir ofta till omedelbar nytta för medborgare och näringsliv, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Drift och underhåll av vägarna är ett prioriterat område. Driftverksamheten blir till omedelbar nytta för trafikanterna. Klimatförändringen innebär ökad risk för händelser som medför kraftiga störningar för trafiken.

Därför ökar behovet av både förebyggande och avhjälpande underhåll.

Vägverket föreslår en fortsatt utbyggnad av mitträcken på de större vägarna och att utsatta vägvagnsnitt kameraövervakas. Tillsammans med andra parter i samhället vill Vägverket se till att fordonen har hjälpmedel som gör det enkelt för den enskilde trafikanten att köra säkert. Vägverket vill också stödja kollektivtrafiken och förbättra tillgängligheten och tryggheten för funktionshindrade, cyklisterna och andra oskyddade trafikanter.

## Besvärande

– I storstäderna är trängseln i trafiken mycket besvärande. Vägverket vill därför satsa på åtgärder som ökar kapaciteten på det högtfrikterade vägnätet i storstäderna. Tillsammans med en förstärkt kollektivtrafik och trängselavgifter kan det åtminstone tillfälligt lindra problemen. Trängseln på nord-sydförbindelserna i Stockholm och Göteborg förblir emellertid mycket besvärande trots dessa åtgärder. Den åldrande infrastrukturen har dessutom en oacceptabel sårbarhet som bör åtgärdas genom att nya nord-sydförbindelser skapas, framhåller Ingemar Skogö. Nya vägar i storstäderna är mycket kostsamma och därför mycket svåra eller omöjliga att inrymma i de ordinarie anslagen. Det behövs alltså andra finansiella lösningar för sådana objekt.

► **Klimatförändringen innebär ökad risk för händelser som medför störningar i trafiken.**

Fortsättning  
nästa sida



# Rätt modell

**Bakåtvänt är rättvänt – åtminstone när det gäller hur små barn sitter i bil. Ett barn som sitter framåtvänt löper fem gånger större risk att dö vid en olycka, jämfört med ett barn som sitter bakåtvänt.**

► **Det är fem gånger större risk att dö vid en olycka om barnet sitter framåtvänt.**

För de flesta barnfamiljer i Sverige är det självklart att våra minsta ska sitta fastspända i en bakåtvänd barnstol, helst upp till 4–5 års ålder. Dessvärre lanseras, ofta via näthandel, fler och fler barnstolar som hotar att underminera den ”svenska modellen”. I samverkan med en rad andra aktörer lanserar därför NTF Konsument avdelningen, ”Bakåtvänt är Rättvänt”, med syfte att värna svensk bilbarnstolskultur.

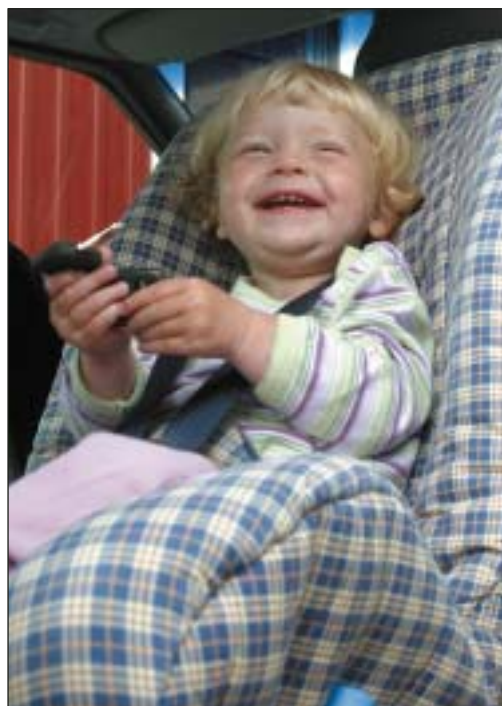
Till hösten följs lanseringen upp med distribution av affischer som visar krocksituationer där barn färdas både framåtvänt och bakåtvänt. Distributionen sker gemensamt av samtliga aktörer.

Förutom NTF medverkar följande aktörer: Akta Graco, Autoliv Sverige AB, Brio, Britax Nordiska Barn AB, Folksam, HTS BeSafe, Kendrion Holmbergs AB, Motormännens Riksförbund, Sakta AB, BP Barnsäkerhet, SIS, Volvo Personvagnar AB, VTI med stöd av medel från Skyltfonden och Vägverket.

## Tydligt budskap

– Det är oerhört viktigt att vi som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor enar oss om ett gemensamt och tydligt budskap, tillsammans med seriösa tillverkare och fackhandel, säger Rickard Cosini, projektledare på NTF Konsument. Den svenska modellen är oerhört framgångsrik, inget annat land kommer i närheten av så låga döds- och skadetall bland barn.

I dag möter vi en växande direktimport av bilbarnskydd och försäljningen sker i allt större utsträckning av icke auktoriserad personal. Stolarna som säljs kan mycket väl vara godkända men är inte alltid förenliga med de krav vi ställer enligt den svenska modellen.



Bakåtvänt är rättvänt. Det visar statistiken.

Tvärtom, kan de uppmuntra att barnen vänds framåt alldeles för tidigt. Idag har mer än hälften av alla föräldrar vänt sitt barn till framåtvänt åkande redan innan barnet fyllt 3 år. Dessa uppgifter bygger på ett antal undersökningar som genomförts av NTF.

– ”Bäst i test” är inte alltid den mest trafiksäkra stolen. Stor vikt läggs på användarvänlighet och pris. Om detta förmedlas vidare onyanserat mot konsument så låter det som att framåtvända stolar är säkrare eftersom de oftast är billigare och lättare att montera, säger Rickard Cosini.

För övrigt är det viktigt att du som konsument är uppmärksam på vad det är du köper. Den bakåtvända bilbarnstolen ska passa i bilen, vara E och/eller T märkt. En tumregel är att barn ska åka bakåtvända så länge det är praktiskt möjligt, helst upp till 4–5 år. Efter babyskyddet rekommenderas en bakåtvänd bilbarnstol som klarar bakåtvänt åkande upp till 25 kg.

*Fotnot: Informationen på hemsidan "Bakåtvänt är Rättvänt" fokuserar enbart på det bakåtvända åkandet och är ett försök att lyfta fram den svenska modellen ur ett objektivt perspektiv. Hemsidan innehåller information om varför bakåtvänt är säkrast, varför vi inte gör som övriga Europa, hur hotbilden mot det bakåtvända åkandet ser ut, barns fysiska utveckling, en kortare historik om det bakåtvända åkandets utveckling, hur man använder bilbarnskyddens bälte rätt och vad lagen säger.*

► **En tumregel är att barn ska åka bakåtvända upp till 4-5 år.**

Fortsättning  
nästa sida



# Seg & bra melodi...

**Längre livslängd.**

**Och miljövänlig.**

**Gummiasfalt är framtidens melodi.**

– Vägverket har gjort noggranna undersökningar kring miljö- och hälsofrågorna i samband med gummiasfalt. Erfarenheterna från andra länder är goda och därför vill vi testa gummiasfalten på de svenska vägarna, säger Mats Wendel vid Vägverkets huvudkontor i Borlänge.

Genom att blanda i gummi i asfalten får man i många andra länder betydligt längre hållbarhet på beläggningen. Dessutom har gummiasfalten visat sig kunna minska bullret och mängden partiklar från vägen. Nu testas gummiasfalten i Sverige och kommer att läggas utanför Eksjö, Malmö och Lund.

Under sommaren har gummiasfalt lagts på riksväg 32 utanför Eksjö (5 km) samt under veckorna på E6 utanför Malmö (4 km) och på E22 i Lund (2 km). Försöket med gummiasfalt

ska pågå under tre år och fler försökssträckor planeras till kommande år.

– Under försöket kommer fortsatta utvärderingar att göras bland annat avseende arbetsmiljöaspekter vid tillverkning och utläggning av gummiasfalten. Det kommer också att genomföras studier på eventuell påverkan på miljön, säger Anders Berg projektledare Vägverket avdelningen Samhälle och Trafik, Borlänge.

Gummiasfalt tillverkas genom att man blandar gummigranulat från krossade återvunna bildäck med asfaltens bindemedel. Gummiblandningen tillsätts sedan i asfaltverket på traditionellt sätt. Andelen gummi i den färdiga asfalten är under två procent.

Den här typen av asfalt har använts sedan 25 år i USA. Där har den visat sig ha betydligt längre livslängd än traditionell asfalt, den har minskat bullret och andelen partiklar vid vägen. Detta innebär vinster för både miljön och ekonomin.

► **Genom att blanda gummi i asfalten får man längre hållbarhet.**



Krossade däck blir gummigranulat. Så kallade "provkoppar" av gummiasfalt används för att studera dess egenskaper.

Fortsättning  
nästa sida

# Sparar liv

**Sverige har under de senaste femtio åren storsatsat på fordons- och trafiksäkerhetsforskning. VTI är en av de forskningsmiljöer som fått merparten av forskningsmedlen. Satsningen har enligt en rapport från Vinnova sparat både tusentals liv och mångmiljardbelopp.**

Resultaten visar att Sverige, tack vare forskningen, årligen sparar 481 liv, vilket motsvarar ett värde på 8,4 miljarder kronor.

Trafikolyckor är ett stort samhällsproblem. Bara i Sverige kostar trafikolyckor samhället cirka 30 miljarder kronor per år (2005).

Samtidigt är Sverige i dag ett av världens ledande länder vad gäller fordons- och trafik-

säkerhet. Sverige har minskat antalet dödade i trafiken från 1 307 år 1970 till 440 år 2005 samtidigt som trafikmängden mer än fördubblats.

Vinnova-rapporten har i fallstudier studerat effekterna av fem viktiga forskningsområden: hastighetsdämpande åtgärder i städer och tätorter, bättre säkerhet för barn i bilar, bättre skydd mot nackskador i nya bilar, sidokollisionsskydd och mer effektiv polisövervakning. Totalt har offentliga finansärer satsat 440 miljoner kronor under åren 1974–2004. Det är att jämföra med den nettonytta på cirka 20 miljarder kronor som ovan nämnda forskningsområden beräknas ha bidragit till.

Analysen av den svenska fordons- och trafiksäkerhetsforskningen har gjorts av Transportøkonomisk institutt (TØI) och Møreforskning Molde (MFM) i Norge.

► **Genom forskning sparas årligen 481 liv.**



## Ökad risk

**Varje år inträffar fler än 30 000 viltolyckor i trafiken. Det motsvarar 90 olyckor om dagen. För att färdas så säkert som möjligt är det viktigt att anpassa hastigheten och att använda bilbälte.**

Under perioden 27 augusti till 2 september genomför Nationella Viltolycksrådet sin årliga viltolyckskampanj.

Syftet med kampanjen är att informera om

hur man undviker viltolyckor och går tillväga om olyckan ändå är framme.

Kampanjen pågår i hela landet och målet är att nå ut till minst 50 000 trafikanter. Vägverket stödjer kampanjen.

Om en viltolycka inträffar ska man i första hand ta hand om eventuella skadade och varna andra trafikanter genom att sätta ut en varningstriangel. Dessutom måste olycksplatsen markeras. Föraren är även skyldig att snarast anmäla olyckan till Polisen genom att ringa 112 och lämna en tydlig vägbeskrivning till olycksplatsen.

► **Kampanj hur man undviker vilolyckor pågår just nu.**

Fortsättning  
nästa sida





# Skottes reflektioner

**Skolstart med många nybörjare i trafiken. Då gäller det att vara extra uppmärksamhet som bilist.**

**Barn är som bekant ofta aningen oberäkneliga, framförallt om de inte har någon större erfarenhet av att vistas ensamma i trafiken.**

Varje år händer det många olyckor i anslutning till skolor. Till en viss del beror det på barnens nyckfullhet. Men den största delen inträffar på grund av att privatbilister och yrkesförare inte respekterar rådande hastighetsbegränsningar i trafikmiljöer där många barn rör sig. Och det är naturligtvis mer än tragiskt.

Att stanna för ett barn som springer ut några meter framför bilen vid en fart av 30 kilometer är fullt möjligt och får föraren trots allt inte stopp på bilen innebär det att olyckan inte blir förödande.

Den som kör 50–60 kilometer och ett barn springer ut framför bilen har inte skuggan av en chans. Vid en sådan kollision dör barnet.

Föräldrarna har också del i den dåliga trafikmiljön vid många skolor. Och framförallt då i anslutning till morgonlämningen. Stressen är boven i dramat. För att hinna i tid lämnar föräldrarna barnen så nära skolan som möjligt. Många bilar och barn som springer kors och tvärs – det är onekligen en riskfylld trafikmiljö. Mitt råd till alla föräldrar är: Stanna och släpp av barnet några hundra meter från sko-

lan på rätt sida, det vill säga så att barnet slipper korsa gatan.

Många personer, framförallt barn, skadas i anslutning till busshållplatser. Därför välkomnar jag med glädje försöket att introducera en hastighetsbegräsning på 30 kilometer i timmen vid busshållplatser i Linköping och Örnköldsvik. 30-begräsningen gäller dygnet runt både för mötande och passerande trafik.

Försöksverksamheten leder förhoppningsvis till att 30-begräsning införs i anslutning till landets samtliga busshållplatser. När den är införd kommer många liv och onödigt lidande att sparas.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare  
Länsförsäkringar Företagsmotor*



► Varje år händer många olyckor i anslutning till skolor.

► Det här är sista sidan av Rödljus!

## Nästa nummer kommer i september!



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)