

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar

Nr 8 augusti 2008



- ▶ **Läs om:**
- ▶ **Succé på Elmia**
sid 1–3
- ▶ **Livsviktig export**
sid 4–5
- ▶ **Goda erfarenheter**
sid 6
- ▶ **Nya hastighetsgränser**
sid 7
- ▶ **Fel fokus**
sid 8–9
- ▶ **Böter lugnar**
sid 10
- ▶ **Yrkesförare en risk?**
sid 11–12
- ▶ **"Vaccineras" mot droger**
sid 13
- ▶ **Destia Traffic ny leverantör**
sid 14
- ▶ **Skottes reflektioner**
sid 15



Länsförsäkringars skadeförebyggade webbsajter sommainte.nu och trafikfarligamiljoer.nu väckte stor uppmärksamhet under mässdagarna.

Succé på Elmia

Sommainte.nu
Trafikfarligamiljoer.se
Länsförsäkringars två senaste stora webbsatsningar med fokus på trafiksäkerhet väckte stor uppmärksamhet under mässan, Lastbil 2008, som arrangerades på Elmia i början av augusti.

– Vi är mycket nöjda. Många besökare gratulerade oss till satsningar som kommer att spara liv på våra vägar i framtiden, säger Stefan Skotte, skadeförebyggare på Länsförsäkringar SAK AB.

Många stannade upp vid Länsförsäkringars monter och lät sig navigeras runt på de båda sajterna av personal från både länsförsäkringsbolag och servicebolaget LFAB. Och det handlade inte om några artighetsvisiter. Fler än en stannade upp så att datorer och skärmar blockerades lite för länge.

– Kommer man väl till någon av de aktuella sajterna är det svårt att gå där ifrån. Båda innehåller ju så mycket intressant och värdefull information. Websajten sommainte.nu är en del i Länsförsäkringars kampanj "Var vaken mot trötthet i trafiken", som i övrigt består av trötthetshandbok, Zzzticken och broschyr. Lagom

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Succé på
Elmia**

till Elmia var sajten uppdaterad. Bland annat finns det nu på sidan en animation där man kan testa hur lång bromssträcka blir på olika underlag och vid olika hastigheter.

– En och annan fick sig nog en tankeställare. Det tar längre tid än man tror att stanna bilen i en krissituation, menar Skotte.

Den digitala trötthetsstickan, där det är möjligt att se hur dålig bilförare man är om antalet vakna timmar är för många, är förvisso ingen nyhet. Men även den fick stor uppmärksamhet.

– Glädjande deltog också många i både enkät och webbtävling. Dessutom var det mycket positivt att många besökare tecknade sig för prenumerationer av både sidans nyhetsbrev och Länsförsäkringars PDF-nyhetsbrev Rödljus. Det visar att många har fått upp ögonen för problematiken med trötthet i trafiken, något som i alla fall till viss del beror att vi väckte frågan om trötthet i trafiken 2006.

I förtroende berättade fler av besökarna om olika intermezzon de varit utsatta för i trafiken på grund av trötthet.

– Nästan varje enskild bilist har varit illa ute vid något tillfälle, menar Skotte och understryker att 25 procent av alla olyckor är trötthetsrelaterade och att mer än hälften av alla yrkeschaufförer vid något tillfälle somnat bakom ratten.

Ny webbsida

Trafikfarligamiljoer.se var en nyhet för många besökare på Elmia. Och det med all rätt eftersom den omlanserades i juni. Det är en

tekniskt avancerad sida med en rad olika funktioner som på sikt kommer att minska antalet trafikfarliga miljöer i landet.

Runt om i Sverige finns det en uppsjö av trafikfarliga miljöer. Som trafikant har det tidigare varit svårt att påverka väghållare, den som har ansvar för den aktuella vägen eller gatan, och att åtgärda missförhållanden.

Den som anmäler en trafikfarlig miljö på sajten belönas med att anmälningen hamnar hos rätt väghållare – men också hos både Länsförsäkringar och NTF.

– Ett utmärkt sätt att skapa opinion och att påverka, säger Stefan Skotte.

I och med att anmälningarna hamnar hos väghållaren Vägverket och kommunala väghållare, får massmedia tillgång till deras diaries. Det öppnar möjligheter om massmedia tar problematiken med trafikfarliga miljöer på allvar.

– En privatperson som slåss mot en trafikfarlig miljö och blir uppbackad av en lokaltidning blir en maktfaktor. Under några kommande år är jag därför övertygad om att hundratals trafikfarliga miljöer kommer att förvandlas till goda trafikmiljöer.

Växer stadigt

Länsförsäkringars monter var välbesökt under mässdagarna. Men trafiken inom området var överlag bra eftersom Lastbilmässan på Elmia växer stadigt. På årets mässa, som var den fjortonde i ordningen, fanns 450 utställare på plats. Det är en ökning med cirka 15 procent, jämfört med senaste mässan år 2006.

► **Glädjande
deltog också
många i både
enkät och
webbtävling.**



Under samtliga fyra mässdagar var Länsförsäkringars monter välbesökt. Något som innebar att skadeförebyggaren Stefan Skotte sammantaget var mycket nöjd med Lastbil 2008.



► **Fortsättning:
Succé på
Elmia**



► **Lastbilarnas
utsläpp har
minskat med
85 procent
under de
senaste åren.**

Lastbilmässans betydelse som mötesplats för alla med anknytning till och intresse för transporter och transportfrågor betonas ytterligare av det faktum att regeringens råd i transportfrågor, Logistikforum, valt att förlägga sin första öppna konferens till Lastbilmässan.

Rådets ordförande, infrastrukturminister Åsa Torstensson, betonade i sitt anförande vikten av samarbete mellan regeringen och transportnäringen samt en öppenhet för nya idéer i arbetet med att minska transporternas påverkan på miljön och klimatet.

– Ett viktigt uppdrag inför Sveriges ordförandeskap i EU år 2009 är att lyfta upp klimatfrågan på dagordningen och fokusera på hållbara godstransporter. I dag finns det många exempel på vd:ar av kött och blod som vågar ta egna initiativ för att minska klimatpåverkan. Det är då vi ser resultat, konstaterade Åsa Torstensson.

Bättre än pålagor

Johan Lindström, vd i Sveriges Åkeriföretag höjde ett varningens finger för att försöka minska klimatproblemen med ökade skatter och pålagor på transportnäringen.

– Vi är järnvägsförespråkare hela bunten i åkerinäringen, men det går inte att flytta över transporter till en icke existerande järnväg, sade Johan Lindström.

Han konstaterade att lastbilarnas utsläpp minskat med 85 procent under de senaste åren.

– Det är en jättebragd. Koldioxidutsläppen och klimatfrågan är prioritet 1A och engagerar hela branschen. Teknik löser det mesta om man sätter lite press och har visioner. Det gäller att sätta mätbara mål och skapa incitament, inte pålagor.

► **FAKTA**

www.trafikfarligamiljoer.se

Den viktigaste funktionen på sajten är att allmänheten har möjlighet att anmäla trafikfarliga miljöer, anmälningar som sedan snabbt når den som har ansvar för vägen.

Det finns även möjligt att läsa tidigare anmälningar, artiklar om trafikfarliga miljöer som har blivit säkra trafikmiljöer tack vare opinion mot väghållaren – men också artiklar där engagemang från inte har resulterat i förbättringar.

www.somnainte.nu

Sajten består av sammanfattningar av huvudbroschyrens "Var vaken mot trötthet i trafiken" sju olika kapitel.

Dessutom finns funktioner för kontakt och beställning av kampanjmaterial. Det stora huvudnumret på sajten är naturligtvis den digitala Zzzticken.

Fortsättning
nästa sida



Livsviktig export

Zzzticken på finska

Zzzticken på ryska.

Och dessutom en egen Zzzticka

till finlandssvenskarna.

**Länsförsäkringars uppmärksammade
snarksticka har nu även fått genomslag
utomlands.**

– Fantastiskt roligt, säger skadeförebyggaren Stefan Skotte, som är mannen bakom kampanjen Var vaken mot trötthet i trafiken.

Finska Trafikskyddet (liekennäturva.fi) beställde i våras 12 000 stickor, 8 000 finska, 2 000 ryska och 2 000 svenska. Lagom till sommarens alla aktiviteter i anslutning till de finska vägarna levererade KrePart, reklam-

Numera finns Zzzticken tillgänglig på finska, ryska och svenska. Men troligtvis blir den snart översatt till ännu flera språk.



► **Fortsättning:
Livsviktig
export**



Erica Vasama vid finska Trafiksäkerhetsskyddet hoppas och tror att Zzztickan ska medverka till att minska antalet trötthetsrelaterade trafikolyckor i Finland.

byrån som har utarbetat lathunden med hjälp av professor Torbjörns Åkerstedts uträkningar, alla Zzztickorna till Trafikskyddet.

– Mycket positivt att Zzztickan även kommer att öka trafiksäkerheten i Finland, säger KreParts vd Mikael Petersson. Men jag är inte speciellt överraskad över finnarnas intresse – med tanke på hur stor mediaintresset för produkten har varit i Sverige. Den berör alla. Efter att ha ställt in sömnstickan en enda gång ökar medvetenheten radikalt för vilket stort problem trötthet i trafiken är.

Det är inte omöjligt att den kommer att exporteras till flera länder. Enligt Stefan Skotte har bland annat Norge visat stort intresse för både trötthetshandboken och Zzztickan.

Uppmärksammats

Liksom i Sverige fick produkten omgående stor publicitet i de finska medierna.

– Redan vid våra aktiviteter visste bilisterna vad Zzztickan var för något, berättar Erica Vasama på Trafikskyddet. Och den har tagits emot mycket väl av bilisterna. Är övertygad att fler än en bilist som har sett stickan tänker sig för innan han eller hon sätter sig i bilen efter att ha varit vaken 18–20 timmar.

Erica Vasama betonar också att de är av god kvalite, hållbara och mycket användbara.

– Enda nackdelen är kanske att det tar en liten stund att förstå hur den fungerar. Men att förklara hur något så sofistikerat som sömnbrist fungerar i verkligheten kan nog trots allt inte göras mycket enklare.

Zzztickan ska delas ut vid Trafikskyddets samtliga evenemang i år. Framför allt då i distrikten ute i Finland där närkontakten med trafikanterna är omfattande.

Tror du att den kommer att rädda liv i Finland?

– Jag är övertygad om att den ökar trafiksäkerheten och på sikt medverkar till att minska antalet trötthetsrelaterade trafikolyckor, säger Erica Vasama.

► FAKTA

Zzztickan

Vem vill att sömnbrist ska ge evig vila? När du sitter bakom ratten och är trött får du aldrig en sista varning innan sömnen övermannar dig. Var därför alltid vaken mot trötthet i trafiken. För att tydliggöra problematiken med sömnbrist i trafiken har Länsförsäkringar SAK AB i samarbete med KrePart och Stressforskningsinstitutet vid Stockholms Universitet, tagit fram Zzztickan.

Sömnbehovet är individuellt. Trots sex till sju timmars sömn kan vakenheten vara reducerad. Se därför Zzztickan som en vägledning vad gäller vakenhet och var observant på din kropps egna signaler.

Med hjälp av Zzztickan kan du på några sekunder få vetskap om din vakenhet är starkt reducerad eller till och med kritisk. Följ bara anvisningarna på framsidan så får du veta om du är en lämplig bilförare just nu.

Exempel: Ställ in antalet timmar du har varit vaken, i det här fallet 18 timmar, i det lilla fönstret till höger.

Följ den lila kurvan tills du möter aktuell nutid, i det här fallet klockan 12.00, vertikala linjer (blå och svarta). Följ därefter den röda horisontella linjen, från knutpunkten, till vänster och läs av din aktuella status. I det här aktuella fallet är din vakenhet strax under 50 procent, det vill säga din vakenhet är starkt reducerad.

Läs mer om trötthet i trafiken
www.somnainte.nu

► **Zzztickan har redan fått stor publicitet i de finska medierna.**

Fortsättningen nästa sida



Goda erfarenheter

Variabla hastighetsgränser har använts på försök på ett tjugotal platser.

Det har haft goda effekter på trafiksäkerheten, och i många fall har även framkomligheten förbättrats, samtidigt som trafikens miljöpåverkan har minskat.

Vägverket har genomfört försök med variabla hastigheter på regeringens uppdrag under åren 2003–2008. Utvärderingen visar att effekterna har varit goda. Därför anser Vägverket att variabel utmärkning av hastighet fortsättningsvis ska kunna användas på särskilda sträckor eller korsningar.

– Variabla hastighetsgränser ger klart bättre hastighetsanpassning vid särskilt riskfyllda situationer än permanent utmärkning. Bilförarna accepterar hastighetsgränserna mer och har generellt blivit bättre på att hålla dem. Många bilister menar också att de har blivit bättre på att hålla avstånd och att de inte kör om lika ofta, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Variabel hastighetsgräns innebär att hastighetsgränsen tillfälligt sänks med omställbara, lysande vägmärken när förhållandena är sådana att det behövs.

I försöket har variabel hastighetsgräns används i fyra typer av situationer. Hastigheterna har minskat i alla situationer, men olika mycket.

Korsningar

Hastigheterna minskar betydligt genom variabel hastighetsgräns i korsningar. Hur mycket beror bland annat på hur korsningen är utformad och hur många bilar som passerar.

Effekten kvarstår även efter lång tid, och hastigheten tycks dämpas även när vägmärket är släckt. Olycksrisken minskar i bästa fall med 15–40 procent med variabel hastighetsgräns, jämfört med permanent lokal hastighetsbegränsning.

Fotgångarstyrda anläggningar

Hastigheterna minskar genom variabel hastighetsutmärkning som aktiveras när gående ska gå över vägen. Fortfarande kör dock många

för fort. Gångtrafikanterna är positiva, men upplever ingen markant ökad trygghet.

Väderstyrda sträckor

Medelhastigheten har sjunkit med upp till 20 km/tim vid besvärligt väglag på sträckor där hastigheten sätts ned i sådana situationer. Antalet dödade och svårt skadade kan minska med upp till 40 procent på utsatta vägsträckor.

Trafikstyrda sträckor

På sträckor där hastigheten sätts ned vid tät trafik är acceptansen för den variabla hastighetsutmärkningen måttlig eller god.

Utmärkningen ger bra information om trafiksituationen. Framkomligheten förbättras vid tät trafik genom ett jämnare flöde.



Variabel hastighetsgräns innebär att hastighetsgränsen tillfälligt sänks med omställbara, lysande vägmärken när förhållandena är sådana att det behövs.

► **Variabel hastighetsgräns innebär att hastighetsgränsen tillfälligt sänks.**

Fortsättningen på nästa sida



Nya hastighetsgränser



Den 15 september ändras hastighetsgränserna på cirka 400 mil svenska vägar.

Från den 15 september kommer hastighetsgränserna på närmare 400 mil Europavägar och viktiga riksvägar att börja ändras.

110 mil får höjd hastighet. Bland annat höjs hastigheten till 120 km/tim på 30 mil motorväg. På 275 mil väg sänks hastigheten.

– Syftet med de nya hastighetsgränserna är att rädda liv. Det sker genom att bättre anpassa hastighetsgränserna till vägens standard.

Hastigheten är helt avgörande för konsekvenserna av en olycka. Om alla körde efter skyltad hastighet skulle 150 människoliv räddas varje år. Samtidigt skulle koldioxidutsläppen minska med cirka 700 000 ton per år, vilket motsvarar utsläppen från 240 000 bilar, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Tydligare

De ändrade hastigheterna börjar skyltas om den 15 september. Det blir både höjningar och sänkningar av dagens hastighetsgränser. För att skapa ”självförklarande” vägar i en god balans mellan kraven på tillgänglighet, trafiksäkerhet, framkomlighet, positiv regional utveckling, jämställdhet och miljö, har Vägverket och landets kommuner sett över hastighetsgränserna.

Dagens hastighetsgränser kompletteras med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Avsikten är att kopplingen mellan vägtyp och hastighetsgräns ska bli tydligare.

Därmed ska trafikanterna få större förståelse för hastighetsgränserna och acceptera dem bättre än i dag.

– Gränserna är satta så att man får samma hastighetsgräns över längre sträckor och därmed en enhetlig utmärkning för att undvika plottrighet, framhåller Ingemar Skogö.

Denna etapp av översynen gäller de nationella vägarna, cirka 800 mil. I nästa etapp kommer hastighetsgränserna på övriga statliga vägar att ses över, cirka 2 000 mil. Ändringarna där genomförs under 2009.

Även kommunerna kommer att ha möjlighet att tillämpa det nya tiostegssystemet i tätorter. Där väntas hastighetsbegränsningarna 30, 40 och 60 km/tim bli allt vanligare. Försök med nya hastighetsgränser pågår redan i tolv kommuner sedan 1 juni 2007. Större förändringar i tätorter kan komma under hösten 2008 och under 2009.

Vägverket kommer att följa upp resultatet av de nya hastighetsgränserna. Kartläggningen beräknas vara klar 2011.

► **Försök med nya hastighetsgränser pågår redan i tolv kommuner sedan 1 juni 2007.**

Fortsättning
nästa sida



Fel fokus

**Tuffare trafikövervakning än tidigare.
Något som inte bilisterna är kritiska till
– men däremot polisen...**

En ny undersökning från VTI visar att en stor andel av poliserna tycker att trafikövervakningen sköts fel, att beslut fattas över deras huvuden och det är för mycket fokus på kvantitet.

– Undersökningens resultat är oroande, understryker VTI-forskaren Sonja Forward.

Att polisens övervakning av trafiken fungerar bra är en förutsättning för att de nationella målen för trafiksäkerheten ska nås. Det har både politiker och Rikspolisstyrelsen förstått och försökt att ge trafikövervakningen högre status bland poliser. I dag är alla poliser ansvariga för trafikövervakning, det ingår i deras tjänst. Jämfört med för tio år sedan

genomförs också mer hastighetsövervakning och fler alkotester.

Kvantitet snarare än kvalitet

Men när Statens väg- och transportforskningsinstitut genomförde en enkätundersökning bland drygt tusen poliser visade det sig att ungefär fyra av tio poliser tycker att övervakningen handlar mer om mängd än kvalitet och de känner inte att dagens trafikövervakning är särskilt meningsfull.

– En stor andel av polismännen anser att övervakningen handlar för mycket om kvantitet – att genomföra en stor mängd tester eller övervakning, i stället för att koncentrera sig på det som poliserna tycker är de största farorna i trafiken, säger Sonja Forward som genomfört studien.

Bland påståendena i enkäten fanns ett som löd: Trafiksäkerheten handlar mer om att

► **Fyra av tio poliser underkänner dagens trafikövervakning.**



Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Fel fokus**

räkna pinnar än att få ned antalet olyckor i trafiken. 40 procent av alla polismän instämde.

– Om det blir för starkt fokus på mängd i stället för kvalitet kan det få absurda följder. Jag var med vid ett tillfälle när en polis stoppade en kvinna som körde 60 på 50-väg. Hon var helt övertygad om att hon hade kört på en 70-väg och att hon snarare körde för långsamt, berättar Forward.

– När hon sa att hon inte hade uppfattat någon 50-skyld svarade polismannen att de flesta missar det. Då är ju något snett. Den kvinnan var ju knappast någon trafikfara och problemet var väl snarare dålig skyltning. Men det var en övervakningsmetod som gav många pinnar på kort tid.

Toppstyrning

VTI genomförde en liknande enkätstudie 1999, i samband med att polisen genomförde närpolisreformen. Jämfört med de siffrorna har det mesta blivit bättre när det gäller attityderna till trafikövervakning. Då tyckte inte ens hälften av poliserna att övervakningen

► **Nästan hälften av poliserna förstår inte varför de måste rapportera statistik från trafikolyckor.**



var särskilt meningsfull. I dag tycker ungefär två tredjedelar att den är det. Ett stort problem kvarstår dock – toppstyrningen.

– Ja, ska man tro undersökningen har polisen problem med sin organisation. Det verkar svårt för fotfolket att göra sig hörda och många poliser uppfattar att besluten fattas över deras huvuden. Den typen av organisation riskerar att inte fungera särskilt bra.

Ett annat problem är rapporteringen av statistik från trafikolyckor, den statistik som ligger till grund för den nationella olycksstatistiken. Många poliser tycker rapporteringen är för svår eller tidskrävande och nästan hälften förstår inte alls varför de ska göra den.

– Det verkar vara få polisdistrikt som använder statistiken i sin övervakning. Statistiken ger ju en klar indikation på vart flest olyckor sker och vart man därför borde koncentrera övervakningen.

Men i dag verkar de flesta inom polisen se statistikrapporteringen som en administrativ syssla som inte har något med trafikövervakningen att göra.

► FAKTA

Polisens inställning

- 65 procent av alla poliser känner starkt att trafikövervakningen är meningsfull. Det är ökning från 46 procent 1999.
- Kommunikationen mellan polisledningen och polistjänstemännen har blivit bättre, men är fortfarande dålig. 2007 ansåg 27 procent att kommunikationen var dålig, 1999 var siffran 30 procent.
- 54 procent av polismännen anser att besluten fattas över deras huvuden.
- 61 procent anser att beslutsfattarna styrs av andra mått på effektivitet än vad fotfolket anser är viktiga.
- 41 procent av poliserna anser att trafikövervakningen handlar mer om att räkna pinnar än att få ned antalet olyckor i trafiken.
- Nästan hälften av poliserna förstår inte varför de måste rapportera statistik från trafikolyckor.

Källa: Polisens attityder till trafikövervakning.
Läs hela rapporten på www.vti.se,
klicka på fliken Forskning & utredning
och sedan vidare till Publikationer.

Fortsättning
nästa sida



VTIs studie visar att de kraftigt höjda fortkörningsböterna hade en lugnande effekt på såväl yrkeschaufförer som privatbilar.



Böter lugnar

Hösten 2006 höjdes bötesbeloppet för hastighetsöverträdelse.

Det gav resultat.

Medelhastigheten sjönk plötsligt med 1,4 kilometer.

Det visar en studie från VTI.

Den 1 oktober 2006 höjdes böterna kraftigt för de flesta trafikförseelser, däribland överträdelser av gällande hastighetsbegränsningar. Att hastighetsnivåerna sänkts momentant när man höjer böterna för hastighetsöverträdelser är helt logiskt. Utländska rapporter har visat att vid bötesbeloppshöjningar kan man förvänta sig att hastigheterna minskar mest där bilisterna känner att upptäckrisken är som störst, exempelvis på vägavsnitt med hastighetsövervakningskameror.

Skylltforden har finansierat ett utvärderingsprojekt som VTI har genomfört och dokumenterat.

Syftet med studien var att se effekten av bötesbeloppshöjningen 1 oktober 2006 och om den är större på kameraövervakade sträckor än icke övervakade.

13 platser

Hastighetsmätningar har gjorts på sammanlagt 13 platser i tre områden: dels på E20 runt Skara, dels på riksväg 50 vid Omberg i västra Östergötland och slutligen på riksväg 55 söder om Katrineholm, samt på närliggande kontrollsträckor. Föremätningarna har gjorts i mitten

av september och eftermätningarna under två veckor från mitten av oktober 2006. På sträckorna med automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) i de tre områdena har mätningarna gjorts såväl direkt mot en ATK-kamera, som i motsatt riktning, och dessutom på en del av sträckan där inte någon kamera är synlig.

Dessutom har hastighetsmätningar gjorts på en närliggande sträcka med ungefär samma trafikförhållanden som på ATK-sträckan. På så sätt har alltså mätningarna gjorts i första hand på trafik som åker rakt mot en ATK-kamera – men också som kontroll, i motsatt riktning vid kameran, mellan kamerorna, och på en väg som inte har övervakningskameror.

Stor respekt

Mätningarna visar att den momentana effekten av bötesbeloppshöjningen 1 oktober 2006 genomsnittligt uppskattats att vara en minskning med 1,4 kilometer i timmen. Den är statistiskt signifikant. Det är en mycket stor effekt av en ickefysisk åtgärd. Effekten verkar dock vara störst på kontrollsträckorna och minst i direkt anslutning till ATK-kamerorna, vilket inte stämmer med utländsk erfarenhet.

Det kan tolkas som att respekten för de svenska ATK-installationerna var hög redan före böteshöjningen. Även andelen fortkörare har minskat mest i trafikströmmarna på kontrollsträckorna. Om de uppmätta hastighetsminskningarna blev bestående kan däremot inte detta projekt uttala sig om.

► **Effekten av bötesbeloppshöjningen uppskattas vara en minskning med 1,4 km/tim.**

Fortsättning
nästa sida



Yrkesförare en risk?

Yrkesförare agerar mer riskfyllt än privatbilister i trafiken.

Däremot är orsaken till detta beteende inte lika väldokumenterat.

Det visar en studie signerad VTI.

Det övergripande syftet med studien från VTI var att få en djupare kunskap om vad som påverkar yrkesförare att begå regelbrott i trafiken. En sådan kunskap kan ligga till grund för olika former av påverkanskampanjer. Studien består av två olika delar, en kvalitativ och en kvantitativ.

I den kvalitativa delen intervjuades åtta olika personer som representerar arbetsgivare och branschorganisationer, i syfte att få en fördjupad kunskap om yrkesförarens regelefterlevnad. Denna delstudie låg även till grund för utformandet av en enkät i delstudie 2 samt tolkningen av de kvantitativa resultaten. Den kvantitativa delen är därmed en enkätstudie riktad till fyra olika grupper av yrkesförare (förare av tunga fordon, buss, taxi och budbil). Enkäten bygger på en utökad version av teorin Theory of Planned Behaviour, där attityd, subjektiv norm, upplevd kontroll, deskriptiv norm samt vana ingår som förklaringsvariabler.

Oacceptabelt beteende acceptabelt

Resultaten från den kvantitativa studien visar att 15–30 procent av yrkesförarna har för avsikt att köra 15–20 kilometer för fort i tätort och utanför tätort inom de närmaste tre veckorna från det att enkäten besvarades.

Den högsta andelen fortkörning var utanför tätort. För en betydligt större andel (61–73 procent) har fortkörningsbeteendet utförts någon enstaka gång. Eftersom yrkesförare ständigt är ute på vägnätet innebär även enstaka fortkörningar en påtaglig trafikfara. Om man dessutom tar med i beaktandet att två av förargrupperna kör stora fordon (tungt fordon och buss) så är det inte svårt att se vilka konsekvenser detta beteende får för trafiksäkerheten. Resultaten visar också att de som avser att bryta mot regeln upplever att konsekvensen av beteendet är relativt positivt, eftersom det gjorde körningen mera angenäm – samtidigt



Studien visar att yrkeschaufförerna har problem med att följa de regler som råder i trafiken.

som de kom fram snabbare. En annan faktor som är värd att poängtera är att förarnas beteende upplevdes som acceptabelt av arbetskamraterna, samt att även en liten andel upplever att de får gehör från arbetsgivaren. En slutsats från detta är att de som bryter mot hastighetsregler inte upplever något större tryck från vare sig själva eller de andra att ändra sitt beteende, eftersom de också har en positiv attityd till förseelsen.

Hög andel slarvar med bältet

I studien undersöks även förarnas användning av bilbälte. Resultaten visar att det i likhet med hastighet beror på var man befinner sig: utanför tätort har 12 procent för avsikt att inte använda bilbältet medan detsamma inom tätort

► Studien består av två olika delar, en kvalitativ och en kvantitativ.



► **Fortsättning:
Yrkesförare
en risk?**



gäller 25 procent av förarna. En relativt stor andel (42 procent och 54 procent) anger att de någon enstaka gång inte använt bilbältet, vilket tyder på att för ungefär hälften av förarna har beteendet inte blivit automatiserat. Detta är en hög andel och betydligt högre än bland privatbilister.

De faktorer som förklarar varför man inte använder bilbältet är att det är angenämare utan och att man enbart kör en kort sträcka. Det sistnämnda gäller framförallt inom tätort. Även den subjektiva normen påverkar beteendet eftersom de som inte använder bilbältet upplever att framför allt kollegor men även arbetsgivare accepterar detta.

Stress orsak till regelbrott

Tidigare studier har visat att företagets kultur och arbete med säkerhetsfrågor har ett stort inflytande på förarnas beteende i trafiken. Under intervjuerna framkom det att de flesta företag har en trafiksäkerhetspolicy. Konkret betyder det att man installerat olika tekniska stödsystem i bilarna samt att man arbetar med olika former av utbildning riktad till de anställda. Däremot är det inte lika vanligt att man följer upp verksamheten och därför saknas mått på antalet olyckor, antalet förseelser och även effekten av utbildningsansatserna.

Även frågor om arbetsförhållanden undersöktes i studien. Resultaten visar att en stor andel av förarna anser att tempot är högt och att konkurrensen med andra företag kan leda till att man bryter mot reglerna. Att konkurrensen är hård inom denna bransch är något som de intervjuade ständigt återkommer till. Enligt dem är detta en bidragande orsak till regelbrott i trafiken.

Resultaten från enkätstudien stödjer delvis denna slutsats men visar att bilden är något mera komplex. Visserligen upplevs konkurrens-

en som stor samtidigt som det också ökar deras benägenhet att själva bryta mot reglerna. Detta skulle då kunna tolkas som bristande kontroll från förarnas sida, det vill säga att de gjorde något som bröt emot deras egen övertygelse, om det inte var så att förarna själva hade en positiv inställning till beteendet.

Trots detta bör arbetsförhållandena för yrkesförare uppmärksammas eftersom ett högt tempo inte gynnar ett trafiksäkert uppträdande. Resultaten av studien visar även att ungefär en femtedel av förarna slarvar med vilotider vilket innebär att man äter då man kör bil och att lastningen räknas in som vila.

Ändrade beteenden nyckeln

Slutsatsen från denna studie är att bristande regelefterlevnad är ett problem bland yrkesförarna. Orsaken till problemet beror på felaktiga attityder, en förlåtande norm, en känsla av att man bemästrar beteendet och att beteendet blivit vanemässigt. För att öka trafiksäkerheten bör därför fokus ligga på att påverka de värderingar som i denna studie visar på ett starkt samband med intentionen.

De flesta företag har en trafiksäkerhetspolicy men för att öka dess effekt bör arbetet följas upp och konkretiseras mera. Olika incitament kan även införas där de som uppträder på ett korrekt sätt får en bonus. Eftersom en stor andel av förarna i denna studie pekat på att tempot är högt, är det även viktigt att diskutera risker i samband med hastighetsöverträdelser. Det bör också framhållas att ett lugnt körsätt kan minska stressen och därmed också förebygga framtida sjukdomar. Den negativa effekten av den ökande konkurrensen framgick i båda delstudierna och är något som bör tas på allvar. I detta avseende är det viktigt att både företagen och upphandlarna tar sitt ansvar för att öka regelefterlevnaden i trafiken.

► **Många av
förarna i
studien
tycker att
tempot är
för högt.**

Fortsättning
nästa sida



”Vaccineras” mot droger

Vi tvekar inte att vaccinera våra barn mot olika sjukdomar innan utlandsresan.

Däremot vaccineras inga barn mot alkohol- och drogproblematiken.

Men det vill MADD, Mothers Against Drunk Driving, ändra på genom att lansera ett innovativt preventionsprogram.

– Tyvärr har vi inte ett naturligt förhållande till att tidigt påverka människor när det gäller alkoholvanor eller vad rattfylleri kan ställa till med, säger Lasse Lewerth, MADD. Därför har vi startat uppbyggnaden av ett preventionsprogram som tagits fram i USA. Där används det på ett 70-tal skolor och sprids hela tiden vidare över kontinenten. Programmet heter Protecting You/Protecting Me och är ett utvärderat program som används i grundskolorna i USA. Programmet tar små barn på stort allvar när det gäller alkohol- och drogproblematiken. Omfattningen är 42 timmar utslaget på fem år och utbildningen integreras i den vanliga undervisningen. Redan i årskurs 1 börjar man prata om alkohol och droger. MADD i USA kallar det för en tidig vaccination och det är en av anledningarna till att vi nu tagit programmet till Sverige.

I Sverige har vi sedan urminnes tider börjat prata om exempelvis rattfylleri i slutet av grundskolan och satsat mer under gymnasieåren, med motiveringen att det är då man börjar bli motorburen. Ungdomarna börjar köra moped och lite senare står de i begrepp att ta körkort. Samhället hänvisar till olycksstatistik som säger att den mest utsatta gruppen för döds-

och skadeolyckor med inblandning av alkohol finns bland åldrarna 18–25 år. MADD tycker att det är på tok för sent att börja med insatser när vi närmar oss körkortsåldern. Vid det laget ska pedagogiken och kunskaperna vara en påminnelse och läggas på en högre nivå än för yngre elever.

Går på djupet

– Protecting You/Protecting Me är ett påverkanprogram som på djupet tar upp problematiken för de yngre eleverna. I USA använder man sig av antingen ordinarie lärare, poliser eller gymnasieelever som coacher till de mindre barnen.

MADD i Sverige har fått ett ekonomiskt stöd från Socialstyrelsen, som nu används till att ta hand om den amerikanska förlagan och manualen, översätta materialet, slänga bort saker som inte passar oss, och till sist – någon gång under 2009 – genomföra ett pilotprojekt på en grundskola/gymnasieskola i Kalmar län.

Varför Kalmar? Jo, Kalmar Högskola har varit enastående i sitt mottagande av programmet innehåll. Max Hansson, forskare vid högskolan har med energi och vilja baxat fram projektet internt på högskolan, vilket lett till att just nu i sommar har åtta lärarstudenter genomfört översättningsarbetet av den totala manualen. Manualen omfattar fem årskurser och ligger nu färdig på svenska.

– MADD tror på det här programmet och jobbar aktivt för att det ska spridas nationellt på sikt. I första skedet handlar det dock om ett pilotgenomförande under 2009 med åtföljande utvärdering.

► **MADD betyder Mothers Against Drunk Driving, och betyder ungefär ”Mödrar mot rattfylla” på svenska.**



MADD vill vaccinera mindre barn mot alkohol och droger genom tidig och omfattande information.

Vägverkets policy att lämna över utvecklingsprojekt till en kommersiell aktör kommer att underlätta för både yrkesförare och privatbilister.



Destia Traffic ny leverantör

Ett omfattande utvecklingsarbete vad gäller RDS-TMC. Men nu lämnar Vägverket över till Destia Traffic.

Vägverket har sedan 1998 tillhandahållit tjänsten RDS-TMC (Radio Data System – Traffic Message Channel). Vägverkets strategi är att utveckla lösningar som kommersiella aktörer sedan tar över och vidareutvecklar. Därför kommer nu Destia Traffic fortsätta att utveckla RDS-TMC.

RDS-TMC håller på att utvecklas till en världsomspännande tjänst och är i dag en standardfunktion i de flesta system för fordonsnavigering.

– En av Vägverkets uppgifter är att utveckla tekniska hjälpmedel för vägtransportssystemet. När en marknad har utvecklats är det dags för kommersiella aktörer att ta över. I detta fall har vi utvecklat RDS-TMC-tekniken och nu fortsätter Destia Traffic att kommersialisera tjänsten på en bredare marknad samt tar över ansvaret för vidareutvecklingen, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Stor leverantör ska ge utökad service

Destia Traffic är Finlands största leverantör av trafikinformationstjänster och håller för närvarande på att utöka servicen till Norden och Baltikum. För tillfället tillhandahåller Destia Traffic TMC-tjänsten i Finland.

– Målet är att vi ska leverera bästa tillgängliga trafikinformation i alla länder där vi

är etablerade. I juni börjar vi sändningarna för TMC-tjänsten i Norge och i slutet av sommaren är det dags för Sverige. Snart kommer Destia Traffic att kunna erbjuda ett område med enhetliga TMC-tjänster i Finland, Sverige och Norge, säger Sampo Hietanen, chef för Destia.

RDS-TMC-tjänsterna tillhandahåller aktuell information om tillbud, olyckor, trafikstockningar, större vägarbeten och så vidare. TMC-tjänsten rapporterar också om farligt väglag, såsom blixthalka eller snöoväder.

Realtidsinformation gör det lättare att förutse tillståndet i trafiken, vilket ökar trafiksäkerheten. Att välja rätt väg och att få information i förväg om vad som händer längs vägen sparar tid, pengar och miljön samtidigt som resan blir trevligare.

– Genom att ha tillgång till sådan information kan bilisterna undvika trafikstockningar och därmed minska både utsläppen och bränslekostnaderna, säger Sampo Hietanen.

Gratis databas och fortsatt myndighetsstöd

Enligt kontraktet godkänner Vägverket att Destia Traffic tar över Vägverkets förbindelse med Teracom. Destia Traffic kommer att tillhandahålla kommersiella tjänster i Sverige. Vägverket kommer att stödja att RDS-TMC blir en en tjänst som i framtiden omfattar hela Europa. Vägverket kommer fortsättningsvis också att förvalta den nationella geografiska databasen för RDS-TMC och upplåta den gratis till alla aktörer inom RDS-TMC.

► Att välja rätt väg och att få information i förväg om vad som händer längs vägen sparar tid.

Fortsättning
nästa sida





Skottes reflektioner

Miljöbilar är inne.

Försäljningen slår alla rekord.

Och under årets första sex månader ökade miljöbilsregistreringarna med 89 procent.

Under sommarmånaderna hade 62 procent av de nya bilarna något annat drivmedel än bensin, det vill säga diesel, E85, gas eller elhybrider. Naturligtvis är det bra. Till varje pris måste vi få bukt med klimatförändringarna.

Men... hur kommer det sig egentligen att intresset för miljöbilar är så stort? Tja, det handlar inte bara om miljömedvetenhet. Kan några andra orsaker vara?

- Lägre förmånsbeskattning av miljöbilar.
- 10 000 kronor i miljörabatt från regeringen till privatpersoner som köper miljöbil.
- Undantag från trängselavgifterna i Stockholm.

Dålig miljö dödar. Men det gör trafiken också. Varje år förolyckas cirka 500 människor medan mångdubbelt fler skadas allvarligt.

Och då ställer jag mig frågan: Är det inte tid för regeringen att stimulera trafiksäkerhetshöjande teknik i våra bilar. Teknik som sparar liv.

Dessvärre motverkas trafiksäkerheten av dagens politik. Kostnaderna för trafiksäkerhetshöjande extrautrustning får fullt ut bekostas av bilköparen.

För närvarande är det exempelvis enbart handsfreeinstallation av mobiltelefoner som inte tas upp som grund för förmånsbeskatt-

ningen av tjänste-/förmånsbilar. I övrigt höjs förmånsvärdet – och därmed skatten – för dem som väljer livsbesparande extrautrustning. Den borde tvärtom undantas från extra beskattning. Exempel på trafiksäkerhetsutrustning som borde stimuleras istället för att straffbeskattas är:

- Alkolås.
- Sensorer som varnar för fordon som befinner sig i den döda vinkeln.
- Automatiska nödbromssystem som ”bromsar själv” om man närmar sig ett föremål för snabbt.
- Effektiva whiplashskydd.
- Hastighetspåminnare (ISA).
- Trötthetsvarnare som signalerar om bilen rör sig som om den framförs av trött förare.

Att stimulera intresset för miljöbilar har gett resultat. Nu är tiden inne för att få folk att köpa bilar som är utrustade på ett sådant sätt att de minskar både antalet trafikolyckor och antalet dödsoffer.

*Stefan Skotte,
Skadeförebyggare
Länsförsäkringar
Företagsmotor*



► **Teknik som sparar liv måste vara skattefri.**

► **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

Produktion: KrePart AB

Kontakt: Mikael Petersson, mikael@krepart.se

Adress: Box 4010, 572 04 Oskarshamn

Telefon: 0491-178 80

Hemsida: www.krepart.se