

# Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar

Nr 9 september 2008



## ▶ Läs om:

- ▶ **Unik ungdomssatsning**  
sid 1–3
- ▶ **Slitna däck trafikfara**  
sid 4–5
- ▶ **Fartkamerorna är effektiva**  
sid 6
- ▶ **Skärpning krävs**  
sid 7
- ▶ **Krafttag fordras mot yrkesförare**  
sid 8–9
- ▶ **Yrkesförare ännu bättre**  
sid 10
- ▶ **Dödsfallor kan mätas fram**  
sid 11–13
- ▶ **Dödsolyckor med fyrhjulningar ökar**  
sid 14
- ▶ **Notiser**  
sid 15
- ▶ **Skottes reflektioner**  
sid 16



Under upplevelsedagarna får gymnasieeleverna bland annat se hur en bil ser ut efter en kraftig olycka.

## Unik ungdomssatsning

**Kör inte på fyllan.**

**Åk inte med någon som är alkohol- eller drogpåverkad.**

**Ha nog med mod och argument för att stoppa en kamrat som tänker köra berusad.**

Östgöta Brandstodsbolag har tillsammans med ytterligare intressenter i Norrköpings och Linköpings kommun tagit till ett unikt krafttag för att få unga människor att förstå vilka risker det medför att sätta sig i en bil, på en motorcykel eller moped onykter.

Varje år får eleverna i gymnasiets årskurs 2 en ordentlig genomgång vad gäller konsekvens-

erna av köra rattfull och hur farligt det är att åka med någon som är alkohol- eller drogpåverkad.

Bakom Dont Drink & Drive i Östergötland står Vägverket, Polis, Räddningstjänst, Östgöta Brandstodsbolag, Linköpings och Norrköpings gymnasieskolor, kommunernas alkohol- och drogsamordnare, Försvarets Motorklubb och Svenska Kyrkan.

Bakgrunden till projektet är att mer än 50 procent av just ungdomar mellan 15 och 24 år som dör i trafiken har varit alkohol- och/eller drogpåverkade.

– Denna siffra vill vi minska genom projektet,

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Unik  
ungdoms-  
satsning**

för det kan inte vara meningen att det ska hållas en begravning varje vecka för en ung människa som har dött en onödig död i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka? säger Peter Moberg, skadeförebyggare vid Östgöta Brandstodsbolag.

Satsningen i Östergötland är väl genomtänkt. Och frågan är om det finns någon motsvarighet till projektet i övriga Sverige.

– Ungdomarna är mycket mottagliga för informationen. Under mina föreläsningar kan man höra en knappnål falla, säger Peter Moberg, skadeförebyggare vid Östgöta Brandstodsbolag. Jag är övertygad om att den samlade insatsen innebär att vi minskar antalet trafikolyckor där det finns berusade ungdomar inblandade.

► **Upplevelsedag**

Varje år får alltså cirka 4 000 gymnasieelever delta i en upplevelsedag som är fördelad över två halvdagar.

Det hela inleds med en samling i kyrkan. Eleverna får sedan delta i två gripande föreläsningarna. En pappa berättar om sorgen efter sin son, som förolyckades i samband med att han åkte med en rattfull kamrat. Och hur han upplevde när polis och präst meddelade döds-

budet mitt i natten. I den andra föreläsningen berättar en ambulansförare om den så kallade Svartmålaolyckan, där tre ungdomar förolyckades, hur ungdomar dog i hans armar och traumat om och kring olyckan.

– Föreläsningarna får ungdomarna att förstå att det inte är någon lek att köra på fyllan eller att åka med någon kompis som är berusad.

**Mer praktisk**

Den andra halvdagen är av mer praktisk karaktär. Ungdomarna får gå runt till fyra stationer där de bland annat får känna på hur det känns att volta runt i en bil och ändå sitta kvar med hjälp av bilbältet. De får också se en rejält krockad bil, får veta hur olycksplatsen ser ut efter en smäll och höra vilka följder det får om du kört berusad när det smäller.

Räddningstjänsten finns på plats och demonstrerar sin utrustning och hur de tar loss en fastklämd bilist. Naturligtvis finns också tid för att prova den utrustning polisen använder för att avslöja berusade förare.

**Stor uppmärksamhet**

Östgöta Brandstodsbolags del i projektet består i att förklara de ekonomiska konsekvenserna av att aktivt vara inblandad i



► **Fortsättning:  
Unik  
ungdoms-  
satsning**

► **En rattfylleri-  
olycka kan  
rasera livet  
för flera  
ungdomar  
på många  
olika sätt.**

en alkoholrelaterad trafikolycka. Till sin hjälp har Moberg och hans kollegor en film, som de själva skrivit manus till. Den handlar om hur ett par kompisar tar bilen efter att ha festat till det och hur de senare krockar med ett par på motorcykel. Motorcyklisten dör och passageraren blir förlamad. Filmen visar hur bilföraren döms för grovt rattfylleri, grov olovlig körning, grov vårdslöshet i trafik, vållande till kroppsskada och vållande till annans död.

Förutom fängelsedomer återkallas körkortstillståndet på obestämd tid. Filmen tar också upp det faktum att föraren blir skadeståndskyldig livet ut i och med ett löpande krav på försäkringsbolaget på mellan två och åtta miljoner.

– En rattfylleriolycka kan radera livet för flera ungdomar på flera olika sätt.

Peter Moberg tycker att filmen är en mycket värdefull investering.

– Det märks att de tar den till sig. Efter filmvisningen bombarderas jag formligen med frågor, säger han.

#### **Bra investering**

Peter Moberg får förklara allt från hur trafik- och kaskoförsäkring fungerar till hur skadereglering går till och vilka straff som kan bli aktuella vid olika rattfylleribrott.

Under hösten informerade Moberg Linköpings och Norrköpings gymnasieelever



Vältbilen är en obehaglig upplevelse för gymnasieeleverna.



Peter Moberg skadeförebyggare vid Östgöta Brandstodsbolag och konsulten Helena Hellsten är övertygade om att satsningen på Dont Drink & Drive får många ungdomar att tänka till på vilka risker det medför att köra full.

vid inte mindre än ett 70-tal halvtimmeslånga föreläsningar.

– Men det är väl investerad tid om min insats innebär att en enda presumtiv rattfyllerist väljer att inte sätta sig bakom ratten i berusat tillstånd, säger han.

Hans förhoppning är givetvis också att fler länsbolag tar den här problematiken på allvar och intensifierar kampen mot alkoholrelaterade ungdomsolyckor i trafiken.

Efter upplevelsedagarna följer skolorna upp med olika projekt. Det kan handla om allt från att skriva en uppsats i ämnet, göra en presentation om alkohol och droger, värderingsövningar till rollspel.

Under vårterminen avslutas satsningen med att eleverna får se en multimedieföreställning som heter Längre Leve Livet, som skildrar hur rattfylleriet på olika sätt drabbar tre personer.

#### ► **FAKTA**

##### **Alkoholvanor**

I dag dricker vi svenskar mer alkohol än vi gjort under de senaste hundra åren. 1996 drack alla från 15 år uppåt i genomsnitt 8 liter ren alkohol (100 procent) per år. 2006 är den siffran uppe i cirka 10,2 liter ren alkohol per person och år.

Cirka 70 procent av alkoholen dricks under helgerna.

Man behöver inte vara ett geni för att inse att rattfylleriet också ökar. Och ökar rattfylleriet, kommer ännu fler att dödas i trafiken.

Ändå görs mer än 14 000 bilresor per dag med berusade förare i det här landet. Var tredje rattfyllerist är mellan 18 och 24 år.

Fortsättning  
nästa sida





## Slitna däck trafikfara

**Var fjärde bil du möter har minst ett slitet däck – utan att föraren vet om det.**

Mätningar vid däckrazzior runt om i Sverige i slutet av augusti och början av september 2007 visar att en tredjedel av alla drygt 3 000 undersökta bilar har minst ett slitet däck (3 mm mönsterdjup eller mindre). Samtidigt är det bara 20 procent av dem som kör med slitna däck som är medvetna om detta. I praktiken innebär detta att var fjärde bil som rullar på våra vägar körs på slitna däck utan att föraren vet om det.

– Om förare kör med slitna däck utan att vara medvetna om det ökar risken för olyckor, säger Mats Carlsson, utvecklingschef på NTF. Vet man om att man har slitna däck, har man i alla fall en teoretisk möjlighet att kompensera risken genom att sänka farten. Vi vill vi öka förarens medvetenhet om däckens betydelse så att man regelbundet kontrollerar dem och förstår varför det är viktigt att byta dem i tid.

Av alla undersökta bilar hade 5,3 procent minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm). Kvinnliga förare hade mer slitna däck än manliga förare och äldre

bilar hade överlag mer slitna däck än nyare bilar.

### Dålig koll

Resultat från däckrazziorna 2007 visar att var tionde bil hade 1,6 bar eller mindre i minst ett däck. Detta kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering. Drygt var fjärde bil hade under 2,0 bar på minst ett däck, där redan 2,0 bar är alldeles för lågt lufttryck för de flesta bilar. Två av tre förare hade heller inte kontrollerat lufttrycket den senaste månaden eller visste inte när detta gjorts senast.

En bidragande orsak till att svenska bilister sliter ut sina däck är att många kör med för lågt lufttryck i däcken. Lågt lufttryck innebär också ökad bränsleförbrukning och risk för att tappa kontrollen över bilen i en kritisk situation.

Kvinnliga förare hade generellt sämre koll på lufttrycket än manliga förare och däck på äldre bilar hade generellt sämre lufttryck än däck på nyare bilar.

### Regionala skillnader

Däckrazzior genomfördes förra året i tolv län. Länen var Västerbotten, Västernorrland, Uppsala, Stockholm, Gotland, Sörmland, Västmanland, Värmland, Västra Götaland, Halland, Jönköping och Kronoberg. Jönköpings och Uppsala län utmärkte sig som bättre än övriga län där däckrazzior genomfördes. Sämst däck fanns i Gotlands län.

När det gäller aktiv säkerhet, att undvika att en trafikolycka inträffar, spelar bra däck en avgörande roll. Enligt undersökningar i Finland finns någon däckrisk med i var sjunde trafikolycka med dödlig utgång. Exempel på däckrisker är för väglaget olämpliga däck, slitna däck och däck med dåligt lufttryck.

Under perioden fredagen den 5 till fredagen den 12 september 2008 genomfördes däckrazzior på ett stort antal platser runt om i Sverige. Vid däckrazziorna gör Polisen en ordinarie trafikkontroll, där föraren bland annat får visa körkort och genomgå nykterhetsprov. När trafikkontrollen är klar erbjuds föraren att få bilens däck undersökta. Däckkontrollen är frivillig.

Medan däckspecialister mäter mönsterdjup och lufttryck berättar en trafiksäkerhetsexpert från NTF om varför det är viktigt att ha bra mönsterdjup och rätt lufttryck i däcken. Föraren får också svara på ett par frågor.

► **Om förare kör med slitna däck utan att vara medvetna om det ökar risken för olyckor.**



► **Fortsättning:  
Slitna däck  
trafikfara**

När däckkontrollen är klar får föraren en mönsterdjupsmätare, en blankett med uppmätt mönsterdjup och lufttryck på bilens däck samt ett informationsblad.

– Polisen gör egentligen däckrazzior varje dag, eftersom däckens skick är en av de saker vi kontrollerar när vi utför flygande inspektioner längs vägarna, säger Inge Carreman, trafikpolischef på Polismyndigheten i Södermanlands län. Men i kampanj Däckrazzia kan de förare som vill, få en mer utförlig kontroll av statusen på bilens däck. Dessutom sätter kampanjen fokus på förarens eget ansvar att hålla koll på bilens tekniska utrustning.

Kvinnor håller generellt sämre koll både på däck och lufttrycket i däcken. Det visar de däckrazzior som genomfördes under augusti och september.



► **FAKTA**

**80 däckrazzior**

Under perioden 31 augusti till 7 september genomfördes 80 däckrazzior. Totalt kontrollerades 3 119 bilar i 12 län. Länen var Västerbotten, Västernorrland, Uppsala, Stockholm, Gotland, Sörmland, Västmanland, Värmland, Västra Götaland, Halland, Jönköping och Kronoberg.

Kontrollerna gav vid handen att det finns mycket i övrigt att önska av de svenska bilisterna när det gäller däck.

- 32,5 procent av alla undersökta bilar hade minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup). Om de uppmätta värdena vid däckrazziorna är representativa för hela Sverige skulle det innebära att cirka 1,4 miljoner bilar på Sveriges vägar har minst ett slitet däck.
- Fyra av fem (79,7 procent) av dem som hade minst ett slitet däck på bilen var inte medvetna om detta. Om de uppmätta värdena är representativa innebär det att var fjärde bil på Sveriges vägar (25,9 procent) körs av en förare som har minst ett slitet däck på bilen utan att vara medveten om detta.
- Kvinnliga förare var i ännu mindre grad än manliga förare medvetna om när de hade slitna däck på bilen. Andelen som kör på minst ett slitet däck är också något högre bland kvinnliga förare (34,8 procent) än samma andel för manliga förare (31,3 procent).

- Äldre bilar hade generellt mer slitna däck än nyare bilar.
- 5,3 procent av alla undersökta bilar hade minst ett olagligt däck (<1,6 mm mönsterdjup).
- En något större andel kvinnliga förare än manliga förare körde på däck med olagligt mönsterdjup.
- 7,9 procent av bilar som var 10 år eller äldre hade minst ett däck med olagligt mönsterdjup.
- Medelmönsterdjupet på det mest slitna däcket på undersökta bilar var 4,0 mm.
- 69,1 procent av förarna angav att det var längre än en månad sedan de kontrollerade lufttrycket, alternativt inte visste när det kontrollerades senast.
- 9,6 procent av alla undersökta bilar hade mycket lågt lufttryck i minst ett däck (0–1,6 bar).
- 27,1 procent av alla undersökta bilar hade under 2,0 bar i minst ett däck.
- Kvinnliga förare hade generellt sämre koll på lufttrycket än manliga förare.
- Däck på äldre bilar hade generellt sämre lufttryck än däck på nyare bilar.
- Det genomsnittliga lufttrycket var 2,3 bar.
- Jönköpings och Uppsala län utmärkte sig som bättre än övriga län där däckrazzior genomfördes. Sämst däck fanns i Gotlands län.

► **3 119 bilar  
kontrollerades i  
12 län.**

# Fartkamerorna är effektiva

**Hela 57 procent av landets bilförare kör för fort.**

**Men de nya fartkamerorna är effektiva.**

**En undersökning av 51 vägsträckor visar att antalet döda och svårt skadade minskade med 34 procent sedan kameror kommit upp.**

Hastigheten på 63:an norr om Karlstad sjönk med drygt tio kilometer i timmen sedan de nya fartkamerorna monterats upp.

Det är Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, som har genomfört undersökningen efter att 51 vägsträckor runt om i landet under 2006 försetts med fartkameror.

Anders Gelin, nationell samordnare för fartkamerorna på Vägverket, är nöjd med att olyckorna minskat så kraftigt. Sträckorna som valts ut i undersökningen har varit extra hårt olycksdrabbade.

## Stor minskning

– Resultatet med en minskning av antalet döda och svårt skadade med 34 procent följer i stora tal de beräkningar som VTI gjorde innan

kamerorna sattes upp och vi ser att kamerorna har stora effekter.

– Och kring årsskiftet kommer vi att presentera ytterligare information av den här studien, bland annat hur medelhastigheten har gått ned.

## Positiva signaler

I Värmland är det sträckan Karlstad–Molkom på 63:an som finns med i undersökningen och även här ser man tydliga positiva signaler på hastigheten efter satsningen på tio kameror.

– Hastigheten mättes i maj 2006 och vid samma tid i fjol vid två kameror mellan Karlstad och Vallargärdet. Vid den ena i riktning mot Molkom sjönk hastigheten med 12 kilometer i timmen från 97 till 85, säger Joakim Elfving, trafikforskare på Vägverket.

Vid kameran i riktning Karlstad minskade hastigheten med i stort sett lika mycket och andelen som körde för fort sjönk från var tredje till var tionde.

## Fler kameror?

VTI mätte även hastigheten mellan två kameror på sträckan och där minskade farten med 3–4 kilometer i timmen.

- Mätningar vid Spekedkorset på 61:an väster om Arvika där nya kameror sattes upp i fjol visar liknande resultat. Där sjönk medelhastigheten från 76 till 63 kilometer i timmen. Hastighetsöverträdelserna har minskat från 65 procent till 10 procent.
- Även på E 18 på Sörmon har farten gått ned sedan Vägverket försåg sträckan med fyra kameror för ett år sedan. Medelhastigheten har sjunkit från 91 till 84 kilometer i timmen och andelen som körde för fort gick ned från 45 procent till tio procent.

Om och när det blir ytterligare kameror på våra vägar är ännu oklart.

– Vi är inne i en budgetfas och tittar på vilka åtgärder som ska genomföras den närmaste tiden. De fasta kamerorna är väldigt verkningsfulla tillsammans med de nya mobila. Vi funderar på hur vi tillsammans med andra medel och polisens övervakning kan uppnå en optimal effekt.

▶ **Antalet döda och skadade minskade med 34 procent sedan kameror kommit upp.**



VTIs mätningar visar att fartkamerorna är mycket effektiva – överallt där de har placerats upp.



# Skärpning krävs

– Nu är det hög tid för alkoholstillverkarna att visa framfötterna. Den rent tekniska utvecklingen på det här området går alldeles för långsamt. Ny, enkel och smidig teknik måste fram snabbt för att alkohol ska bli var mans egendom i trafiken, understryker MHF:s vd Tom Bjerver.



Hittills har allt strålkastarljus riktats mot politiker och beslutsfattare i alkoholfrågan: många frågar oroligt varför det dröjer med beslutet om obligatoriska alkohols i alla nya bilar från 2012.

– Nu måste vi också ställa högre krav på tillverkarna, säger MHF:s vd Tom Bjerver, som länge stått i spetsen för opinionsbildningen i den här frågan.

Enligt MHF:s vd börjar det bli bråttom för tillverkarna att presentera bättre, billigare och ännu mer användarvänlig teknik för alkoholen.

– Det som finns i dag är inte tillräckligt bra för att användas av tiotusentals vanliga bilister i full skala. Tekniken är ok för yrkestrafiken, men för vanligt folk krävs mer lätthanterlig teknik.

## Stora resurser

– Tillverkare och leverantörer har lagt för stora resurser på marknadsföring och för lite på produktutveckling.

Vägverket har nu lagt fast de nya målen för Nollvisionen, som innebär att antalet döda ska ned till 220 per år senast år 2020.

– En viktig del i Vägverkets plan är att 99,9 procent av trafikarbetet ska utföras av nyktra förare. Det betyder att antalet onyktra i trafiken ska halveras. För att klara det krävs det alkohols i alla nya bilar, säger Tom Bjerver.

En statlig utredning, som hade stöd av alla riksdagspartier utom moderaterna, satte målet till 2012 för införande av alkohols i varje nyregistrerad personbil i Sverige. Socialdemokraternas trafikalesman Ibrahim Baylan lovar alkohols 2015 om det blir en s-regering i nästa val.

## Starkt tryck

– Nu gäller det att riksdagen verkligen tar upp förslaget och beslutar om att genomföra det som planerat. Då sätter vi samtidigt ett starkt tryck på alkoholstillverkarna, så att vi får fart på utvecklingen på det här området.

Enligt vad Motorföraren erfar finns det sådana lösningar på gång hos tillverkarna. Det gäller till exempel ett enkelt alkohols, som aktiveras utan att man behöver stoppa ett plaströr i munnen vid utblåsningen. Men hittills har ingen vågat berätta offentligt om sina prototyper, eftersom utprovningen ännu inte är klar.

– Genom ett riksdagsbeslut om obligatoriska alkohols 2012 får vi fart på tillverkarna, säger Tom Bjerver på MHF. Dagens teknik är ändå tillräckligt bra för att vi ska kunna stifta en lag om alkohols i alla personbilar.

På MHF har opinionsbildningen i alkoholfrågan hittills varit mycket framgångsrik. I dag finns alkobommar vid färjelägen, som inte släpper igenom yrkestrafiken utan blåsning. Det finns alkoskåp i kollektivtrafiken, så att buss- och spårvagnstransporter blir garanterat nyktra.

– Allra helst vill vi att varje förare blåser före varje körning. Vi ser alkohols och alkobommar som ett första steg på vägen dit.

– Samtidigt är vi på MHF ganska stolta över att mer än varannan skolskjuts i Sverige numera har alkohols, säger Tom Bjerver. Vore jag skolbarnsförälder skulle jag absolut föredra att mitt barn skjutsades i en buss eller taxi med alkohols. Inom kort hoppas vi att alla skolskjutsar i vårt land är utrustade med alkohols.

► **Numera har mer än varannan skolskjuts alkohols.**

Fortsättning  
nästa sida



# Krafttag fordras mot yrkesförare

**Många yrkeschaufförer kör inte bara för fort – de fuskar med bilbältet också. Endast fyra av tio yrkeschaufförer använder bälte.**  
**– Dra in företagens yrkestrafiktillstånd, dundrar Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall som har tröttnat på alla rapporter om den dåliga laglydnaden bland yrkeschaufförer.**

► **Bilbältesanvändningen ökar och är i dag hög bland bilförare.**

Den nya rapporten om bilbältesanvändningen från VTI, Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, bygger på återkommande observationer på ett tiotal orter.

Den visar att bilbältesanvändningen ökar och i dag är hög bland bilförare (95,9 procent), framsätesspassagerare (96,1), vuxna i baksätet (80,1) och barn i baksätet (94,2). Dessutom att kvinnor – framför allt kvinnor över 55 år – använder bälte oftare än män.

VTI har också tittat på hur stor andel av yrkesförarna som har bältet på sig när de kör. Och det är en oroande statistik. 91,7 procent av taxiförarna kör med bälte. 69 procent av yrkesförarna i personbilar och 76 procent av de som kör mindre lastbilar, vans och liknande använder bilbälte. Mest alarmerande är dock att 44 procent av förarna av tunga lastbilar utan

## ► FAKTA

### Böter

Enligt en VTI-rapport tidigare i år hade 46 procent av lastbilschaufförerna, 22 procent av bussförarna, 55 procent av taxiförarna och 60 procent av budbilsförarna dömts eller fått böta för trafikbrott.



Yrkesförarna, och framförallt förare av tyngre fordon slarvar, med bilbälten och hastighetsbegränsningar i så stor utsträckning att Vägverkets Claes Tingvall vill dra in företagens trafiktillstånd för den här typen av förseelser.

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Krafttag  
fordras mot  
yrkesförare**

släp, och bara 38 procent av de som kör tunga lastbilar med släp anser att bälteslagen gäller dem.

Det är de sista siffrorna som Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall, landets högste trafiksäkerhetsansvarige, reagerar på.

– Jag är besviken och trött på dessa ständiga rapporter om den dåliga laglydnaden hos yrkesförarna. De ska vara förebilder i trafiken, och så får vi gång på gång höra att de kör för fort, skiter i hur bromsarna fungerar, inte använder bälte, och mycket annat. Även om det sakta blir bättre är regelefterlevnaden alldeles för dålig hos dem.

► **Alla medlemsföretag ska ha en trafiksäkerhetspolicy.**

**Enda som biter**

Claes Tingvall vill att länsstyrelserna – och från årsskiftet den nya Transportstyrelsen – ska dra in yrkestrafiktillstånden för de företag som har förare som upprepat bryter mot lagar och regler.

– Jag tror att det är det enda som biter, säger han. Tyvärr verkar länsstyrelserna inte bry sig, för jag vet inte om de dragit in något

tillstånd på grund av en yrkesförarens trafikbrott, men jag hoppas att det blir bättre när Transportstyrelsen tar över körkortsärenden och yrkestrafiktillstånd nästa år.

Carina R Nilsson, vice vd och ansvarig för trafiksäkerhetsfrågor på branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag, tycker det är att gå för långt.

– Självklart ska förarna följa lagar och regler, men det är orimligt om yrkestrafiktillståndet ska dras in för enstaka, mindre förseelser. Visst kan man diskutera det, men då ska chauffören vara dömd för flera, allvarliga saker.

Enligt Carina R Nilsson jobbar Sveriges Åkeriföretag för att medlemsföretagen ska ha en trafiksäkerhetspolicy, där bland annat bältesanvändning finns med.

– 90 procent av våra företag har en sådan policy i dag, men det handlar också om att beställarna av transporter inte ställer sådana krav att förarna nästan tvingas att begå trafikbrott, exempelvis köra för fort för att kunna leverera i tid.



# Yrkesförare ännu bättre!

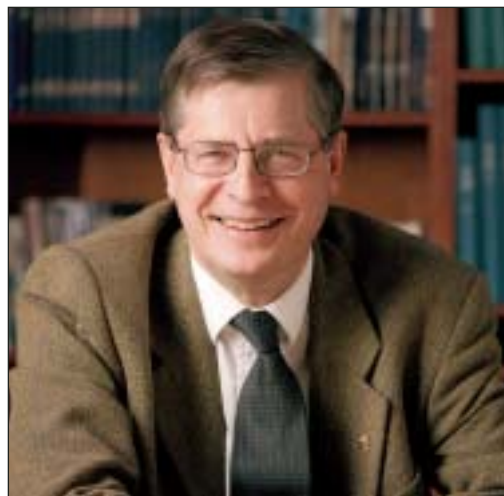
En ny lag börjar gälla hösten 2008 som berör alla yrkesförare som kör tung lastbil eller buss (behörighet C/CE och D/DE) samt företagare inom branschen. För alla nya yrkesförare blir det obligatoriskt med grundutbildning. Alla yrkesförare som kör sådana fordon ska dessutom regelbundet gå en fortbildning.

De nya kraven införs samtidigt i alla EU-länder samt i Norge, Island och Liechtenstein. Kraven tillämpas från den 10 september 2008 för yrkesförare som kör persontransporter med buss och från den 10 september 2009 för yrkesförare som kör tung lastbil.

– Behovet av fördjupad och förstärkt kompetens hos yrkesförare har växt sig allt starkare. Det kommer ständigt nya fordonstyper och nya lagar och regler som ställer nya krav på yrkesförarna. Det är viktigt att förarna fort-



► Det är viktigt med en gedigen grundutbildning för alla yrkesförare.



Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

löpande utvecklas i yrket så att buss- och godstrafiken blir trafiksäker och funktionell, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

## Yrkeskompetensbevis

Grundutbildningen blir 280 timmar för bussförare som är under 23 år och för lastbilsförare som är under 21 år. Yrkesförare som är äldre än så ska gå 140 timmar. Utbildningen avslutas med ett prov, och när provet är godkänt utfärdar Vägverket ett yrkeskompetensbevis. Förare som redan har körkort med behörigheter för tunga fordon när kraven införs behöver inte gå den obligatoriska grundutbildningen.

Alla yrkesförare som kör lastbil eller buss ska gå 35 timmars fortbildning vart femte år för att upprätthålla sin yrkeskompetens och behålla sitt yrkeskompetensbevis.

– Från bussbranschen välkomnar vi att man på det här sättet tydligt visar hur viktig en gedigen grundutbildning och fortlöpande fortbildning är för att klara de krav som i dag ställs i bussföraryrket, säger Anna Grönlund, förbundsdirektör på Svenska Bussbranschens Riksförbund.

– Samtidigt gör de ökande kraven att färre personer kommer att ha möjlighet bli bussförare. Och det i ett läge när branschen behöver rekrytera många nya förare. Branschens krav på sänkt förarålder i kombination med gymnasieutbildning för buss- och taxiförare blir än mer aktuellt.

Fortsättning  
nästa sida



# Dödsfällor kan mätas fram

**Det går att förutse var och på vilka vägar människoliv kommer att gå till spillo.**

**Dödsfällor kan helt enkelt mätas fram.**

**Det visar en undersökning som Vägverket Konsult har genomfört på väg 331.**

Väg 331, timmerrännan mellan Backe och Timrå, anses inte farligare än hundratals mil liknande vägar i Norr. Trots det, har man funnit dryga dussinet av Sveriges farligaste vägnitt på denna väg. Rader av olyckor, många med dödlig utgång, har inträffat.

Numera är 331:an också Sveriges bäst kartlagda väg. På denna väg rullar transporter med vedråvara mot kusten i en ständig ström. Kartläggningen ingår i EU-projektet Roadex, med Vägverket och Skogsstyrelsen som svenska huvudmän. Syftet är att göra vägar i Europas norra utkanter mer pålitliga. Projektet har utfört mätningar på förare, fordon och vägbana. Vägytan har i minsta detalj skannats med 17 lasrar. Tiotusentals impulser skickades ut varje sekund när mätbilen körde längs vägen. Något som innebär att det går att se formen hos minsta småsten på de grafiska kurvorna som lagrats i datorn.

## Vanliga fällor

Resultaten från väg 331 är inte uppmanande. Det har visat sig att mängder av kurvorna är fel-

doserade. Dessutom förekommer horisontella partier på vägen, där vattnet inte kan rinna av. Problemen är mångfaldigt värre vid ytterkurvor, det vill säga vänsterkurvor i färdriktningen. Orsaken är otillräckligt uppbyggt tvärfall i kurva (ofta kallat "dosering" eller skevning) och på dåligt utformad övergång mellan ytterkurva och raksträcka.

Vägar måste alltid luta för att vatten ska rinna av. Men om lutningarna ändras snabbt längs vägen, uppstår olycksrisk.

– Vi har konstaterat att vägens lutningar vinglar på ett oacceptabelt sätt även på raksträckor, säger civilingenjör Johan Granlund, projektledare vid Vägverket Konsult. Höga fordon vaggas fram och tillbaka, som om raksträckorna vore doserade för snabbt växlande kurvorna. Detta innebär stora sidkrafter och vilka risker det innebär på en hal vinterväg är lätt att inse.

## Skräckexempel

– Den värsta vattenpölen är 200 meter lång, säger Johan Granlund. Det är som om man installerar en brunn i ett badrum, men glömmet att bygga golvet med fallande lutning mot brunnen. Det är lätt att inse vad som händer med vägbansens vattenpölar när det fryser till. Här har vi en logisk förklaring till varför vissa platser återkommande drabbas av fläckvis

► **331:an är Sveriges mest kartlagda väg.**



Den sofistikerade mätutrustningen avslöjade att Väg 331 är en väg med minst ett dussin mycket farliga sträckor. Foto: Mats Landerberg



► **Fortsättning:  
Dödsfallor  
kan mätas  
fram**



Kanthäng utgör ett stort problem för trafikanterna på Väg 331.

ishalka. Fläckvis halka är en överraskande fara, i synnerhet för förare utan lokalkännedom.

– När det gäller feldoseringar är Roos kurva i Österforse ett av de grövsta exemplen. Det är just på de platser vi har mätt upp brister i vägen som olyckor anhopas. Kurvan vid bron i Viksjö är ett annat exempel. Den har upprepade gånger krävt liv.

– Det här med att laga vägbanan fläckvis är också en trafikfara, säger Granlund. Skillnader i asfaltens skrovlighet och färg gör att vägreppet i vissa väglag blir olika för inner- och ytterhjul. Vid hård inbromsning ställer sig fordonet då på tvären. Ska man göra en större asfaltplappning bör den göras över hela vägbredden.

– Det kan knappast vara enbart en tillfällighet att olyckorna inträffar just på de platser där instrumenten slår larm, säger Johan Granlund.

Det går alltså att mäta var vägen ger onormalt hög risk för trafikolyckor. Vissa delar av väg 331 finns med i Vägverkets åtgärdsplaner sedan tidigare. Flera av de nu utpekade riskavsnitten fanns dock inte med i planerna.

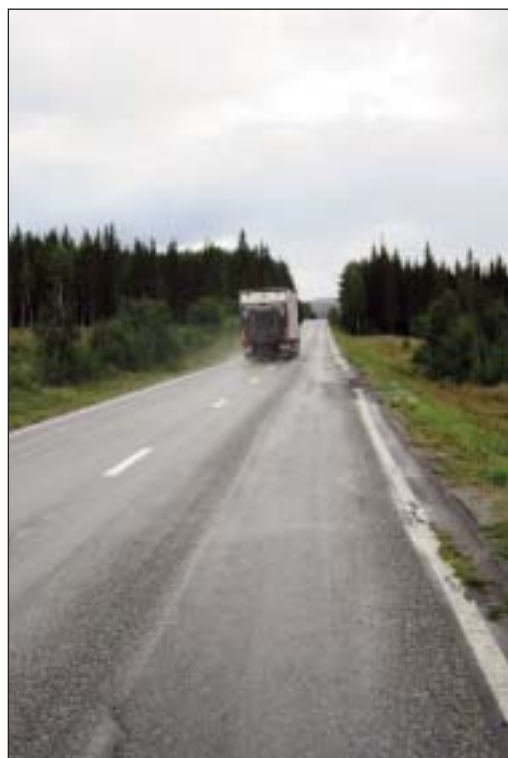
### Dålig arbetsmiljö

Inte nog med att väg 331 mellan Backe och Timrå har massor av dödsfallor; vägen erbjuder lastbilschaufförerna en mycket dålig arbetsmiljö.

Vägverket Konsult har monterat ett stort

antal sensorer i en toppmodern timmerlastbil från Brorssons Åkeri i Ramsele. Sensorer på hjul, ram, hytt och förarsäte har varje sekund registrerat tusentals data om position, lutning och vibration under tusentals kilometers körning på väg 331.

– Mätresultaten visar att lastbilschaufförer som kör på ojämna vägar löper risk för sin hälsa. Färdvibrationerna ligger över Arbets-



En lastbil girar för en omfattande kantskada.

► **Vägen  
erbjuder inte  
bara döds-  
fallor utan  
även dålig  
arbetsmiljö  
för lastbils-  
chafförer.**

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Dödsfallor  
kan mätas  
fram**

miljöverkets Insatsvärde. Redan i måttlig fart visades kraftiga gupp ge så kraftig stötformig vibration att det finns risk för mikrospäckor i ryggkotpelaren.

Värst gupp återfanns vid tjälskador, sättningar vid vägtrummor och broskarvar, samt på ställen där vägkonstruktionen är så klen att den totalt säckat ihop, säger Johan Granlund.

På vägar som 331 sker en stor del av lastbilars färdvibrationer i sidled. De orsakas av krängningar där den smala vägen är klen



Sensorer på en timmerbils hjul, ram, hytt och förarsäte avslöjade att väg 331 erbjuder lastbilschaufförerna en mycket dålig arbetsmiljö.

byggd. Detta visar att en förutsättning för effektiva vägtransporter med acceptabla hälso- risker är bredare vägar med bättre bärförmåga.

Undersökningen kommer att få en rad konsekvenser. Bland annat kommer lastbilsföra re som systematiskt kör väg 331 att genomgå medicinsk undersökning.

### Vägledande

I linje med Tylösandsdeklarationens intentioner, arbetar nu Vägverket med att – utifrån de nya rönen från Roadexprojektet – snabbt utvärdera risker på de belagda vägarna i övre Norrland. Syftet är i första hand att snarast säkerställa tydlig varning till trafikanterna om farliga avsnitt. Därefter planeras kirurgiska väggåtgärder för att laga de mest prioriterade ställena, inom ramen för tilldelade väganslag.

Först ut att hamna under lupp är vägarna 360 Lycksele – Vilhelmina samt E10 och E12.

### Fotnot:

*Johan Granlunds uppsats med resultat från mätningarna väg 331 utsågs till ett av de viktigaste bidragen med ny kunskap vid 2'nd Int. Conf. on Safer Roads i Cheltenham, UK, i somras. Den 22 oktober presenterar Johan Granlund arbetet med att utvärdera feldoserade kurvor – en spinoff från mätningarna på 331:an – vid Världsvägföreningens möte i Slovenien. Läs mer: [www.surf2008.si](http://www.surf2008.si)*



Mats Jonsson utför vibrationsmätningar på Väg 331.

# Dödsolyckor med fyrhjulingar ökar

**Fyrhjulingarna blir ett allt större trafiksäkerhetsproblem.**

**Det framgår av NTF:s sammanställning av det första halvårets dödsolyckor, 2008.**

– Glädjande nog ser vi en minskning totalt sett men dödsfallen på fyrhjulingar är oroande. Fyra stycken redan i år, vilket ska jämföras med sex under hela fjolåret. Det är helt oacceptabelt, säger NTF:s vd Jan Sandberg och efterlyser snabba åtgärder.

– Vi ser en ökande andel dödsolyckor på både fyrhjulingar och tvåhjulingar och jag förutsätter att regeringen föreslår åtgärder redan i höstens infrastrukturproposition.

2007 omkom sex personer på fyrhjulingar i vägtrafiken, dessutom omkom ytterligare fyra i terrängen. Under första halvåret 2008 omkom fyra personer på fyrhjulingar. Så här långt har NTF inga uppgifter om antalet skadade eller dödade i terrängen. Åren 2002 till 2006 omkom totalt tre personer på fyrhjulingar.

På grund av ett missförstånd med kategoriseringen uppgav NTF i en tidigare artikel att sex personer omkom på fyrhjulingar under första halvåret 2008. Den rätta siffran ska alltså vara fyra. Under juli månad har ytterligare en person dött i en fyrhjulingsolycka.

## Olika typer

Ett bekymmer med fyrhjulingar är svårigheten att kategorisera dem. De kan registreras som terrängskoter, traktor, motorcykel eller moped. Det finns ytterligare en kategori som inte behöver registreras, men den får bara köras inom inhägnat område.

– För samtliga klasser gäller olika förutsättningar när det gäller behörighet eller var de får framföras – olika omständigheter som väl illustrerar hur problemet växer och hur svårt det är med övervakningen. Krav på samverkande insatser från såväl myndigheter som regeringen, men också från NTF och branschorganisationerna är nödvändigt. Jag tror inte det räcker med effektivare körkortsutbildning eller andra utbildnings- och informationsinsatser,

det måste till mer kraftfulla och högprioriterade insatser från i första hand vägverket och polisen, säger Jan Sandberg.

– Regeringen bör ta tillfället och formulera direktiv redan i infrastrukturproppen. Där finns det också skäl att ta upp det stora antalet antalet mc och mopedolyckorna. Antalet dödade i MC-olyckor ligger på samma nivå som de mörka året 2007, det vill säga 25, efter sex månader. Antalet dödsfall på mopeder något lägre, fyra i år, jämfört med sju förra året.

## Oroväckande

– Men ser man till motordriva fyrhjulingars och tvåhjulingars andel av dödsfallen börjar den oroväckande snabbt närma sig samma andel som dödsolyckor med inblandning av rattfylleri – cirka 19 procent mot cirka 23 procent. En orimligt hög andel med tanke på att fyrhjulingar/MC/moped bara medverkar till ungefär en procent av det totala trafikarbetet.

Det positiva i NTF:s sammanställning är att det totala antalet dödsoffer i trafiken är färre än i fjol. Första halvåret 2007 dödades 204 personer mot 187 under motsvarande period 2008. Nästan hela minskningen kan ses bland fotgängarna. 2007 omkom 27 fotgängare under första halvåret, i år 15.

► Fem dödsolyckor har inträffat med fyrhjulingar första halvåret 2008.



Fyrhjulingarna börjar bli ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem.

Fortsättning  
nästa sida

# Extra bromskontroll

**Tunga fordon har betydligt längre körsträckor än övriga fordon på våra vägar.**

Statistiken från de årliga obligatoriska kontrollerna visar på fortsatt hög andel underkända fordon. Av 137 000 kontrollbesiktade tunga fordon 2007 underkändes 47 000 fordon (var fjärde buss, var tredje lastbil och 45 procent av de tunga släpen) på grund av att de inte klarar kraven på bromsar.

För att öka trafiksäkerheten erbjuder Bilprovningen produkten Extra Bromskontroll för tunga lastbilar, släp och bussar.

Skärpta krav i samband med upphandlingar har till följd att flera bussbolag och lastbilsåkerier påbörjat ett målmedvetet arbete för att

höja fordonens trafiksäkerhet. Efterfrågan på Extra Bromskontroll har ökat och Bilprovningen gör därför en ny satsning på sin tjänst.

Vid tecknande av avtal om Extra Bromskontroll följer ett intyg. Intyget ger företagen ett trumfkort vid anbud och införsäljningar.

När bromskontrollen utförts appliceras dessutom ett märke ”Genomförd Extra Bromskontroll” synligt på fordonet.

– Genom en Extra Bromskontroll mellan de ordinarie besiktningstillfällena kan företagen inte bara öka sin goodwill utan framför allt göra en viktig insats för att öka säkerheten för medtrafikanter, personal och passagerare, säger Magnus Ehrenstråhle, Bilprovningens verkställande direktör.

► **För ökad trafiksäkerhet erbjuder Bilprovning extra bromskontroll.**

## Ingen ljusning

**448 omkomna i trafiken de senaste 12 månaderna. Trots att personbilstrafiken fortsätter att minska.**

45 personer omkom i trafiken under augusti. Antalet trafikdödade under den senaste tolv-månadersperioden september 2007 – augusti 2008 uppgår nu till 448.

Siffrorna hittills i år är något lägre än för förra året men på ungefär samma nivå som för 2005 och 2006.

Under första halvan av september dödades 15 personer i trafiken.

Personbilstrafiken fortsätter att minska (-1,1 procent hittills i år) men en viss ökning kvarstår för lastbilstrafiken (+1 procent).

### ► FAKTA

#### Omkomna i trafiken per år och månad

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Januari	26	41	46	38	39	26	39	31	25	30	21	33	33
<b>Februari</b>	<b>32</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>41</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>25</b>
Mars	33	31	24	36	39	43	42	36	26	38	26	27	25
<b>April</b>	<b>41</b>	<b>30</b>	<b>37</b>	<b>31</b>	<b>44</b>	<b>41</b>	<b>36</b>	<b>41</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>38</b>	<b>30</b>	<b>33</b>
Maj	45	43	46	41	54	51	50	43	37	28	33	39	34
<b>Juni</b>	<b>44</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>48</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>66</b>	<b>55</b>	<b>64</b>	<b>43</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>44</b>
Juli	59	53	59	58	41	65	59	55	45	49	50	57	53
<b>Augusti</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>58</b>	<b>51</b>	<b>68</b>	<b>47</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>57</b>	<b>34</b>	<b>49</b>	<b>51</b>	<b>45</b>
September	49	37	37	50	42	67	32	42	39	41	39	50	
<b>Oktober</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>44</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>52</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>47</b>	<b>41</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	
November	37	48	34	56	56	44	39	42	29	28	35	34	
<b>December</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>50</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>62</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>48</b>	<b>40</b>	
Hela året	508	507	492	536	564	551	532	529	480	440	445	471	

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

Fortsättning  
nästa sida



# Skattes reflektioner

## Vad är en trafikfarlig miljö?

**Ja, det handlar om en subjektiv bedömning och beror på var betraktaren befinner sig i livet. För ett barn kan skolvägen utgöra en trafikfarlig miljö medan den inte är det för en vuxen.**

För en äldre person kan ett övergångsställe där ljussignalerna slår om allt för snabbt vara en trafikfarlig miljö – medan samma övergångsställe är hur tryggt som helst för en tonåring. Men oavsett vem åtgärden främjar ökar trafiksäkerheten.

Trafikfaror lurar där vi minst anar det. Det är barnen som är mest utsatta. Tänk på det när du backar ut bilen från garageinfarten, kör genom ett område med en hastighetsbegränsning av

30 km/tim eller där en häck skymmer sikten. Hur definieras då motsatsen till en trafikfarlig miljö? Ja, en trafiksäker miljö

utgörs av en väg- eller gatumiljö som är utformad på ett sådant sätt att ingen riskerar att dödas eller skadas – även om någon trafikant gör ett misstag.

För ett par månader sedan sjösatte vi webbplatsen trafikfarligamiljoer.se – en sajt där allmänheten kan anmäla trafikfarliga miljöer runt om i landet. Det fina i kråksången är att en anmälan om en trafikfarlig miljö alltid når väghållaren, den som har ansvar för den aktuella vägsträckan.

Att tala om något annat än succé är att ljuga. Under de första månaderna har massor av anmälningar gjorts. Och det bästa är att responsen från väghållarna är god. Många väghållare svarar att de ska se över anmälda platser och åtgärda dem så fort det är möjligt. Det är bara att hoppas att intresset för webbplatsen håller i sig.

Då kommer landet att bli mer och mer trafiksäkert. Från en dag till en annan.

*Stefan Skotte,  
Skadeförebyggare  
Länsförsäkringar  
Företagsmotor*



► Det här är sista sidan av Rödljus!

## Nästa nummer kommer i oktober!



Det är vår ambition att en gång varje månad producera ett "Rödljus" där vi fokuserar på skadeförebygg och presenterar råd och rön som kan vara intressanta för våra kunder. Har du synpunkter eller idéer om vad du vill att vi ska ta upp i nyhetsbrevet

så ta kontakt med Stefan Skotte på telefon 073-964 10 89 eller mail stefan.skotte@lansforsakringar.se

**Produktion:** KrePart AB

**Kontakt:** Mikael Petersson, mikael@krepert.se

**Adress:** Box 4010, 572 04 Oskarshamn

**Telefon:** 0491-178 80

**Hemsida:** www.krepert.se