



► **Fortsättning:  
Många vaknade för trötthet i trafiken**



Stefan Skotte och hans kollegor genomförde flera "trötthetsaktiviteter" i anslutning till kontoret på Tegeluddsvägen, insatser som många bilister uppskattade.

► **Värdefull webbannonsering.**

### Mycket

Det hände alltså mycket under de aktuella veckorna. I samarbete med NTF genomfördes annonsering på stortavlorna i Stockholmsregionen.

Dessutom annonserade Länsförsäkringar flitigt på aftenbladet.se och den annonseringen var värdefull.

– Uppföljningen visar att många klickade sig vidare från aftenbladet.se för att sedan generellt stanna länge på somnainte.nu.

Kampanjen toppades genom att Skotte och hans kollegor genomförde flera aktiviteter i anslutning till kontoret på Tegeluddsvägen.

– Vi delade ut sömnhandboken och trötthetsstickor till ett stort antal bilister. Något som blev mycket uppskattat.

Sammantaget blev alltså trötthetsveckorna en stor succé.

– Jag är fullständigt övertygad om att den här satsningen i sin förlängning räddar liv.

Sajten [www.somnainte.nu](http://www.somnainte.nu) som presenterades i våras är en ytterst informativ och dynamisk hemsida.

### Flera nyheter

– Somnainte.nu saknar motstycke. Det är en unik webbplats med en stor mängd information om trötthet i trafiken, sömn, sömnproblem – men också om traditionell trafiksäkerhet såsom hastighet, bälte och alkohol. Sajten visar att vi på Länsförsäkringar har tagit trötthetsproblematiken i trafiken på största möjliga allvar. Förutom all information finns tävlingar, enkäter och trafikinformation tillgänglig. Webbplatsen är helt enkelt komplett och dessutom lättnavigerad och därmed också mycket användarvänlig.

Alla de som besökte sajten för första gången under kampanjveckorna i oktober fick ta del av en hemsida med flera olika nyheter.

– Kommunikation är viktigt. Därför lade vi in ett verktyg så att besökare kan prenumerera på både Rödljus och ett speciellt nyhetsbrev för själva sajten. Den satsningen har också slagit väl ut. Många har anmält sitt intresse för kontinuerlig information om och kring trötthet i trafiken och trafiksäkerhet.



Fortsättning  
nästa sida



► **Webbplatsen är användarvänlig och lättnavigerad.**

Om män körde bil lite mer kvinnligt skulle många liv sparas i trafiken varje år...

# Män en fara för trafiksäkerheten

► Kvinnor är bättre på att visa hänsyn.

Är du man och vill undvika trafikolyckor? Kör som en tjej. Då förbättras dina odds drastiskt.

Under 2006 omkom 445 personer i vägtrafiken, varav 333 män och 112 kvinnor. Mer än hälften av männen som omkom hade levt i dag om de rest lika trafiksäkert som kvinnor. Det visar en ny rapport från SIKÅ, Statens institut för kommunikationsanalys.

Endast en del av skillnaden i antal dödade mellan män och kvinnor kan förklaras med att män reser längre sträckor än kvinnor. Om män hade färdats lika säkert som kvinnor skulle antalet dödade män minska från 333 till 153. Det innebär en minskning av det totala antalet dödade i vägtrafikolyckor med 40 procent.

– Det här beror på flera saker, säger Monica Öhman, vd på NTF. Till exempel är kvinnor bättre på att visa hänsyn, de håller lägre hastigheter och att de använder bilbälte i högre utsträckning än män. Det borde männen ta efter.

## Myt

Det är en myt att kvinnor skulle vara sämre bilförare än män.

– Det enda som kvinnor visat sig vara sämre på än män är att manövrera bilen i trånga utrymmen och det leder inte till allvarliga personskador, säger Nils Petter Gregersen, trafiksäkerhetschef på NTF.

Under 2006 dödades fler män än kvinnor inom varje trafikantgrupp, men andelen män bland de omkomna var störst bland mopedister och motorcyklister och minst bland cyklister och fotgängare.

– Lärdomen vi kan dra av detta är att det är viktigt att lyssna på kvinnors åsikter i trafikfrågor och verkligen leva upp till ett jämställt transportsystem, säger Monica Öhman.

1998 tog riksdagen beslut om att det övergripande målet för transportpolitiken ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett av delmålen är ett jämställt transportsystem, som innebär att kvinnor och män på lika villkor ska ha möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning.

## Övriga intressanta resultat i SIKÅs rapport

- 16 procent av dem som dödades i vägtrafiken 2006 omkom vid halt väglag.
- 40 procent hade färdats i mörker, gryning och skymning.
- 59 procent omkom i singel- eller mötesolyckor mellan motorfordon.
- Äldre än 74 år är den åldergrupp som löper störst risk att dödas i trafiken.
- Om alla resor med moped och mc i stället genomfördes med personbil, skulle närmare 70 liv kunna sparas varje år.

► Kvinnors åsikter är viktiga i trafikfrågor.

Fortsättning nästa sida



# Historien uppprepar sig...

▶ 290 män har dött i trafiken.

Män är farliga i trafiken. Det visar NTFs analys av årets dödsolyckor.

387 människor har dött i trafiken i år. En övervägande del är män, 290 stycken mot 97 kvinnor. NTFs analys av 2007 års dödsolyckor visar samma tendens som tidigare år – dålig trafiksäkerhet är i hög grad ett manligt problem. I den mån kvinnor förolyckas är det ofta män som kör ihjäl dem.

– Män tror sig ofta var bättre förare än kvinnor och det kan möjligen stämma när det gäller att manövrera och parkera i trånga utrymmen. Det har inte så mycket med trafiksäkerhet att göra, konstaterar Thomas Carlson, NTFs mediachef.

Och skulle det visa sig att männen är skickligare förare också i största allmänhet är det i gengäld sämre ställt med riskmedvetenheten. Män inbillar sig att deras skicklighet bakom ratten innebär att de kan köra fortare, hålla kortare avstånd – ta större risker helt enkelt.

– Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det bättre att vara lite rädd och osäker än högmodig och självsäker, säger Thomas Carlson.

Skillnaden mellan könen återspeglas också i statistiken från Brottsförebyggande rådet när det gäller exempelvis rattfylleriförseelser. Där står männen för drygt 90 procent av fallen.

Kvinnor bättre

När det gäller hastighetsöverträdelser står männen för 40 procent fler än kvinnorna, enligt statistik från polisen. Kvinnor är också bättre än män på att använda bälte. NTFs senaste bältesmätningar från september 2007 visar att kvinnor är sju procentenheter bättre bältesanvändare som förare och tio procentenheter bättre som passagerare i framsätet

I sin rapport över trafikskadorna 2006 konstaterade SIKÅ, Statens institut för kommunikationsanalys, att endast en del av skillnaden i antal dödade mellan män och kvinnor kan förklaras med att män reser längre sträckor än kvinnor. Om män hade färdats lika säkert som kvinnor skulle antalet dödade i vägtrafikolyckor kunnat minska med 40 procent.

Andelen kvinnor av totalt antal dödade under årets första tio månader är ungefär en tredjedel, nästan exakt samma andel som helåret 2006. Men det är bara en tredjedel av kvinnorna som omkommit som förare, 31 i bil, tre på mc och två på moped. Ofta dör kvinnor som passagerare, 38 hittills i år i bil, på mc i buss eller på snöskoter. 23 har förolyckats som oskyddade trafikanter, gående eller på cykel.

– Lite mera kvinnlighet bakom ratten skulle göra vägarna i landet betydligt säkrare, konstaterar Thomas Carlson.

▶ Män står för 90 procent av alla rattfyllor.

▶ Män har dålig riskmedvetenhet.



Män är generellt inte några föredömen bakom ratten...

Fortsättning  
nästa sida



Det är viktigt att ha bra koll på bilens däck. Det kan rädda både dig och andra trafikanter från allvarliga trafikolyckor.

# Var noga med däcken

► Polisen bedömer om det är vinterväglag.

Att köra med vinterdäck på vintern är viktigt för trafiksäkerheten.

När den första halkan kommer eller när temperaturen kryper under +5 grader har somnardäck inte alls de egenskaper som behövs för att minimera olycksrisken.

Det är lag på vinterdäck vidinterväglag 1 december till den 31 mars för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar upp till 3,5 ton samt släp som dras av dessa.

Vinterväglag är det om det finns snö, is,

snömodd eller frost på vägarna. Polisen bedömer om det ärinterväglag. Det är dock tillåtet att köra på dubbdäck från 1 oktober till 30 april.

Använda vinterdäck bör köras 50–100 mil på barmark innan de körs på snö eller is. Detta för att bli av med den beläggning av något hårdare gummi som kan bildas när däcket lagras över sommarhalvåret.

Nya däck bör köras extra lugnt de första 50–100 milen, speciellt dubbdäck så att dubben "sätter sig" i däcket. Inkörningen av nya dubbdäck ska ske på barmark.

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:**  
Var nogga med  
däcken

► **Åretrunt-däck**  
en kompro-  
miss.

► **Fel lufttryck**  
kan orsaka  
allvarliga  
olyckor.

### Dubbdäck eller dubbfrött?

Det finns tre typer av vinterdäck på marknaden – dubbdäck, dubb fria däck anpassade för nordiskt klimat och dubb fria däck för mellan-europeiskt klimat. Det är svårt att ge generella råd eftersom ingen av däcktyperna passar för alla väglag. Genom vår guide nedan kan du få en fingervisning.

### Godkända vinterdäck

Vinterdäck definieras enligt Vägverket som däck särskilt framtaget för vinterkörning och som är märkt M+S, M.S., M&S, M-S, MS eller Mud and Snow.

Så kallade åretruntdäck utgör en kompromiss mellan förhållanden sommar- och vintertid och betraktas av Vägverket inte som särskilt framtagna för vinterkörning och är därför inte tillåtna när krav på vinterdäck gäller.

### Rätt lufttryck

Ett felaktigt lufttryck i däcken leder till snabbare slitage, större risk att incidenter inträffar och högre bränsleförbrukning.

Om man kör med åttio procent av rekommenderat lufttryck minskas däckets livslängd med en femtedel. Kör man med sjuttio procent av rekommenderat lufttryck kan däckets livslängd halveras. Att slita ut däck i förtid kostar pengar och är dåligt för miljön.

Det är lufttrycket i däcken som bär bilen, inte däck i sig. Vid en undanmanöver kan fel lufttryck göra att man råkar ut för en allvarlig olycka som inte alls hade behövt inträffa om man haft koll på sina däck.

Om man kör med åttio procent av rekommenderat lufttryck ökar bränsleförbrukningen



Dubbdäck eller dubb fria däck?

Det kan vara svårt att ge generella råd, men genom vår däckguide nedan kan du få tips vilket som passar dig bäst.

med cirka tre procent. För en normal bilist innebär det 400–500 kronor extra om året. Om alla körde med rätt lufttryck skulle också utsläppen av växthusgaser minska betydligt.

Ta för vana att kontrollera däcken varje gång du tankar. Mät lufttrycket en gång i månaden till exempel i samband med att du kontrollerar däckens mönsterdjup. Se efter i bilens instruktionsbok eller kontrollera med en fackverkstad vilket lufttryck som är lämpligt för din bil. Vintertid ska det rekommenderade trycket ökas med 20 kPa. Tänk på att öka lufttrycket också när du har mycket last eller flera passagerare. Lufttrycket ska alltid mätas eller justeras på kalla däck.

• Kör du mest på på isiga vägar?	► Välj dubbdäck.
• Kör du mest på snöiga vägar?	► Välj dubb fria däck anpassade för nordiskt klimat.
• Kör du mycket på is eller hårt packad snö?	► Välj dubbdäck.
• Vill du vara förberedd för höstens växlingar i väglag tidigt?	► Välj dubb fria vinterdäck anpassade för nordiskt klimat. De kan du byta till tidigare än till dubbdäck.
• Vill du köra i alla väder vintertid?	► Välj dubbdäck.
• Kan du välja låta bilen stå under vissa väderförhållanden, eller har stor erfarenhet av vinterkörning?	► Välj dubb fria vinterdäck anpassade för nordiskt klimat.



► **Fortsättning:**  
Var noga med  
däcken

### Mönsterdjup

När däcken slits ökar risken betydligt för bland annat vattenplaning. Bromssträckan blir längre och kursstabiliteten reduceras vid blött eller moddigt underlag. Kontaktytan med vägen minskar dramatiskt i takt med ökad hastighet och minskat mönsterdjup.

Säkerhetsrekommendationen är minst tre millimeter för sommardäck. När mönsterdjupet blir mindre än tre millimeter ökar risken betydligt för längre bromssträcka och vattenplaning vid vått väglag.

Sommardäcken är olagliga när de slits under 1,6 millimeter (när det är vinterväglag och krav på vinterdäck gäller minst 3 millimeter).

Säkerhetsrekommendationen för vinterdäck är minst fem millimeter vinterdäck. Vinterdäck som ska fungera vid våta, slaskiga eller snöiga förhållanden och samtidigt kunna ge bra friktion på is måste ha ett djupt mönsterdjup.

När mönsterdjupet blir mindre än fem millimeter minskar däckets förmåga att leda bort slask och få grepp på is.

Vinterdäcken är olagliga när de slits under tre millimeter vid vinterväglag under perioden 1 december till 31 mars. Det gäller även fordon som undantas kravet på vinterdäck, men inte utländskt registrerade fordon.



### ► FAKTA

#### Så kontrollerar du mönsterdjupet

Mät mönsterdjupet med till exempel en femkrona. Avståndet mellan siffran 5 och kanten på myntet är 3 mm, det vill säga det minsta tillåtna mönsterdjupet för vinterdäck.

Stick ner myntet i mönstret på det mest slitna stället i de mittersta tre fjärdedelarna av slitbanan.

Om du har sommardäck är det dags att byta när du ser hela femman.

► **Mönsterdjup**  
under 3  
millimeter är  
olagligt.

► **Regelbundna**  
kontroller  
sparar stora  
pengar.

## Smart instrument

Rätt lufttryck är en avgörande faktor för däckens livslängd. För lite luft i däcken ger både högre bränslekonsumtion, ökat slitage och stor risk för däckhaveri.

För att förebygga de här negativa effekterna har Continental tagit fram ett verktyg som snabbt mäter lufttryck och mönsterdjup på buss- och lastbilsdäck. Regelbundna kontroller och däck med lågt rullmotstånd ger stora kostnadsbesparingar på lång sikt.

Det nya mätinstrumentet, Fleet Check Tool testas nu internationellt, i ett första skede i Tyskland, Skandinavien, Österrike, Frankrike, Storbritannien, Belgien och Polen. Verktuget har visat ge bra resultat under den första testperioden som Continental har genomfört i Tyskland.

Genom regelbundna kontroller har åkeriernas medvetenhet om däckskicket ökat vilket har bidragit till en bättre lönsamhet.

– Innan vi startade med däckkontrollerna hade vi cirka 100 punkteringar per år, säger Peter Eggers, ägare till speditorsfirman Eggers i Hildesheim, Tyskland, i en kommentar. Efter regelbundna kontroller har nu antalet sjunkit till 15 per år. Med mätverktyget går kontrollen snabbt och smidigt.

Lastbilsmodellen, mätarställningen, släpet, däcktypen och däckdimensionen knappas in i en handdator. Därefter mäts mönsterdjupet och lufttrycket. Uppgifterna förs över med Bluetooth till handdatorn där de lagras automatiskt. De uppmätta värdena utvärderas och synkroniseras direkt på en PC, där en rapport genereras. Handdatorn är fuktskyddad och går att fästa på handleden. Handdatorn, liksom lufttrycksmätaren, mönsterdjupmätaren och elkablarna förvaras säkert i ett tillhörande fodral.

Fortsättning  
nästa sida





Det nya körkortet skiljer sig avsevärt från det gamla – och hemskt mycket från det allra första körkortet...

# Sverige får nytt körkort

► Körkortet är giltigt även som id-handling.

Den 1 december får det svenska körkortet ett nytt utseende.

I samband med att Vägverket byter kortleverantör genomgår körkortet också en modernisering.

Förutom ett nytt yttre är det nya körkortet utrustat med nya säkerhetsegenskaper som har utvecklats i samarbete med Statens kriminaltekniska laboratorium. Körkortet ska svara upp mot kommande EU-standarder när det gäller utseende och säkerhet.

– Körkortet är en viktig handling i dagens Sverige, säger Birger Höök, chef på Vägverket, Trafikregistret. 5,8 miljoner svenskar har idag ett körkort och man använder även kortet som identitetshandling. Det är därför som säkerheten i korten är av högsta prioritet.

Det nya körkortet har fått ett lite annorlunda utseende:

- Ett genomskinligt fönster i den nedre kanten.
- Är lite tunnare än sin föregångare.
- Har en annan rosa nyans och annat typsnitt.

De nya körkorterna kommer, liksom de tidigare, att vara giltiga som identitetshandlingar inom Sverige.

– Tidigare körkort kommer givetvis fortfar-

ande att vara giltiga. De gäller fram till det datum som finns angivet på kortet. Man behöver alltså inte byta ut sitt körkort förrän giltighetstiden går ut, förtydligar Birger Höök.

## Jubileum

Körkortet firar hundraårsjubileum!

Det nya körkortet introduceras samtidigt som det i år är hundra år sedan det infördes lagstadgat krav på körkort i Sverige.

Det första körkortet kallades "Kompetensbevis för automobilförare" och började utfärdas efter det att "Kungliga majestäts nådiga förordning om automobiltrafik" (SFS 1906:90) hade trätt i kraft 1 januari 1907. Enligt denna förordning fick automobil "allenast föras af den, som fyllt 18 år och med bevis, utfärdadt af besiktningsman, styrkt sig vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering."

Den person som framförde en automobil var tvungen att inneha ett sådant kompetensbevis och var "skyldig att på anmodan af krono- eller polisbetjänt utan onödigt dröjsmål styrka sin behörighet."

Kompetensbevisen utfärdades av personer som innehade förordnande från Länsstyrelsen och i Stockholm stad av Överståthållareämbetet. Benämningen "körkort" infördes 1917 och krav på ett fotografi på körkortet 1924.

► Körkortet firar 100 år.

Fortsättning  
nästa sida



# Klimatneutrala transporter

Fler transporter på vägarna har hittills alltid lett till högre utsläpp av koldioxid och ökad klimatpåverkan.

Men nu ska trenden brytas.

Preem, Schenker, Volvo Lastvagnar och Vägverket har tillsammans med forskare från Chalmers och Göteborgs universitet dragit upp riktlinjerna för vad som behöver göras. Nu uppmanas fler aktörer inom näringsliv och samhälle att delta i arbetet.

I en rapport kallad Klimatneutrala gods-transporter på väg, presenterade gruppen en rad åtgärder som ska minska godstransporternas klimatpåverkan.

De största förbättringarna ska ske genom effektivare energianvändning. Genom smartare logistik och satsningar på bränslesnål körning, ska själva transporterna göras betydligt bränsle-effektivare.

Produktionen och distributionen av bränslet ska ske på ett mer energisnålt sätt. Lastbilarnas bränsleförbrukning ska minskas. Dessutom ska en ökande andel av dagens fossila bränslen ersättas av förnybara.

- Parternas arbete med sparsam körning kommer att intensifieras. Från och med 2008 kommer Vägverket att ställa krav på sparsam körning för alla som ska ta körkort.
- Genom att delvis ersätta råolja med biomassa i raffinaderiet och genom ökad inblandning av RME i diesel går andelen förnyelsebar drivmedel upp.
- Förutsättningarna för längre fordonkombinationer än dagens som ett medel för minskade koldioxidutsläpp kommer att utredas.
- De deltagande parterna förbereder också ett gemensamt projekt där de olika förbättringarna prövas i praktiken.

## Ska halveras

Gruppens mål är att halvera klimatpåverkan från en typisk svensk fjärtransport fram till 2020, jämfört med 2005. Detta skulle innebära en betydande minskning av koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken, även om transportvolymerna fortsätter att öka i samma takt som hittills.

Gruppen poängterar att det krävs en bred uppslutning från näringsliv, samhälle och forskning för att målet ska kunna nås. Den långsiktiga visionen är att göra godstransporterna på väg helt koldioxidneutrala.

*Fotnot:*

*Gruppens initiativ presenterades vid ett seminarium på miljödepartementet den 7 november. Där deltog bland annat Andreas Carlgren, miljöminister, samt företrädare för Preem, Schenker, Volvo Lastvagnar, Vägverket och Göteborgs miljövetenskapliga centrum vid Chalmers och Göteborgs universitet.*

Ambitionen är att halvera transportbranschens klimatpåverkan fram till 2020.



Fortsättning  
nästa sida

► Effektivare energianvändning sparar miljön.



Forskningsprojektet kommer att leda till en rad positiva effekter för miljön men det kommer också att sänka transportkostnaderna.

# Mindre utsläpp

Minskade koldioxidutsläpp.

Lägre transportkostnader.

Mindre vägslitage.

Och ökad trafiksäkerhet.

Det är några förväntade effekter av det forskningsprojekt som åkeriföretag, SkogForsk, Vägverket, skogsbruket och fordonstillverkare har sjösat för undersöka möjligheten att öka lastvolymen på svenska virkesfordon på utvalda vägar.

– Kraven på virkestransporter med låga koldioxidutsläpp har accentuerats, säger Claes Löfroth, forskare på SkogForsk i en kommentar. Samtidigt har skogsbrukets transportkostnader ökat med 1–2 procent per år de senaste tio åren. Enbart bränslekostnaden utgör i dag 35 procent av transportkostnaden. Effekterna av att lasta fordonen med ytterligare en virkestrave och tänkbara tekniska lösningar ska studeras.

– Hypotesen är att vi med en trave till kan sänka transportkostnaderna och minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen, säger Claes Löfroth. Dessutom beräknas trafiksäkerheten öka, eftersom antalet tunga fordon på vägarna minskar.

Ulric Långberg på Sveriges Åkeriföretag ser positivt på projektet. En av anledningarna är åkerinäringens stora rekryteringsbehov och svårigheten att få tag på förare.

– Med en trave till på virkesfordonen kan

vi bibehålla transportvolymen trots förarbristen, säger han.

Staffan Thonfors, transportdirektör på Skogsindustrierna, tror att fordon som kan lasta större volym är en del av skogsbrukets framtida transportsystem.

– Lastbilen kommer alltid att vara nödvändig för transport av virkesråvara, säger han. Ökade transportpriser måste kunna mötas med effektiviseringar av fordon och intelligenta logistiklösningar, samtidigt som utsläppen per transporterad kubikmeter minskar till ett minimum.

► Bränslekostnaden för skogsbrukare är 35 procent.

## ► FAKTA

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

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

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

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

Fortsättning  
nästa sida



# Bevakade rastplatser

400 inbrott mot lastbilar i södra och västra Sverige under årets första tio månader. Och 190 stulna långträdare under samma period.

► Polisen utlovar krafttag.

Men nu ska det bli slut på eländet. Polisen lovar krafttag och Vägverket nya, bevakade uppsamlingsplatser. Det framkom vid ett möte i Malmö där även representanter från transportbranschen och olika försäkringsbolag deltog.

– Vi planerar för tre försöksparkeringar – inhägnade, belysta och med kontroll vid in- och utfart av både chaufförer och bilar, säger Lars-Ingvar Larsson, projektledare vid Vägverket.

En av de bevakade p-platserna kommer att placeras utanför Helsingborg – de två andra i Göteborg och Jönköping.

► Helsingborg problemområde.

I Malmö samlades närmare 100 representanter från polisen, transportbranschen, olika försäkringsbolag och Vägverket för att diskutera hur man kan samarbeta för att bekämpa den här brottsligheten.

Skåne i allmänhet och Helsingborg i synnerhet pekas ut som ett problemområde. De flesta angreppen mot lastbilar sker inte ute på vägarna utan när de parkeras inne i städer, och angreppen i just Helsingborg är fler än i till exempel storstaden Göteborg. Men genom att få ut de tunga transporter ur städerna kan man på ett enkelt vis minska problemen tror



Genom att få ut den tunga trafiken från storstäderna till bevakade rastplatser kan inbrotten mot tung trafik minskas.

kriminalinspektör Per Arne Nilsson.

– Jag tycker det är viktigt man försöker tvinga trafiken att stanna utanför Helsingborg på ett rekommenderat ställe att stå på och det vet jag att Helsingborgs kommun tittar på.

Stölderna av gods och diesel har totalt sett ökat kraftigt de senaste åren. Per Arne Nilsson, kriminalinspektör i Västra Götaland, är kritisk till hur branschen hittills hanterat problemet.

– Det är ju fel att den i princip sponsrar kriminella genom att göra det så lätt att stjäla från de tunga bilarna. Man kan inte fortsätta köra värdegods i undermåliga transporter, säger han.

## Chaufförsbrist

► 7000 chafförer behövs.

Lastbilschaufförer är en bristvara i Sverige.

Under de närmaste 12 månaderna behövs det ytterligare 7 000 chaufförer.

Det finns uppskattningsvis 114 000 lastbilsförare i Sverige i dag, men de behöver bli 7 000 fler bara under de kommande tolv månaderna.

Nära fyra av tio åkerier säger att de kommer att anställa lastbilsförare under denna period. Under det senaste året har två av tre

åkerier rekryterat lastbilsförare.

Utökad verksamhet är den främsta anledningen till suget efter arbetskraft. Samtidigt säger sig fyra av tio åkerier ha svårigheter att hitta lämpliga lastbilsförare.

För att möta behovet krävs det följaktligen fler utbildningsplatser. Den undersökning som ligger till grund för TYAs Arbetskraftsbarometer 2007 bygger på närmare 1 000 åkeriers beskrivning av sina rekryterings- och utbildningsbehov under perioden maj 2006 – april 2007.

Fortsättning  
nästa sida





## Unga slarvar

Yrkesförare slarvar med att använda bilbälte och det är de unga förarna som är sämst.

Endast 56 procent av yrkesförare i åldern 23–28 använder alltid bälte. Det visar NTFs unika enkätundersökning som omfattar drygt 1 000 förare av yrkestrafikfordon.

– Det är förvånande att det är så många unga som slarvar med bilbältet. Man skulle ju kunna tro att det var de äldre förarna som var sämst eftersom de kört före 1999, då lagen om att använda bilbälte i tunga lastbilar infördes, säger Mattias Holmqvist, projektledare för yrkestrafik på NTF.

Ser man till yrkeserfarenhet är det de som har liten erfarenhet, 0–5 år, som är sämst på att använda bilbälte. 66 procent av dem använder alltid bälte. Totalt säger 72 procent att de alltid använder bilbälte.

– Det här är absolut inte bra. Vi vill att yrkesförarna ska komma in i trafiksäkerhetstänkandet tidigt och det här visar att det inte fungerat riktigt. De som utbildar yrkesförare måste ta trafiksäkerhetsfrågor på större allvar, säger Mattias Holmqvist.

Undersökningen visar också att var tredje yrkesförare bryter mot kör- och vilotiderna enstaka gånger i månaden. Positivt är dock att man kan se att trafiksäkerhetsarbete på företag ger resultat. De yrkesförare som uppger att deras företag har en trafiksäkerhetspolicy använder exempelvis bilbältet betydligt oftare än de kollegor som inte omfattas av någon policy.

► Var tredje yrkesförare bryter mot kör- och vilotiderna.

## Viktigt bevis

Från den 5 januari 2008 måste alla som transporterar levande ryggradsdjur i samband med ekonomisk verksamhet kunna visa ett kompetensbevis på utbildning om djurs välbefinnande under transport.

Det handlar till exempel om de som kör tävlingshästar eller transporter till slakterier.

Enligt ett beslut i EU ställs det krav på att både föraren och medföljande skötare till djuren har genomgått godkänd utbildning och examination och fått ett kompetensbevis.

Transportfackens Yrkes- och arbetsmiljönämnd, TYA, är i dagsläget den enda godkända utbildaren och examinatorn. TYA anordnar endagskurser för dem som endast avser att transportera häst i sin verksamhet.

Under kursen lär sig deltagarna bland annat vilka regler som gäller på området. Det kan handla om hur man lastar, hur ofta man ska ta rast eller utfodra djuren. Vilka regler som gäller är lite olika för olika djur.

För tillfället finns ett utbildningsdatum, dit även ridsporten är välkommen, nämligen den 18 december på Solvalla i Stockholm.

Fler utbildningstillfällen kommer. För ryttere som tävlar internationellt är det viktigt att ha utbildningen klar före årsskiftet eftersom förordningen gäller i hela Europa.

## Svarta siffror

Då två månader återstår av året har 403 personer omkommit i trafiken. 25 av de 30 som förolyckades i oktober hade sannolikt kunnat överleva om vägtransportsystemet varit anpassat efter Nollvisionens förutsättningar. Det visar NTF:s analys av oktober månads dödsolyckor.

Under oktober omkom 34 personer i vägtrafiken. Antalet trafikdödade under den senaste 12-månadersperioden, november 2006 till oktober 2007, uppgår därmed till 486 personer. Hittills i år, januari till oktober, har 403 personer dödats i trafiken. Om antalet dödade under årets två sista månader följer statistiken, cirka 40 per månad, kommer det totala antalet trafikdödade för år 2007 att bli omkring 480 till 490 personer. Trafiken har hittills i år ökat med cirka 3 procent jämfört med samma månader förra året.

Fortsättning  
nästa sida



# Tio procent nära att somna!

► Mer än 85 procent vill ha bältespåminnare i alla bilar.

Trötthet är ett stort problem för trafiksäkerheten. Detta framgår klart och tydligt av den årliga undersökning som SCB genomfört på uppdrag av Vägverket.

Av deltagarna i undersökningen har cirka tio procent har angett att de under senaste året somnat eller nästan somnat när de kört bil.

Andelen var högst, drygt 20 procent, bland män i åldern 20–24 år.

Den omfattande enkätundersökningen ger också vid handen att en klar majoritet av trafikanterna tycker att de åtgärder som görs för trafiksäkerheten är bra. Det gäller till exempel mitträcken på större vägar, cirkulationsplatser (rondeller), automatisk hastighetsövervakning med kamera, alkolås och bilbältespåminnare.

Det finns alltså ett starkt stöd hos allmänheten för de åtgärder som Vägverket, Polisen, kommuner, bilindustrin och många andra arbetar med. Kvinnor är generellt mer positiva än män och äldre mer positiva än yngre till olika trafiksäkerhetsåtgärder.

Trafikanterna blir allt mer positiva till att få stöd av tekniska system i bilen. Mer än 85 procent anser att bältespåminnare borde finnas i alla bilar och två av tre tycker att alla bilar borde ha alkolås. Hälften skulle vilja ha ett tekniskt stöd för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna.

Cirka 70 procent anser att automatisk övervakning med kamera är ett bra sätt att kontrollera hastigheten. Det finns också ett starkt stöd för variabla hastighetsgränser som anpassas efter trafik- och väderförhållanden. Nära 80 procent anser att hastighetsgränserna borde vara variabla.

*Fotnot: I undersökningen ställdes attityd- och beteendefrågor om trafiksäkerhet till omkring tiotusen slumpmässigt valda personer i åldern 15–84 år. Svarsfrekvensen uppgick till 62 procent.*

## Alkolås krav

Obligatoriskt alkolåsprogram ska vara en förutsättning för nytt körkort efter trafiknykterhetsbrott.

Det förslaget har regeringen fått från Vägverket, allt för att minska rattfylleriet.

En mycket liten grupp förare står för alla

trafiknykterhetsbrott – endast 3–4 personer av 1 000 kör onyktra. Forskning visar att en majoritet av dessa förare har mer eller mindre allvarliga alkoholproblem. Det gäller även de förare som har mycket låga promilletal när de fastnar i polisens kontroller.

– Kraftfulla åtgärder krävs för att förhindra att dessa personer fortsätter att köra onyktra. Det är oacceptabelt att 40 procent av alla omkomna personbilsförare är alkoholpåverkade och att cirka 125 personer om året dödas i alkoholrelaterade trafikolyckor. Vägverket hoppas därför att förslaget ska kunna ge regeringen stöd för att införa nya regler, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

De som har deltagit i nuvarande försöksverksamhet med alkolåsprogram har 60 procent färre trafiknykterhetsbrott och 80 procent färre trafikolyckor upp till fem år efter avslutat program. Alkolåsprogrammet har också visat sig vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Vägverket anser därför att alkolåsprogram ska vara en förutsättning för körkort för alla som har dömts för att ha kört onyktra. Alkolåsprogram ska också kunna vara ett alternativ till körkortsåterkallelse för dem som läkare har konstaterat ha alkoholproblem, även om de inte har ertappats med att köra onyktra. Körkort utan villkoret alkolås ska vara möjligt för dessa personer först sedan de har visat att de klarat att vara nyktra under alkolåsprogrammet.

## Transportforum

Missa inte Transportforum den 9–10 januari 2008, som arrangeras på Linköping Konsert & Kongress. Forumet brukar locka omkring 1 600 deltagare, har utvecklats till Nordens största årliga konferens för transportsektorn där forskare och transportsektorns många aktörer möts för kunskapsutbyte och kontaktskapande.

Transportforum rymmer såväl breda tematiska presentationer och diskussioner som presentationer av nya resultat från FUD-projekt. Jubileumsåret 2008 är programmet extra tilldragande. Inledningen kommer att vara transportövergripande. Samtidigt som utvecklingen under 25 år speglas kommer framtida transporter och transportsystem att stå i fokus.

Transportforum arrangerades första gången 1984 och firar 25-årsjubileum 2008.

Läs mer: [www.vti.se](http://www.vti.se)

Fortsättning  
nästa sida



► Transportforum lockar tusentals.

# Tävla & Vinn X

Det är viktigt att alltid vara vaken för trötthet i trafiken, inte minst under kommande storhelger då många åker kors och tvärs för att hälsa på släkt och vänner.

Som en extra påminnelse finns nu chansen att vinna Länsförsäkringars populära Zzz-badlakan och den fräcka Zzz-kepsen.

Svara på tävlingens frågor och mejla dina svar till stefan.skotte@lansforsakringar.se innan den 15 december så är chansen stor att du får ett extra paket lagom till jul. De tio först insända lösningarna belönas med badlakan och keps. De tio som kommer därefter kan se fram mot en käck keps.

## 1 Vad innebär sömnhygien?

- 1) Att man alltid ska sova i nytvättade sängkläder.
- X) Goda vanor för att uppnå en bra sömn.
- 2) Att man alltid ska duscha innan sänggående.

## 2 Vad är insomni?

- 1) Den vanligaste sömnstörningen.
- X) Ett sömnmedel.
- 2) Ett instrument som mäter sömn.

## 3 Hur många trafikolyckor är trötthetsrelaterade?

- 1) Mindre än 12 procent.
- X) Mer än 20 procent.
- 2) 40 procent eller mer.

## 4 Hur många dör i trötthetsrelaterade trafikolyckor varje år?

- 1) Mindre än 24.
- X) Cirka 40.
- 2) Minst 50.

## 5 Är det ett brott att köra bil trött?

- 1) Ja.
- X) Nej.
- 2) Bara om man råkar ut för en olycka.

## 6 När är risken för en insomningsolycka störst?

- 1) På eftermiddagen.
- X) Mellan 24.00 och 02.00.
- 2) Mellan 03.00 och 05.00.

## 7 Vilken grupp löper största risk att drabbas av en trötthetsolycka?

- 1) Unga män mellan 18 och 24 år.
- X) Medelålders kvinnor.
- 2) Herrar mellan 63 och 75 år.

## 8) Att köra allt för trött är att jämställa med att köra bil med:

- 1) 0,2 promille alkohol i blodet.
- X) 0,6 promille alkohol i blodet
- 2) 0,8 promille alkohol i blodet.

► Vinn fräcka julklappar!





# Skottes reflektioner

► Nyttig julklapp till alla bilister.

Funderar du på det här med julklappar? Här kommer bästa tipset: Krister Solanders bok *Kör glädje* – om fart och bilar i transportsystemet.

Det är en bok som alla, både privatbilister och yrkesförare borde läsa.



Krister Spolanders bok är nyttig läsning för alla.

Krister Spolanders bok är tänkvärd och ger en osminkad version av hastighetsproblematiken.

– Passiviteten i hastighetsfrågan har kostat minst ett par tusen människoliv i onödan. Under tiden

har hastigheten ökat på vägarna, säger författaren i boken. För varje år har bilarna blivit starkare, snabbare och större. Toppfarten hos vanliga bilmärken ligger på minst dubbla fartgränsen. *Kör glädje*, motorstyrka och fartprestanda lyfts fram i ständigt pågående reklamkampanjer på tvärs mot säkerhet och miljö.

Spolander menar vidare att hastigheten är nyckeln till etappmålet för Nollvisionen som riksdagen har satt till år 2007. Ett nytt fartgränssystem har aviserats att ersätta det vi har sedan början av sjuttioalet.

Spolander skriver vidare ”Utan ett måttlig-

are tempo och utan att ta tag i bilarna och deras fartprestanda kommer vi inte att kunna åstadkomma det som vi så ofta talar om – ett långsiktigt hållbart transportsystem med farter som är anpassade till människor och miljö.”

Boken har kommit till med stöd från bland NTF.

Enstaka exemplar kan rekvireras från NTFs Kundtjänst, Mia Kleresjö, tel 08-705 59 06.

Boken är kostnadsfri, endast kostnader för hantering, porto/frakt debiteras = 95 kr vid ett exemplar.

Vid större upplagor debiteras hanteringskostnad 95 kr samt gällande porto/fraktkostnad.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare  
Länsförsäkringar Företagsmotor*



## Nästa nummer kommer i december!



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@krepart.se](mailto:mikael@krepart.se)

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

**Telefon:** 0491-178 80

**Hemsida:** [www.krepart.se](http://www.krepart.se)