

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar Företagsmotor/Skadeförebygg
Nr 12 december 2007



Läs om:

Somnade bakom ratten
sid 1-3

Bra direktiv
sid 4

Yrkesförarnas
fortkörning
kostar 25 liv...
sid 5

Hastighet
dödar
sid 6-7

Dyrbara
stöder
sid 8-9

Vägarna
slits mer
sid 10

Mätningar ett
måste
sid 11-12

Fin Julklapp
sid 13

Notiser
sid 14

Skottes
reflektioner
sid 15



Gustav Denninger var modig och erkände att han somnade bakom ratten. Sommaren 2006 sömnade han under färden hem från en festival i Lindesberg. Olyckan blev våldsam men slutade trots allt lyckligt. Bara en av hans kamrater blev skadad.

Somnade bakom ratten

**Han somnade bakom ratten.
Och är tillräckligt modig för att erkänna det.
Möt Gustav Denninger, en 20-åring som nu
ger en osminkad version av en trötthets-
olycka.**

Det var Länsförsäkringars Zzz-kampanj i oktober som fick Gustav Denninger att träda fram och berätta om olyckan sommaren 2006. En olycka som kunde kostat både Gustav och hans kamraters liv men också en olycka som har vållat Gustav Denninger mycket lidande

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Somnad
bakom ratten**



► **Använder var-
ken alkohol
eller andra
droger.**



► **Bilen voltade
fem varv.**



under allt för lång tid.

Han är dessutom dömd för vårdslöshet och vållande till kroppskada för att han somnade bakom ratten den där olyckssaliga natten sommaren 2006. När Rödljus träffar honom väntar han på att Länsstyrelsen i Södermanland när som helst ska återkalla hans körkort, något som innebär att han får ta om körkortet om ett eller annat år.

– Jag blev positivt överraskad när jag såg Länsförsäkringars kampanjbudskap på stortavlorna intill E4an, säger han. Bra att någon äntligen lyfter den viktiga problematiken om och kring trötthet i trafiken.

Gustav Denninger är vältränad och något av en renlevnadsman. Han använder varken alkohol eller andra droger.

– I och med att jag inte brukar alkohol var jag kanske förut lite för gentil med att ställa upp som chaufför i samband med att jag och mina kompisar behövde skjuts.

Och det var precis vad som hände när han tillsammans med sina vänner diskuterade festivalen i Lindenberg sommaren 2006.

Gustav lovade att framförallt att köra ensam hem till Nyköping under natten mot söndagen.

Sov bra

Efter några hektiska festivaldagar bestämde sig kamraterna för att åka hem klockan 24.00 på lördagskvällen. Men så var det någon i gänget som ville se ytterligare ett band, ett band som lirade fram till 01.45.

Och Gustav sa ja.

– Visst hade vi partat ordentligt. Men jag hade sovit sju, åtta timmar natten innan och kände mig inte speciellt trött.

En timme hit eller dit spelar ingen roll, resonerade Gustav Denninger. Men förmodligen förändrade det valet hans liv.

I vargtimmen

Till en början gick allt bra. Stämningen i bilen var uppsluppen, av häftig musik och minst lika fräcka festivalminnen.

Efter Katrineholm började Gustav att bli trött. Förståndigt nog stannade han och tog en promenad. Men den positiva effekten av promenaden satt inte i särskilt länge.

Några mil från Nyköping, vid 04.30-tiden, började mittstrecken på vägen att bölja. Sedan minns inte 20-åringen mer förrän bilen kraschade i den motsatta körbanans dike.

– Personer på olycksplatsen sa att bilen hade voltat fem varv, att det var ett under att inte någon dog eller blev allvarligt skadad.

Peter var den som råkade mest illa ut. Han hade inte bältet på sig och kastades ut ur bilen och krossade axeln.

– En läkare berättade för mig att nio av tio bryter nacken i samband med en olycka av den typen. Vi hade onekligen tur...



► **Fortsättning:
Somnade
bakom ratten**



► **Misstänktes
för rattfylla.**



► **Dömdes av
tingsrätten.**



Det är ingen hemlighet att yngre förare, framförallt killar, löper större risk att drabbas av trötthetsolyckor än mer rutinerade förare.

Svår tid

Olyckan slutade lyckligt. Men för Gustav väntade en tuff tid. Han fördes till akuten och fick vänta fem timmar innan misstankarna om att han var rattfull skingrades.

I mitten av september kallades han till polisförhör och fick veta att han var misstänkt

för vårdslöshet i trafik på grund av att han hade somnat bakom ratten.

Skuldbördan ökade ytterligare i samband med att åklagaren väckte åtal för kroppsskada.

– Jag mådde jättedåligt, kände att allt var mitt fel. Hade lika dåligt samvete som jag skulle ha kört rattfull och därigenom orsakat Peter lidande.

Den 20 september i höstas var det dags för huvudförhandling vid tingsrätten i Nyköping.

– Tiden fram till rättegången var inte rolig. Inte minst för jag hade skuld känslor gentemot Peter.

Ta en tupplur

Rätten slog fast att Gustav hade somnat bakom ratten och därigenom gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Dessutom dömdes han för vållande till kroppsskada.

– Jag tar mitt straff eftersom jag somnade bakom ratten. Och jag har heller inte för avsikt att överklaga.

Du funderade aldrig någon gång på att, som så många andra som drabbas av trötthet i trafiken, skylla på att du var tvungen att gira för ett rådjur eller liknande?

– Klart jag tänkte i sådana banor. Men det var inget jag funderade på särskilt mycket. Och plötsligt hade jag avverkat det första förhöret.

Något råd till ungdomar som är på väg hem efter festivaler och andra arrangemang?

– Den som blir trött måste stanna och sova en stund. Annars är risken stor för både olyckor och psykiskt lidande.

► FAKTA

Trötthet lagbrott

Att vara trött i trafiken utgör inte bara en risk för dig och medtrafikanter. Du bryter också mot lagen. I trafikförordningen jämställs uttröttning med alkohol- och drogpåverkan.

Trafikförordningen 1998:1276.

Bestämmelser för trafik med fordon kapitel 3 paragraf 1

"Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt."





En kontinuerlig utbildning av yrkesförarna ska förhoppningsvis generera i en mer trafiksäker miljö.



► **Obligatorisk utbildning för alla yrkesförare.**

► **Svensk lagstiftning saknas.**

Bra direktiv

Bättre utbildning av yrkesförare. Som ska leda till en mer trafiksäker miljö. Det är andemeningen i EU-direktivet om utbildning i transportbranschen.

EUs direktiv 2003/59 inför ett system med grund- respektive fortbildning för alla yrkesförare. Direktivet gäller för godstransportsektorn liksom för persontransporter. I korthet kräver direktivet att alla yrkesförare ska ha dels en grundutbildning, dels att förarna uppfyller kravet på fortbildning. Grundutbildningen kommer att krävas av alla som blir yrkesförare efter den 10 september 2009 (de förare som är yrkesverksamma innan detta datum omfattas inte av kravet på grundutbildning).

Samtliga yrkesförare omfattas av kravet på fortbildning. Det innebär en skyldighet att utbilda sig fem dagar per femårsperiod. Den första femårsperioden inom godstransportsidan börjar löpa från och med 10 september 2009 (för persontransporter införs regelverket ett år tidigare, det vill säga 2008).

I skrivande stund finns ingen rådande svensk lag på plats och heller ingen proposition som gör svensk lag av EU-direktivet. Närmast förväntar man sig en proposition som riksdagen tar före årsskiftet 2007/2008. Att det inte finns en proposition gör det svårt att kommentera innehållet i den kommande svenska lagstiftningen.

I lagen förväntas dock regeringen bland annat delegera rätt för Vägverket att utfärda så kallade verkställighetsföreskrifter. Dessa föreskrifter kommer att vara av central betydelse för innehållet och tolkningen av det svenska regelverket. TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) för en kontinuerlig dialog med såväl regeringen som Vägverket i syfte att åstadkomma så bra lösningar för den svenska transportbranschen som möjligt.

► FAKTA

Grundutbildning

Direktivet ger alla medlemsländer en rätt att välja vilket system man vill tillämpa när det gäller grundutbildningen:

- 1) Ett system med 140 eller 280 timmars utbildning med efterföljande prov. I det senaste förslaget anges att personer under 21 år skall genomgå 280 timmar medan det för personer över 21 år föreslås en grundutbildning på 140 timmar; eller
- 2) Ett alternativ med bara ett (omfattande) prov. Det mest sannolika är att Sverige kommer att välja ett system med utbildning och efterföljande prov (alternativ 1).

Fortbildning

Direktivet föreskriver som sagt fem dagars utbildning per femårsperiod. Totalt rör det sig om 35 timmar med ett särskilt fokus på trafiksäkerhet och miljö.



Yrkesförarnas fortkörning kostar 25 liv om året

Upp till 70 procent av förarna kör olagligt.



Buss-, taxi- och lastbilsförare håller inte hastighetsbegränsningarna.

Hälften av alla taxibilar och bussar kör för fort och endast en tredjedel av lastbilarna håller sig inom hastighetsgränserna.

Om yrkesförarna höll hastighetsbegränsningarna skulle 25 liv kunna räddas.

NTF har på uppdrag av Vägverket genomfört hastighetsmätningar under våren och hösten. Höstens mätningar visar ett nedslående resultat för trafiksäkerheten. Tre av fyra taxibilar och två av tre lastbilar kör för fort på 50-vägar. På 90-vägar kör knappt hälften av alla bussar och något fler taxibilar för fort.

– Det här är förkrossande dåligt. Nästan alla branscher är under all kritik. Några har upp till 70 procent av förarna som kör olagligt, säger Lars Nordquist på NTF Sörmland som sammanställt mätningarna.

Förutom att många liv skulle sparas om yrkesförarna körde i rätt hastighet skulle också utsläppen av koldioxid minska med 220 000 ton. Dessutom skulle företagen kunna spara över en miljard kronor genom lägre bränslekostnader, enligt Vägverket.

– Det är konstigt att de här branscherna som säger att de har dålig lönsamhet inte satsar mer på att hålla hastigheterna, med tanke på hur mycket pengar de kan spara, säger Lars Nordquist.

Högt snitt

Lastbilar med släp kör i snitt 83 km/tim där hastighetsbegränsningen är 80. Taxi utmärker sig med att ha en medelhastighet på 113 km/tim på 110-vägar och 92 km/tim på 90-vägar.

– Det är oacceptabelt att taxiförare kör för fort. Svenska Taxiförbundet har genomfört ett gediget arbete för att öka trafiksäkerhet bland taxiförare, men Vägverkets undersökning visar att vi har en bra bit kvar, säger Thomas Winskog, förbundsledare på Svenska Taxiförbundet.



Yrkesförarna kör alldeles för fort. Om hastighetsbegränsningarna respekterades skulle 25 liv om året räddas.

Anna Grönlund, förbundsledare i Bussbranschens Riksförbund, tror på mer resurser till polisen för att komma tillrätta med problemet.

– Trafikpolisen spelar en viktig roll. Genom att sätta dit de som gör fel gynnar vi de som gör rätt. Varje individ måste ta sitt ansvar för att vi ska få ordning på det här, säger hon.

Internationellt sett ligger Sverige dåligt till vad gäller att hålla hastigheterna.

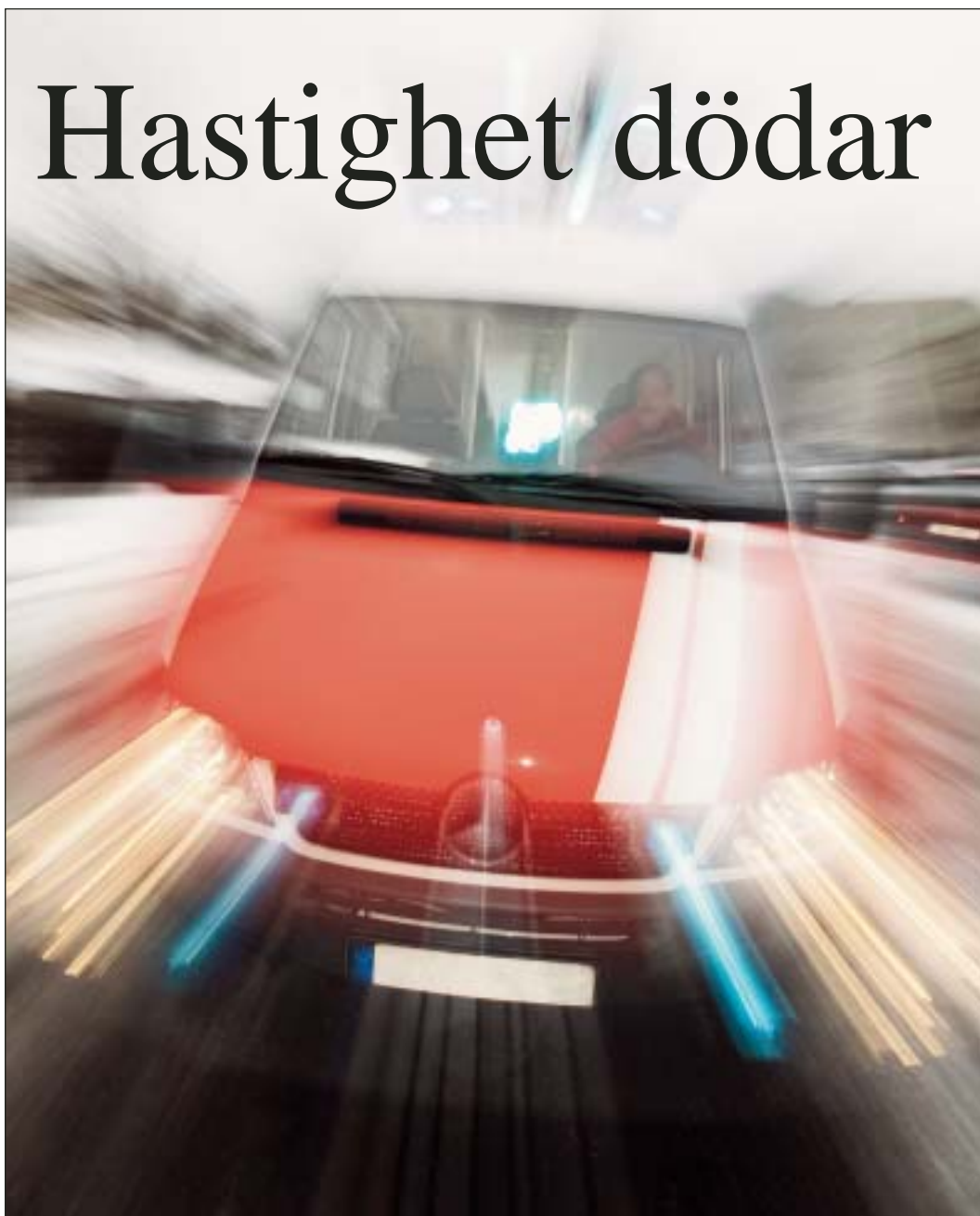
– Det här håller inte. Sverige ligger i jumboklass i Europa när det gäller hastighet och vi får skämmas över att vårt arbete med detta inte varit lyckosamt, säger Claes Tingvall, Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör.



Trafikpolisen spelar en viktig roll.



Hastighet dödar



► Sidokollisioner svag punkt.



► Dör på grund av felaktiga beslut.



425 människor har dött i trafiken hittills i år. Ett drygt 100-tal kan direkt relateras till felaktiga hastighetsgränser.

Det visar NTF:s analys av dödsolyckorna under årets första elva månader.

– En av NTF:s stora utmaningar nästa år blir att arbeta för att det blir rätt siffror på hastighetsskyltarna, säger NTFs mediachef, Thomas Carlson.

Moderna bilar är betydligt säkrare än modeller med några år på nacken. Förmågan att skydda passagerarna vid sidokollisioner har blivit bättre, men är fortfarande bilens svagaste punkt. Därför säger Vägverkets modell för säker vägtrafik att hastighetsgränsen i en kors-

ning inte bör överstiga 50 km/tim. Ändå har 43 människor, alltså mer än tio procent, omkommit i korsningar med hastighetsgränser över 70 km/tim.

–Vi kan inte längre acceptera att människor dör på grund av felaktiga hastighetsbeslut. Därför måste korsningarna byggas om eller få sänkt hastighetsgräns. Nästa år, när hela systemet ska ses över, finns inte längre någon ursäkt för felaktiga gränser, säger Thomas Carlson.

Systembrister

Vägverkets modell för säker vägtrafik är ett av de verktyg NTF använder vid årets analyser av varje enskild dödsolycka. I det projektet väljer NTF att inte spekulera över skuldfrågan utan i

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Hastighet
dödar**



► **Högst 30
km/tim där
bilar möter
oskyddade
trafikanter.**



► **37 trafikdöda
i november.**



stället att bedöma hur konsekvenserna av olyckan hade sett ut om vi hade haft en Nollvisionsstandard. En korsning som inte är hastighetsssäkrad, genom till exempel ett gupp, är en brist i systemet som varken Vägverket eller kommunerna kan undvika att rätta till nästa år.

En annan systembrist är att vi tillåter hastigheter på 90 km/tim och däröver, på vägar där bilar riskerar att mötas. Vägverkets modell för säker vägtrafik säger att hastighetsgränsen på sådana vägar högst får vara 70 km/tim.

Det är en nivå som en modern bil klarar i en frontalkollision mot en bil i sin egen storlek, utan att passagerarna dör eller skadas svårt. Hittills i år har 71 människor dött i kollisioner på 90- eller 110-vägar, som inte varit mittseparerade.

En lösning

Det finns bara en lösning för att få bort dödsolyckorna på de här vägarna. Antingen måste hastighetsgränsen sänkas eller också måste vägen få ett mitträcke. I den här analysen nöjer NTF sig med att titta på olyckor i korsningar och på ej mittseparerade 90- och 110-vägar, men det finns självklart en rad exempel på andra olyckor, där det går att konstatera förödande konsekvenser på grund av felaktiga

hastighetsgränser.

– Det kan till exempel röra sig om påkörningar av föremål vid sidan av vägen, övergångsställen som inte är hastighetsssäkrade eller andra områden, där fordon konfronteras med oskyddade trafikanter, säger Thomas Carlson.

Utsatta

Ett mycket tragiskt exempel på en olycka med oskyddade trafikanter såg vi i Gustavsberg utanför Stockholm för en tid sedan. Där blev en mormor och hennes treåriga barnbarn påkörda av en bilist på ett övergångsställe. Båda fotgängarna avled.

– En närmare analys av olyckan kommer i NTFs rapport för december, men vi kan redan nu konstatera en allvarlig systembrist vid olycksplatsen. Hastighetsgränsen är 50 km/tim och övergångsstället saknar hastighetssäkrande åtgärder. Modellen för säker vägtrafik föreskriver högst 30 km/tim där oskyddade trafikanter riskerar att konfronteras med bilar, säger Thomas Carlson.

I 50 km/tim är risken för en oskyddad trafikant att dödas ungefär 9 på 10. I 30 km/tim är risken 1 på 10. Studier har visat att i 30 km/tim fungerar lagen om företräde för gående mycket bra. Då finns det tid för ögonkontakt och bra samspel mellan bilförare och gående.

Sofistikerade tjuvar spökar

Förr var det följar med däck som gällde.

Men numera är tjuvarna mer sofistikerade.

Det påståendet styrka av att antalet stölder av arbags har ökat lavinartat. Sedan i somras har exempelvis inte mindre än ett 50-tal airbagstölder genomförts bara i Jönköpings län. Det är i första hand bilar ur VW-gruppen som utsatts för stölderna, men även BMW och Volvo är drabbade.

Vid den här typen av stölder går stora värden till spillo. Bara att reparera strålkastare och navigationsutrustningen till en BMW kostar i storleksordningen 100 000 kronor!

– Troligen försvinner bildelarna utomlands där de säljs som reservdelar, någon annan förklaring har vi inte kunnat se så här långt, säger Torbjörn Serrander på Larmtjänst

37 omkom i trafiken

Under november omkom 37 personer i vägtrafiken. Antalet trafikdödade under den senaste 12-månadersperioden, december 2006 till november 2007, uppgår därmed till 488 personer. Hittills i år, januari till november, har 440 personer dödats i trafiken. Cirka 20 personer har omkommit under första hälften av december och i dagsläget pekar siffrorna på att det totala antalet trafikdödade för år 2007 kommer att bli cirka 480 till 490 personer. Trafiken har hittills i år ökat med cirka 3 procent jämfört med samma månader förra året.



Fortsättning
nästa sida



Dyrbara stölder

Att stjäla maskiner och redskap är attraktivt av den enkla anledningen att det är lätt att hitta köpare.

Varje år kostar stölder av maskiner och redskap cirka 60 miljoner kronor. Men det är inte hela sanningen. Den enskilde entreprenören drabbas också av stora kostnader för avbrott, självrisk och liknande.

Runt om i Sverige försvinner med jämna mellanrum maskiner, allt från hjullastare till små grävmaskiner.

Entreprenörföretagen drabbas också av många stölder vad gäller manskapsbodar, redskap och diesel.

Under senare år har också skadegörelse mot maskiner ute på arbetsplatser blivit allt vanligare.

Stölder och skadegörelse kostar stora pengar. Kostnaden för att ersätta maskiner och redskap ligger i runda tal årligen på 60 miljoner kronor.

Stölderna kostar också det enskilda entreprenörföretaget mycket pengar. Kontakter med verkstad, försäkringsbolag och polis är inget annat än improduktiv tid. Till detta ska läggas självrisk, driftstopp och tiden det tar att ordna en ersättningsmaskin och att lämna tillbaka den.

Det är dyrt att drabbas av stöld och skadegörelse på grund av att det stjäls tid både från dig och dina kunder.

– Genom att tänka logiskt och förebyggande är det möjligt att hålla ned de onödiga kostnaderna, säger skadeförebyggaren Stefan Skotte, Länsförsäkringar Sak AB.

Utsatta arbetsplatser

Ensligt belägna arbetsplatser är naturligtvis utsatta. Dyra anläggningsmaskiner är hårdvaluta för kriminella.

Därför är det av största vikt att maskinen aldrig lämnas utan tillsyn och att den parkeras där uppsikten över den som är absolut bäst. Att investera i ett av Stöldskyddsföreningen godkänt larm är också en bra försäkring i sammanhanget.

Sunt förnuft är ett bra sätt att gardera sig mot stölder. Att låsa redskap med hjälp av grävmaskinens skopa är en bra metod som inte

Försvåra för tjuven. Redskap som skopor, skärare, gafflar och liknande ska vara fastlåsta med stöldskydd godkänt av Länsförsäkringar, det vill säga kätting och lås av minst klass 3.



Fortsättning
nästa sida



Fortsättning: Dyra stölder



Godkänt stöldskydd ger lägre självrisk.



Spårutrustning baserad på GPS eller VHF lönsamt.



kräver någon ekonomisk insats av det enskilda entreprenadföretaget.

Föremål som exempelvis skopa, skärare, gafflar och liknande som på grund av storlek, användning eller annat inte rimligen kan förvaras inlåsta, ska vara fastlåsta med stöldskydd godkänt av Länsförsäkringar.

Om inte redskapen är fastlåsta med godkänt stöldskydd – sätts ersättningen för redskap ned med normalt 50 procent. I allvarliga fall kan nedsättningen till och med bli så stor att ersättningen helt faller bort.

Det är betydelsefullt att maskiner och redskap inte transporteras till arbetsplatsen förrän precis innan arbetet ska påbörjas. Lika viktigt är att de omedelbart efter arbetets slutförande forslas tillbaka till inhägnad plats.

Att stanna till på en entreprenadarbetsplats och koppla på en vagn eller ett lättare släp tar bara några sekunder. Ett bra sätt att undvika stölder av den typen är att montera ett av Länsförsäkringar godkänt stöldskydd på kopplingsanordningen. Det innebär lägre självrisk vid en eventuell stöld.

Elektronisk hjälp

Det finns också sofistikerad elektronisk utrustning på marknaden. Genom att montera spårutrustning på en maskin ökar chansen att den återfinns efter en stöld. På marknaden finns flera typer av spårutrustning, som bland annat är baserade på GPS och VHF.

Att satsa på spårutrustning är lönsamt. Är fordonet utrustat med den typen av utrustning vid stöldtillfället, och spårutrustningen var i funktion, ersätter Länsförsäkringar skadan eller förlusten av maskinen utan självriskavdrag.



Strålkastare med rörelsedetektorer är ett bra sätt att hålla objudna gäster borta från arbetsplatser.



FAKTA

Märkt maskin

Vill du avskräcka tjuvar från att intressera sig för just din maskin? Då ska du beställa märksatsen "Märkt Maskin" från ditt lokala länsförsäkringsbolag. En märkt maskin är mindre attraktiv att stjäla och svår att avidentifiera.

Det vet både tjuvar och hyläre.

Så försvårar du för tjuven

- Lås och larma alltid maskinen.
- Ställ maskinen så väl upplyst som det är möjligt.
- Gör det svårare för tjuven genom att demontera batteriet.
- Stöldskyddsmärk maskinen enligt LFs koncept "Märkt Maskin".
- Måla gärna delar av maskinen med lätt-identifierad färg.
- Se till att maskinens serienummer finns på flera ställen, både synligt och väl dolt.
- Dokumentera var du märker.
- Ställ maskinen svåråtkomligt.
- Blockera vägen in till arbetsplatsen under helger och kvällstid.
- Lås fast redskap med godkänt stöldskyddslås. Lås och kätting ska vara av minst klass 3, enligt Svenska Stöldskyddsforeningens normer.
- Hantera startnycklar som värdeföremål.
- Lämna inga stöldbegärliga saker i hytten.

Stark kedja

Larmtjänst är försäkringsbranschens samarbetsorganisation, som bland annat har till uppgift att bekämpa organiserad brottslighet.

Den gemensamma branschorganisationen har en efterlysningskedja för stulna anläggningsmaskiner. Den har till uppgift att sprida uppgifter om försvunna maskiner till myndigheter och organisationer som kan upptäcka stulna fordon på drift.

När ett fordon blir stulet ska föraren eller maskinföretaget polisanmäla saken. Den som anmäler ringer sedan 020-52 55 25 och anmäler stölden. Larmtjänst vidarebefordrar uppgifterna till mottagare inom kedjan. De sprider sedan i sin tur informationen vidare.

När ett fordon anträffas utgår hittelön till den som har lämnat sådan information att fordonet kunnat säkerställas.





De svenska vägarna blir sämre och sämre, allt beroende på ökad trafikvolym och vägbeläggning av sämre kvalitet än tidigare.



► Vägslitaget störst på infartslederna.



Ökad trafikintensitet.

Och sämre beläggning.

Förklaringen till varför våra vägar slits mer nu än tidigare.

VTI har under lång tid följt upp beläggningsslitaget från dubbdäckstrafiken genom provvägar och kontrollsträckor. Vintern 2006/2007 utfördes slitagemätningar på ett antal utvalda kontrollsträckor i Stockholmsregionen. Syftet med undersökningen var att studera:

- beläggningsslitaget i tätort (Stockholms innerstad).
- beläggningsslitaget på relativt nylagda slitlager på infarterna till Stockholm.
- andelen personbilar som använder dubbdäck.
- relevansen hos slitagemodellen för innerstadsgator.

Undersökningen av asfaltbeläggningarna på infarterna i Stockholmsområdet visar att beläggningsslitaget från dubbtrafiken relativt sett ökat på senare år. Det innebär att varje fordon idag sliter bort mer beläggningmaterial per kilometer vägbana jämfört med för några år sedan. En orsak är att asfaltbeläggningarna inte längre proportioneras med lika slitstarkt stenmaterial som tidigare.

Detta tillsammans med ökad trafikvolym innebär att det totala slitaget från dubbdäckstrafiken som bland annat resulterar i spårbildning har blivit större jämfört med början av 2000-talet. Spårbildningen på grund av dubbdäckstrafiken vintern 2006/2007 var 2–3 mm.

Större

Slitaget på infartslederna var cirka fyra gånger större än på de innerstadsgator som ingick i undersökningen. En anledning är att hastigheten är markant lägre på gatorna i innerstaden. Slitaget på innerstadsgatorna var cirka 2 gram per dubbat fordon och kilometer medan slitaget på infartslederna var 5–12 gram.

Dubbanvändningen i Stockholm var under vintern 2006/2007 (november–april) 57 procent. Det är oförändrat jämfört med vintern 2004/2005 men något lägre i jämförelse med slutet av 1990-talet.

De beräknade värdena (spår djupen) enligt slitagemodellen hamnade överlag något lägre än de uppmätta på sträckorna från infartslederna. Beräkningarna kan ha påverkats av en viss osäkerhet i trafikdatan men tendensen är att slitaget i fält varit större än det förväntade enligt modellen. De relativt stora spår djupen pekar även i denna riktning, liksom SPS-talen (relativa slitaget).

Vid tidigare jämförelser mellan mätsträckor och slitagemodellen har överensstämmelsen varit bättre. Trenden har dock ibland varit att slitaget i fält varit något större än vad som kan förväntas enligt beräkningar med hjälp av modellen, som förutsätter att beläggningen har fullgod och homogen kvalitet.

På innerstadsgatorna stämmer de beräknade värdena mycket väl överens med de uppmätta från kontrollobjekten. Enligt trafikkontoret i Stockholm har slitaget på de aktuella gatorna mycket bra kvalitet och slitstyrka (bättre än på infartslederna).



Mätningar ett måste

Regelbundna mätningar av rattfylleriets omfattning är en förutsättning för att kunna bedöma resultatet av de samlade insatser som görs för att motverka problemet med alkohol i trafiken.

Det menar Åsa Forsman, Susanne Gustafsson Maria Varedian i en undersökning som har utförts för VTIs räkning.

I dag genomförs inte sådana mätningar varför kunskapen om problemets utveckling är dålig. Innan man inför mätningar på nationell nivå är det dock viktigt att testa att mätmetoden fungerar.

Ett sådant test har nu genomförts i Södermanlands, Örebro och Östergötlands län och denna metodstudie presenteras i den här rapporten. Studiens syfte var dels att skatta rattfylleriets omfattning i de tre länen, dels att testa hur den använda metoden fungerar i praktiken. Med rattfylleriets omfattning avses andel trafikarbete som utförs av rattfulla förare, där trafikarbete är total körsträcka som utförs av alla fordon på ett visst vägnät under en viss tidsperiod.

Data samlades in av polisen som kontrollerade förare av personbil och lätt lastbil på slumpmässigt utvalda vägvagnitt. Den planerade urvalsstorleken var 25 000 förare, men på grund av bortfall kunde slutligen data från 22 937 kon-

trollerade förare användas. Studien genomfördes mellan klockan 7 och 23 alla veckodagar under perioden juni 2006 – maj 2007.

Vägnätet delades in i ett landsbygdsvägnät och ett tätortsvägnät. På landsbygden begränsades vägnätet till Europavägar, riksvägar och primära länsvägar och i tätorterna begränsades vägnätet till vägar med funktionell vägklass 2–6, en klassning som används i den nationella vägdatabasen NVDB. Endast tätorter med minst 3 000 invånare togs med. Motorvägar undantogs på grund av praktiska svårigheter med mätningar, men en motorvägskontroll per län genomfördes som en separat studie.

Skattad andel trafikarbete av rattfulla förare är 0,24 procent (0,15 procent; 0,32 procent) där siffrorna inom parentes är ett 95-procentigt konfidensintervall. Resultaten visar också att rattfylleriet är signifikant högre för män än för kvinnor, 0,32 mot 0,04 procent.

Det finns också skillnader mellan olika åldersklasser, den yngsta gruppen (16–34 år) har lägre andel trafikarbete av rattfulla än de två övriga grupperna (25–64 år respektive 65 år och äldre). De skattade andelarna för de tre grupperna är 0,05, 0,30 respektive 0,23 procent. Inga signifikanta skillnader hittades mellan olika län, säsonger eller mellan tätort och landsbygd.



► Rattfulla män åtta gånger vanligare än kvinnor.



► Minst rattfulla bland unga förare.



Fortsättning
nästa sida



► Fortsättning:
Mätningar ett måste



► Nästan hälften av ungdomarna har åkt med rattfull förare.



Högre

Rattfylleriet visade sig också vara klart högre på förmiddagen än eftermiddag/kväll, 0,62 mot 0,11 procent. Däremot är det ingen signifikant skillnad mellan vardag och helg.

Andel rattfulla förare som passerade vid motorvägskontrollerna var 0,10 procent (0,03 procent; 0,17 procent). Mätningarna på motorväg gjordes dock endast på tre platser som inte valdes slumpmässigt och vi vet inte hur representativa resultaten är för motorvägnätet i stort.

För att ta reda på hur arbetet fungerade i praktiken gjordes intervjuer med sex poliser som på olika sätt jobbat i projektet. I stort sett fungerade arbetet bra men det framkom en del saker som bör förändras i en eventuell ny studie. Det handlar bland annat om att hitta mätplatser där poliserna känner sig trygga även i mörker och vid dåligt väder och att vara mindre restriktiv när det gäller hur många prov som ska samlas in vid varje mättillfälle. Inför en ny studie krävs också en diskussion om hur polisen ska få tillräckliga resurser för att genomföra den här typen av studier och

hur dessa resurser ska tas tillvara på bästa sätt. Detta är viktigt både ur arbetsmiljösynpunkt för polisen och för undersökningens kvalitet. En positiv sak som kom fram i intervjuerna är att polisen gjort kontroller på platser där de inte tidigare har varit.

Överlag har undersökningen fungerat bra och med erfarenheterna från den här metodstudien finns det nu goda förutsättningar att gå vidare och göra en nationell studie.



Bara en myt

Unga förare kör berusade under lucianatten i större utsträckning än lite äldre bilister.

Inget annat än en myt.

Det visar en undersökning från MHF.

En vanlig dag kör minst 16 000 svenskar rattfulla i trafiken. Mycket talar för att den siffran är betydligt högre under Luciadygnet 12–13 december. Men det är inte de unga trafikanterna som dominerar när det gäller rattfylleri. Det visar en undersökning som SalusAnsvar och MHF genomfört. Bara 12 procent av unga bilförare (18–34 år) medger att de någon gång kört bil berusade. Siffran är dubbelt så hög för åldersgruppen 35–50 år: 23 procent. Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) har genomfört undersökningen, som visar att unga har en mognare inställning till både rattfylleri och alkohol än äldre förare.

Undersökningen visar samtidigt att unga människor oftare kommer i kontakt med alkohol i samband med bilkörning. Nästan hälften av 18–34-åringarna (46 procent) säger att de åkt i ett fordon, där de antingen misstänkt eller

vetat om att föraren varit berusad.

Unga är de som har mest erfarenhet av alkohol. 18 procent av de unga vuxna (18–34 år) har åkt i ett fordon som har alkohol. Motsvarande siffra för de mellan 35–50 år är 11 procent och för de över 50 år 7 procent. Erfarenheten verkar göra att de tycker att alkohol är ett bra sätt att få stopp på rattfylleriet. 43 procent säger att de kan tänka sig att betala 2 000 kronor mer för en ny bil om den har alkohol. Äldre förare är inte alls lika benägna att betala så mycket. För trafikanter över 50 år uppger 33 procent att de kan tänka sig denna merkostnad för alkohol, medan 35–50-åringarna är ännu mer obenägna att betala – bara 29 procent säger ja till alkohol för 2 000 kronor.

– Undersökningen visar att unga personer har en mer mogen inställning till rattfylleri och alkohol än äldre trafikanter. Samtidigt är det skrämmande att se hur ofta ungdomar kommer i direkt kontakt med rattfylleri i trafiken, säger MHFs vd Tom Bjerver. Undersökningen baseras på 1 000 webbintervjuer och har genomförs av Novus Opinion AB.

Fortsättning
nästa sida



Fin julklapp

Bästa möjliga julklapp.

16 trafiksäkerhetsprojekt får dela på 2,6 miljoner kronor från Skyltfonden.

– Skyltfonden ger möjlighet att utveckla och demonstrera trafiksäkerhetsidéer som finns i samhället. Det finns många kreativa personer som på det här sättet kan ges en chans att bidra med lösningar på ett område där mycket kan göras, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö. Genom skyltfonden bidrar på så sätt många engagerade människor till utvecklingen av en säkrare trafik.

Syftet med Skyltfonden är att ge ekonomiskt stöd för utveckling av goda idéer inom trafiksäkerhetsområdet. Pengarna i Skyltfonden kommer från de avgifter som bilägare betalar för personliga registreringsskyltar. En sådan skylt kostar för närvarande 6 000 kronor varav 5 400 kronor avsätts till Skyltfonden.

Fonden delar ut medel till intressanta trafiksäkerhetsprojekt två gånger per år. Ansökningarna skall vara Vägverket tillhanda senast den 1 mars respektive den 1 oktober. En förutsättning för att ett projekt ska få bidrag är att det relativt snabbt ger resultat och kommer trafikanterna till godo.

Fonden kan även, med särskilt beslut, ge medel till särskilda initiativ från aktörer som är till nytta för trafiksäkerheten.

Bland de premierade trafiksäkerhetsprojekten märks:

- Fortsatt arbete med att bevara den svenska modellen – det vill säga att barn färdas baklänges så långt upp i ålder som möjligt. (Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping)
- Polisens trafiksäkerhetshöjande åtgärder, särskilt polisbilskörning och skaderegistrering ur retrospektivt och prospektivt perspektiv. (Umeå universitet, Umeå)
- Motorcyklisters säkerhet. (Luleå tekniska universitet, Luleå)
- Drunkningar i motorfordon. (Umeå universitet, Umeå)

Nästa gång skyltfonden delar ut pengar är preliminärt juni 2008. Tema inför den omgången är projekt som ökar trafiksäkerheten för MC-åkandet.



➤ **Skyltfonden delar ut pengar till trafiksäkerhetsprojekt två gånger om.**



Fortsättning
nästa sida



► **Ny trafikregel i Linköping och Örnköldsvik**



► **Gemensamma riktlinjer för transportbranschen.**



Medelhastigheten vid passage av buss har glädjande nog sänkts.

Dämpande effekt

De flesta vet att de ska sakta in till 30 km/tim när de kör förbi en buss, men fler kan lätta på gasen ytterligare något.

Sedan i september gäller en ny trafikregel i Linköpings och Örnköldsviks kommuner. Trafikanter som kommer ikapp eller möter en buss som har stannat vid en hållplats på vissa 50- och 70-vägar ska sänka hastigheten till 30 km/tim när de passerar bussen. Regeln gäller inte på väg E4 i Örnköldsvik.

Mätningar i oktober visar att nio av tio i de två kommunerna känner till regeln. Medelhastigheten vid passage av buss har också sänkts, men ännu återstår en bit.

Medelhastigheten på 50-vägar för dem som kommer ikapp en buss vid en hållplats har gått ner till 36 km/tim i Linköping och till 34 km/tim i Örnköldsvik. På 70-vägar varierar medelhastigheten beroende på vägbredd och hållplatstyp. I Linköping var den mellan 44 och 52 km/tim och i Örnköldsvik mellan 34 och 46 km/tim. På smala vägsträckor där det inte går att passera bussen utan att byta körfält eller där sikten är skynd tar man det lugnare.

Många av dem som möter en buss sänker hastigheten. Anmärkningsvärt och uppseendeväckande var dock att det på 70-vägar förekom att trafikanter passerade bussar vid hållplatser i hastigheter på 90-120 km/tim.

Hastighetsmätningarna är genomförda på åtta platser i Örnköldsvik och sju platser i Linköping av Vägverket Konsult och VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut har gjort analysen på uppdrag av Vägverket. Mätningarna gjordes i maj och i oktober 2007, både före och efter 30-regelns införande.

Stramar upp

Transportköpare, transportförmedlare och transportörer är överens om att transporter ska utföras trafiksäkert och förbinder sig att prioritera trafiksäkerhetsarbete. Sveriges Åkeriföretag, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Sveriges Transportindustriförbund, Svenska Transportarbetareförbundet och Näringslivets Transportråd ställer sig bakom en överenskommelse om gemensamma riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet.

Avsikten med överenskommelsen är att stimulera trafiksäkerhetstänkande i alla led i transportkedjan. Bland annat ökas trycket på transportföretagen att ha en utvecklad trafiksäkerhetspolicy. Transportköpare och transportförmedlare bör också efterfråga en sådan trafiksäkerhetspolicy vid transportupphandling och följa upp att den efterlevs. De ska även se till att upphandlade transporter är möjliga att utföra i enlighet med gällande kör- och vilotidsregler samt övriga lagar och förordningar. Riktlinjerna som organisationerna har tagit fram ska följas upp av Trafiksäkerhetskommisionen som är en samverkansgrupp av företag, organisationer och myndigheter med anknytning till vägtransporter.

Fortsättning
nästa sida





Skottes reflektioner

Det händer alldeles för många oförklarliga olyckor.

En del av förklaringen är att det finns för många förare som av medicinska skäl inte borde få köra bil ute i trafiken.

Alla läkare är enligt 10 kap. 2 § i körkortslagen skyldiga att anmäla till länsstyrelsen om läkaren vid undersökning upptäcker att en person av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort.

Men allt får få läkare vill eller har kompetens nog att avgöra om enskilda patienter är lämpliga som bilförare eller inte.

Under år 2006 anmälde läkare 2 044 personer till länsstyrelsen som uppenbart olämpliga att ha körkort.

Men anmälningarna borde vara betydligt fler.

Med tanke på att det i landet finns cirka 5,8 miljoner körkortsinnehavare, varav nästan 1,2 miljoner är äldre än 64 år, borde antalet medicinskt olämpliga förare vara högre. Antalet anmälningar per 100 000 körkortshavare för hela landet var år 2006 bara 35. Det är stora skillnader i antalet anmälningar mellan de olika länen från 80 per 100 000 körkortsinnehavare i Dalarnas län till 0 i Uppsala och Blekinge län...

Känns alltså som lite av ett lotteri.

Därför är det med glädje som jag konstaterar att Trafikmedicinska rådet har tagit tag i problematiken.

Vid årets läkarstämman gjordes en enkät i vilken två frågor ställdes:

- Har den svenska läkarkåren tillräcklig kompetens för att avgöra när det är befogat med en anmälan till länsstyrelsen om en enskild patient?
- Är det lättare om man som läkare kan remittera "misstänkta" patienter till en specialiserad enhet inom vården?

Naturligtvis ska det bli mycket intressant att se resultatet. Förhoppningsvis resulterar det i sin förlängning att läkarna blir tuffare i sin bedömning, eller att läkarna får möjlighet att remittera till en speciell enhet där det finns tillräcklig kompetens för att avgöra om en person är lämplig som bilförare eller inte.

I sammanhanget vill jag dock poängtera att vi alla har ett ansvar. Den som har en vän eller släkting som är verkar osäker och opålitlig – påtala problematiken för honom eller henne.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare
Länsförsäkringar Företagsmotor*



Nästa nummer kommer i januari!



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



► Olämpliga förare av medicinska skäl finns tyvärr i trafiken.

