

# Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar

Nr 1 januari 2008



- ▶ Läs om:
- ▶ Fler döda i trafiken  
sid 1-2
- ▶ Många onödiga dödsolyckor  
sid 3-4
- ▶ Böjs inte i tid  
sid 5
- ▶ Bästa vägen  
sid 6
- ▶ Notiser  
sid 7-8
- ▶ Skottes reflektioner  
sid 9



Under 2007 ökade antalet dödsoffer i trafiken. Två förklaringar är högkonjunkturen och att Sverige har misslyckats med att få bilisterna att efterleva hastighetsbegränsningarna.

## Fler döda i trafiken

Under 2007 beräknas 490 personer omkommit i trafiken.

Det är en ökning med cirka 10 procent jämfört med 2006.

Den rådande högkonjunkturen är en av förklaringarna till ökningen.

Jämfört med målet 2007 om en halvering av antalet dödade i förhållande till 1996 års nivå omkom 200 fler. Orsakerna till ökningen

under 2007 och till den stora avvikelser från målet har flera förklaringar.

Först och främst den pågående högkonjunkturen och det faktum att målet sattes i en djup lågkonjunktur. Med högkonjunkturen följer en ökande trafik. Under 2007 har trafiken ökat med cirka tre procent – fördelat på en ökning för personbilar med 2,5 procent och för lastbilar med 5,6 procent.

Till detta har också alkoholkonsumtionen stigit och antal motorcyklar och mopeder ökat

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Fler döda i  
trafiken**

kraftigt. Sammantaget bedöms dessa ändrade omvärldsfaktorer ha bidragit med cirka 150 fler omkomna årligen i slutet av perioden.

### Positivt

På den positiva sidan kan konstateras att utbyggnaden av mötesfria vägar nu räddar nära 50 liv per år och att ett tioårigt fordonsutbyte till allt säkrare bilar också räddar cirka 50 liv årligen. Många kommuners ombyggda trafikmiljöer har haft en positiv effekt på ett minskat antal dödade fotgängare och cyklister.

– Det jag särskilt vill lyfta fram är säkerheten för barn upp till 14 år. Det dog 100 barn per år för 30 år sedan och uppemot 40 barn i början av 1990-talet. Nu drabbas färre, det omkommer ett tiotal barn per år, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

### Negativt

Ett område där Sverige misslyckats är hastighetsefterlevnaden. Många länder, till exempel Frankrike, Nederländerna och Australien, har lyckats mycket bra med att få bilister att inte överskrida gällande hastighetsgränser. Medan man i Frankrike lyckats sänka andelen som kör för fort med mer än 50 procent, så har Sverige knappast fått någon förändring annat än på kameraövervakade sträckor. Ytterligare 150 människoliv skulle räddas om alla höll sig till hastighetsgränserna dessutom skulle koldioxidutsläppen minska med 700 000 ton per år.

– Jag är särskilt bekymrad över yrkestrafiken eftersom det är bland åkerier, bussbolag och taxi som vi lagt ned ett mycket stort



150 människoliv skulle räddas om alla höll sig till hastighetsgränserna dessutom skulle koldioxidutsläppen minska med 700 000 ton.

arbete på att få till stånd en förbättring utan att lyckas, menar Ingemar Skogö.

Transportnäringen har också stora pengar att tjäna genom att köra lagligt i form av mindre bränsleförbrukning och minskat slitage på fordonen.

Den just nu negativa trafiksäkerhetsutvecklingen är likartad i många länder, inte minst bland de nordiska länderna. I Danmark har dödligheten ökat med cirka 30 procent sedan 2006.

– Medan vi måste ta nya tag för att öka trafiksäkerheten i Sverige kan vi samtidigt konstatera att säkerhetsnivån i Sverige är bland de bästa i världen och att många av de åtgärder vi vidtagit som en följd av Nollvisionen både varit lyckosamma och fått många efterföljare i andra länder. Men vi har också en läxa att lära från andra länder, kanske främst när det gäller att hålla hastighetsgränserna, avslutar Ingemar Skogö.

► **Sverige har  
misslyckats  
med hastig-  
hetsefterlev-  
naden.**



Ingemar Skogö är särskilt bekymrad över yrkestrafiken, där man lagt ner mycket stort arbete på att få en förbättring, utan att lyckas.

Fortsättning  
nästa sida



# Många onödiga dödsolyckor!

75 procent av dödsfallen i trafiken hade sannolikt kunnat undvikas om vägtransport-systemet varit så förlåtande som

Nollvisionens förutsätter.

Det visar NTFs studie av samtliga dödsolyckor 2007, som presenterades på Transportforum i Linköping.

– Analysen är naturligtvis deprimerande, men också hoppfull. Den visar att vi har lösningar på problemen. Med starkare politiska prioriteringar och ett bredare engagemang från alla delar av samhället kan vi göra betydande förbättringar på trafiksäkerhetsområdet, säger

NTFs nya vd Jan Sandberg.

Generellt sett är 90-vägarna de mest olycksdrabbade. Det bekräftas också av studien som visar på betydande brister när det gäller förlåtande sidoområde eller mittseparerade körfält. Andra stora systembrister ser vi i korsningar. Många dödsfall har inträffat på grund av för hög hastighetsgräns eller felaktig utformning av korsningen. Högst 270 döda var riksdagens mål för vägtrafiken 2007.

## Fortlöpande

Tio år efter beslutet om Nollvisionen fanns det särskild anledning lyfta fram hur dödsolyckor avslöjar brister i vägtransportsystemet. NTF

► Ett bredare engagemang behövs från alla.



I bedömningen vem som bär skulden för olyckans konsekvenser måste hänsyn tas till en rad faktorer, som till exempel vägmiljö, fordon, regelsystem och övervakning, säger Jan Sandberg.

Foto: Arcitec Fredrik Ahl

Fortsättning  
nästa sida



► **Fortsättning:  
Många onödiga  
dödsolyckor**

► **NTF har  
granskat varje  
enskild trafik-  
olycka.**



Generellt sett är 90-vägarna de mest olycksdrabbade. Det bekräftas också av studien som visar på betydande brister när det gäller förlåtande sidoområde eller mittseparerade körfält.

► **En systembrist  
är bristen  
på back- eller  
parkerings-  
varnare.**

har därför fortlöpande granskat varje enskild vägtrafikolycka, utifrån Nollvisionens principer, det vill säga om en trafikant följer reglerna ska ett enskilt misstag inte leda till svåra skador eller dödsfall. Vi har bedömt olyckorna ur ett systemutformarperspektiv, påtalat de brister vi upptäckt, ställt frågor om åtgärder

och redovisat resultat och analyser en gång i månaden. Rapporteringen har skett nationellt och länsvis.

– Ofta är naturligtvis den enskilde trafikanten skuld till att en olycka sker, men viktigare för oss i just de här studierna är frågan är vem som bär skulden för olyckans konsekvenser. I den bedömningen måste hänsyn tas till en rad faktorer, som till exempel vägmiljö, fordon, regelsystem och övervakning, säger Jan Sandberg.

– När vi nu har kartlagt det ansvaret blir det uppenbart att vi har kunskaper att göra vägtransportsystemet betydligt mer förlåtande. Relativt enkla åtgärder kan förhindra att liknande olyckor inträffar igen. Det handlar mest om vilja och ambition hos politiker och myndigheter, hos kommuner och landsting, men också inom hela näringslivet, fortsätter Jan Sandberg.

#### Livräddare

En av de enklaste systembristerna studien lyfter fram är bristen på back- eller parkeringsvarnare – ett tekniskt signalsystem som informerar föraren om han eller hon är på väg att backa in i ett föremål. Det finns än så länge bara på bilar i de dyrare segmenten och det kan tyckas löjväckande att det ska sitta i alla bilar i framtiden. Kanske, men om så varit fallet redan idag det hade sannolikt räddat livet på en 93-årig dam i Österskär, och en 80-årig man i Sundsvall.

Studien har också visat att det finns luckor i Nollvisionen, de tydligaste gäller motorcykelns bristande förmåga att skydda sina passagerare och den tunga trafikens brist på effektiva deformationszoner.

– Här finns utrymme för kreativa lösningar på såväl fordons- som vägmiljösidan, säger Jan Sandberg.

Men den enskilde trafikanten då – var kommer det mänskliga beteendet in i bilden?

– Ja, vi har fått den frågan ett antal gånger, säger Jan Sandberg, men vi jobbar mycket med information och utbildning i andra projekt. Och i vår opinionsbildning har vi faktiskt lyft fram det även i den här studien.

Nollvisionen grundelement handlar ju om människans rätt till ett säkert vägtransportsystem och, minst lika viktigt – människans skyldighet att följa reglerna.



# Böjs inte i tid



Trafikundervisningen prioriteras inte tillräckligt i grundskolan och det är ett stort problem anser NTF.

► NTF anser att det är för lite trafikundervisning i skolorna.

Mobbing, alkohol och droger är viktigare temaämnen än trafikundervisning i grundskolan. Och det är förmodligen en starkt bidragande orsak till att allt för många barn skadas och dödas i trafiken varje år.

Det finns en stor oklarhet i hur trafikundervisningen ska bedrivas i grundskolan. Av 15 undersökta kommuner har inte en enda riktlinjer för hur man ska lära ut trafikkunskaper. Trots det anser 40 procent av rektorerna att undervisningen fungerar bra.

NTF och Riksförbundet Hem och Samhälle har undersökt grundskolors trafikundervisning i 15 kommuner i åtta län. Samordningsansvariga i kommunerna samt rektorer har intervjuats. 56 skolor är representerade i undersökningen.

En fjärdedel av rektorerna tyckte att trafikundervisningen var ganska lågt prioriterad i jämförelse med andra temaämnen som droger, alkohol och mobbing. I kommunerna fanns inga riktlinjer för hur många lektionstimmar eller temadagar som ska läggas ner på trafikundervisning.

## Allvarligt

– Vi på NTF, inklusive många av våra medlemsorganisationer, anser att det här är ett allvarligt problem eftersom man missar möjligheten att etablera ett trafiksäkerhetstänkande hos barn och ungdomar både medan de är unga och inför resten av livet som trafikanter,

säger Nils Petter Gregersen, NTFs trafiksäkerhetschef.

Mer än hälften av rektorerna anser att det finns engagemang för trafikundervisning på skolorna. Däremot upplever tre av tio att Polisen visar ett bristande intresse och inte är ute i skolorna och informerar lika mycket som förut. En av tio tyckte att det är för lite engagemang från NTF och kommunen.

– Det är viktigt att snabbt ta krafttag i frågan och verkligen få till ett fungerande samarbete mellan Vägverket, NTF, Skolans myndigheter, Sveriges Kommuner och Landsting och Polisen. Samarbetet måste leda till ett fungerande nationellt stöd för skolans arbete med trafikfrågor där barnens engagemang i att förbättra sin egen trafikmiljö och undervisning om trafiksäkert beteende och risker får en tydlig representation, säger Nils Petter Gregersen.

NTF har uppvaktat utbildningsdepartementet i frågan.

– Vi fick ett positivt bemötande och löfte om hjälp, bland annat med att engagera Myndigheten för skolutveckling mer än tidigare, säger Nils Petter Gregersen.

Ungefär 40 procent av rektorerna anser att trafikundervisningen fungerar bra eller ganska bra på skolan, men lika många tyckte att den varken fungerade bra eller dåligt. Det verkar som om trafikundervisningen fungerar något bättre i de lägre årskurserna, där man till exempel har cykelhjälmsaktiviteter och information om trafikregler och vägmärken.





Bästa sättet att närma sig Nollvisionen är en generell sänkning av hastigheten ute på våra vägar.

**Lägre hastigheter.**

**Bästa sättet att närma sig Nollvisionen.**

**Det anser svenskarna generellt.**

Sju av tio svenskar tror att trafiken skulle bli säkrare om vi sänker hastigheten, om färre förare var onyktra och om kontrollerna var fler. Bättre utbildade förare är det fjärde största alternativet för bättre trafiksäkerhet enligt allmänheten. Unga människor tror mest på att säkrare vägar skulle öka trafiksäkerheten. Det visar en ny undersökning om trafiksäkerhet och förarutbildning som Synovate/Temo gjort på uppdrag av Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

I enkäten ställdes bland annat frågan: "Tycker du det vore bra med någon form av obligatoriska utbildningsinslag för alla blivande förare?" 83 procent svarar att de tycker obligatorisk utbildning vore bra. Endast 9 procent svarade att de tycker det är dåligt med obligatorisk utbildning för blivande förare. Uppemot 90 procent av åldersgruppen 30–44 år svarade att de är positiva till obligatorisk utbildning. Det är framför allt kvinnor som är positiva, unga män är de som är mest negativa. Av dem som är positiva till obligatoriska utbildningsinslag för blivande förare, anser 80 procent att inslagen ska innehålla utbildning om alkohol och andra droger. 76 procent av allmänheten anser att attityder och beteende i trafiken är det viktigaste obligatoriska utbildningsinslaget.

– Vi har hamnat på efterkälken i Sverige när det gäller efterlevnad av hastighetsgränser. Dessutom har vi för hög ratttonykterhet. Kort

och gott, när det handlar om förarbeteende ligger vi inte bra till. Detta vet allmänheten och sätter i vår undersökning pricksäkert fingret rakt på problemen, säger Berit Johansson, förbundsordförande Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR. Fyra av fem svenskar tycker att förarutbildning är lika viktigt eller viktigare än andra utbildningar. På frågan varför förarutbildning är viktigare svarar 48 procent att vi ska ha bra utbildade förare i trafiken. I åldersgruppen 30–44 år svarar drygt 60 procent att vi ska ha bra utbildade förare.

Nio av tio personer i Sverige har körkort. 70 procent övningskörde i huvudsak i trafikskola och 30 procent övningskörde i huvudsak privat. De flesta som valde att gå i trafikskola gjorde det för att få en bra utbildning. 20 procent av männen och 9 procent av kvinnorna valde trafikskola för att ta körkort snabbt. I genomsnitt tar man 15 körlektioner i trafikskolan.

Hur kan vi göra ansvaret för varje individ mer påtagligt? Undrar Berit Johansson. De allra flesta av oss vet att beteende är det svåraste att komma till rätta med. Jag förvånas fortfarande över hur vi människor totalt kan förändras när vi sätter oss bakom ratten. Vi ger oss utan vidare rätten att köra för fort, för vi har ju bråttom. Man lämnar inte heller alltid bilen för att ta en taxi hem efter festen, för bilen behövs ju redan imorgon då dottern ska på fotbollsmatch. Jag är övertygad om att när alla kan se sin del i nollvisionen och tar sitt personliga ansvar, då är målet nära. Men för att lyckas krävs en hel del. Inte minst att den lilla människan sätts i fokus.

Fortsättning  
nästa sida



► "Vi ger oss utan vidare rätten att köra för fort..."

## Var tionde tysk rattfull!

Det är farligt att köra bil i Tyskland. Och inget annat än rysk roulett att köra bil i Moldavien.

Det framgår med önskvärd tydlighet av Kampanjen med nykterhetskontroller inom EU veckan före jul.

Resultatet av den intensiva kontrollveckan blev en chock i Tyskland. Det visade sig nämligen att 11 procent av de kontrollerade förarna hade för hög alkoholhalt. I Moldavien var det ännu värre. Varannan förare var onycter! Finland och Sverige klarade sig bäst.

Inom TISPOL samarbetar trafikpolisen i Europa. Under perioden 10–16 december gjorde europeisk trafikpolis inom samarbetet TISPOL en miljon nykterhetskontroller i 23 länder (varav 20 EU-länder).

Resultatet är inte uppmuntrande. I Tyskland hade 10 647 av 96 190 testade bilförare druckit för mycket – alltså elva procent av förarna! På en föga hedrande andraplats kom Slovenien, 5,7 procent av förarna hade tittat för djupt i glaset.

Det usla resultatet i Tyskland överträffades blott av ett land utanför EU – dessutom rejält: I Moldavien hade 45 procent av de kontrollerade druckit för mycket.

Bäst klarade sig Sverige och Finland. Där hade 0,3 procent för hög alkoholhalt.

Genomsnittet för de 23 länder som omfattades av kontrollen låg på 2,5 procent alkoholsyndare. För ett år sedan var siffran 2,1 procent.

Varje år omkommer 40 000 människor i Europa i trafikolyckor där alkohol är inblandat.

## Fler fastnar

Nykterhetskontrollerna ökar. Och därmed ökar också antalet alkoholpåverkade förare som fastnar i polisens garn. Förra året fastnade 27 500 personer nykterhetskontroller. Det är en ökning med 17 procent.

Under 2006 genomförde polisen drygt 2,25 miljoner utandningsprov på bilister. Året innan gjordes 1,76 miljoner prov.

– Det är det högsta antal prov som någonsin gjorts av svensk polis, säger Anneli Berg-holm Söder, trafikansvarig på Rikspolisstyrelsen.

Av alla som kontrollerades under förra året

hade 17 499 druckit alkohol medan övriga (10 001) var påverkade av andra droger. Den största ökningen har skett bland drogpåverkade förare.

Uppskattningsvis har de utökade kontrollerna sparat 15–20 liv.

### För många

Minst 20 000 rattfylllekörningar på de svenska vägarna varje dygn, det visar ny statistik från Väg- och Trafikforskningsinstitutet, VTI.

Siffran är 50 procent högre än vad som tidigare trots. I spåren av ett svart trafikår med 490 döda under 2007 kommer mer dyster läsning när det gäller de svenska bilisternas trafikvanor. Tidigare uppskattningar av rattfylleriet har legat på 14 000 bilförare per dygn. Det talet revideras nu alltså upp rejält. Statistiken baseras på 23 000 utandningsprov tagna under fjolåret. Av proven innehöll 0,24 procent alkohol, för tio år sedan var siffran 0,19 procent.

## För många män

Av alla som dör i trafikolyckor är sju av tio män. Enligt Vägverket är orsaken att män kör ofta för fort och tar stora risker i trafiken. Det visar en studie av alla dödsolyckor i Västerbotten och Norrbotten.

Av alla trafikdödade är som har varit berusade är dessutom 95 procent män.

– Hur man kör är också ett val man gör i trafiken, säger Magnus Larsson, trafiksäkerhetsanalytiker på Vägverket region Norr till Västerbottens-Kuriren.

Studien konstaterade att kvinnor och män i snitt använder vägtransportnätet i 70 minuter per dag. Men kvinnor cyklar oftare och åker mer kollektivt än män. Trots att männen kör bil oftare än kvinnor är de överrepresenterade i olycksstatistiken.

I Västerbottens län är sju av tio trafikdöda män. Mats Larsson tror att en orsak är att män överskattar sin körförmåga:

– Jag vill påstå att män anser sig vara bättre chaufförer än kvinnor och därför kör fortare och använder mindre marginaler.

Exakt hur Vägverkets studie kommer att påverka framtida åtgärder för att minska antalet trafikdöda är Vägverket inte på det klara med. Men om män hade kört som kvinnor hade Nollvisionens etappmål för 2007 varit uppnådda, enligt Magnus Larsson.



I Tyskland hade 10 647 druckit för mycket.

Sju av tio är män som dör i trafikolyckor.

## ▶ Notiser

## Säkrare bilar

Ny forskning på VTI ska ge svar på om nya säkerhetssystem i bilar och tunga fordon bidrar till ökad säkerhet i trafiken. Allt fler nya bilar får aktiva säkerhetssystem för att minska olycksrisken i trafiken, exempelvis stabilitetsstyrning och stödsystem för att hålla fordonet i sin fil och för att undvika kollisioner med framförvarande bilar. Men det är svårt att påvisa effekten av olika typer av aktiva säkerhetssystem och hur systemen bidrar till ökad säkerhet. Därför har VTI, SP (Sveriges tekniska forskningsinstitut) och Volvo fått EU-stöd för att forska på och ta fram metoder för provning av säkerhetssystemen i vägfordon.

## Lönsamt

Det är lönsamt att investera i ett spårningssystem. Något som en av Östgöra Brandstodsbolags kunder numera är väl medveten om.

För en tid sedan stals en fyrhjuling, en Polaris Sportsman 800 twin värderad till 100 000 kronor på en gård i Östergötland. Stölden upptäcktes samma dag och kunden ringde Guard Systems larmcentral som påbörjade sökandet omgående. Maskinen återfanns efter cirka ett dygn väl undangömd med annat stöldgods i ett skogsparti allt tack vare TrackGuard "Länsförsäkringar".

## ▶ Fyrhjuling återfunnen.

## ▶ Antalet vildsvinsolyckor har ökat med 50 procent.

## Vildsvin – Stor fara

1 500 vildsvinsolyckor under 2007.

Antalet viltolyckor med vildsvin har ökat med 50 procent i Sverige under 2007.

Värst drabbade är Stockholms, Södermanlands, Kronobergs, Kalmar och Skåne län.

Nationella Viltolycksrådet konstaterar med oro att antalet vildsvinsolyckor ökar i Sverige. I början av 2000-talet skedde endast ett hundratal trafikolyckor med vildsvin jämfört med drygt 1 500 under 2007. Det finns cirka 60 000 vildsvin i Sverige. Merparten av olyckorna sker dock i en handfull län beroende på att flera län helt saknar vildsvin. Det län som har flest viltolyckor med vildsvin är Skåne län där 433 olyckor har rapporterats under 2007. I några län är olyckorna med vildsvin fler än antalet älgolyckor.

## Pålitlig tjänst

Meteorolog Katarina Elevant vid Kungliga tekniska högskolan, Skolan för datavetenskap och kommunikation, ska utveckla en pålitlig informationstjänst som vänder sig till trafikanterna vid extrema väderförhållanden. För det får hon 100 000 kr ur Stiftelsen Vägverkets Jubileumsfond.

Informationen ska nå ut till trafikanterna när dessa som mest behöver den för att kunna hantera olika trafiksituationer vid extrema väderförhållanden. Detta ska den nya informationstjänsten lösa med hjälp av modern teknik och moderna informationskanaler. I studien ingår också att utreda hur kvaliteten på väderprognoserna kan höjas så det blir möjligt att gå ut med varningar i god tid före kommande oväder. Trafikanterna får då möjlighet att förbereda sig för att inte drabbas av överraskningar som är svåra att hantera.

Vid KTH pågår forskning inom medieteknikområdet med inriktning mot framtida meteorologitjänster, som vänder sig till medborgare och näringsliv, vilka är beroende av fungerande vägtransporter. Denna studie är ett stöd för forskningen inom området.

Katarina Elevant tog emot stipendiet av Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö vid årets Transportforum i Linköping.

– Eftersom vildsvinsolyckorna ökar så kraftigt är det viktigare än någonsin att trafikanterna är uppmärksamma och medvetna om att det finns vilt på och vid våra vägar, säger Lars Sävberger, verksamhetsledaren i Nationella Viltolycksrådet.

## ▶ FAKTA

Nationella viltolycksrådet är ett samarbete mellan Polisen, Vägverket, Naturvårdsverket, Banverket, Skogsstyrelsen, Svenska Jägareförbundet, Jägarnas Riksförbund, Bilprovningen, Lantbrukarnas Riksförbund, Älgskadefondsforeningen, NTF och SOS Alarm.



