

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar

Nr 6–7 juni/juli 2008



- ▶ **Läs om:**
- ▶ **Webbplats räddar liv**
sid 1–3
- ▶ **Skrämmande resultat**
sid 4–5
- ▶ **Alkohol bakom**
sid 6
- ▶ **627 rattfyllerister...**
sid 7–8
- ▶ **Slipper straff/
Hårdare tag**
sid 9
- ▶ **Kontrakt mot rattfylla**
sid 10–11
- ▶ **Sömnbriest kostar samhället...**
sid 12–13
- ▶ **Sänker premier**
sid 14
- ▶ **Räfflor ökar trafiksäkerheten**
sid 15
- ▶ **Nya miljoner till trafiksäkerhet**
sid 16
- ▶ **Notiser**
sid 17
- ▶ **Skottes reflektioner**
sid 18



Webbplats räddar liv

Runt om i landet finns allt för många trafikfarliga miljöer.

Som trafikant har det tidigare varit svårt att påverka väghållare, den som har ansvar för den aktuella gatan eller vägavsnittet, till att utföra förbättringar.

I framtiden blir det lättare. Tack vare webbplatsen trafikfarligamiljoer.se – en sajt som både kommer att rädda liv och spara lidande.

Som enskild trafikant har det inte varit lätt att göra sin röst hörd vad som gäller trafikfarliga miljöer. Vem är ansvarig för vägen? Var finns den ansvarige? Och vad har han för kontaktuppgifter? Frågeställningar som ofta har resulterat i att den som har reagerat mot en farlig miljö i trafiken efter hand har resignerat och i slutändan accepterat den farliga trafikmiljön.

Länsförsäkringar och NTF gör det lättare

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Webbplats
räddar liv**

genom lanseringen av ww.trafikfarligamiljoer.se – en webbplats som på ett sofistikerat sätt gör att den som anmäler en trafikfarlig miljö belönas med att den hamnar hos rätt väghållare i det närmaste direkt efter sista tangenttryck.

– Trafikfarligamiljoer.se erbjuder fantastiska möjligheter för den enskilde trafikanten att skapa opinion mot trafikfarliga miljöer, konstaterar Stefan Skotte, skadeförebyggare på Länsförsäkringar Sak AB.

Dödsfall och personskador genom trafikolyckor är ett av de allra största folkhälsoproblemen i Sverige. Närmare 500 personer dödas i trafiken varje år samtidigt som tusentals skadas allvarligt. Vägverket, Polisen och en rad andra organisationer arbetar hårt för att minska olyckorna. Men det räcker inte.

– För att nedbringa antalet olyckor krävs det att vi tillsammans tar ansvar. Det kan du göra genom att anmäla trafikfarliga miljöer på den här webbplatsen och därmed skapa opinion så att den som är ansvarig för den aktuella vägen rättar till fel och brister. Och därmed ökar trafiksäkerheten, säger Skotte och fortsätter:

– Vi tycker att nollvisionen har misslyckats och därför gör vi nu nya satsningar inom trafiksäkerhetsområdet och understryker samtidigt att Länsförsäkringar sedan två år tillbaka

► **Närmare 500
personer
dödas i trafik-
en varje år
samtidigt som
tusentals ska-
das allvarligt**



Men hjälp av den här webbplatsen kan vi medverka till att höja trafiksäkerheten, säger Jan Peter Gustafsson, tf verksamhetsledare NTF Kalmar län.



Stefan Skotte, skadeförebyggare på Länsförsäkringar, menar att trafikfarligamiljoer.se både kommer spara liv och mycket lidande.

även driver sajt om och kring problematiken med trötthet i trafiken, www.somnainte.nu.

Betydelsefullt

– Att de som vistas i trafiken får möjlighet att påverka den egna miljön via den nya sajten ser vi som mycket betydelsefullt, säger Jan Peter Gustafsson, tf verksamhetsledare NTF Kalmar län och kontaktperson för NTF. Det är trots allt de som vistas i miljön dagligen som bäst ser de problem och risker som finns. Med hjälp av sajten kan vi tillsammans påverka ansvariga och se till att trafikmiljön förbättras.

Trafikfarligamiljoer.se är ett samarbetsprojekt mellan Länsförsäkringar och NTF. Målsättningen är att alla landets experter, vanliga trafikanter som du och jag, ska ha ett forum där det är möjligt att påverka den trafikmiljö vi dagligen befinner oss i. Både i stort och smått.

Genom att sätta press på den som har ansvar för ett specifikt vägavsnitt är möjligheten stor att en trafikfarlig miljö betydligt snabbare förvandlas till en säker trafikmiljö. Varje anmälan av en trafikfarlig miljö är således en seger för trafiksäkerheten i Sverige.



► **Fortsättning:
Webbplats
räddar liv**

Internet är en bra plattform i ansträngningen att öka trafiksäkerheten, säger NTFs nya ordförande Jan Sandberg.



► **Anmäl trafikfarliga miljöer på webbplatsen och öka trafiksäkerheten.**

Enkelt – så här går det till

När du ska anmäla en trafikfarlig miljö går du in på "Anmäl en trafikfarlig miljö". Där söker du på stad och aktuell adress. Sedan är det bara att följa de olika stegen, som är pedagogiskt utformade, till du finner för gott att trycka på skicka. I samband med att du skickar en anmälan om en trafikfarlig miljö startar en omfattande process. Först och främst går en kopia av anmälan till den som har ansvar för vägen, väghållaren. Det kan vara en kommun, Vägverket eller i vissa undantagsfall en privat vägägare.

När det gäller Vägverket och kommuner diarieförs anmälan och blir därmed en offentlig handling som är tillgänglig för massmedia. Kommer det många anmälningar om en och samma trafikfarliga miljö är chansen stor för att media blåser liv i en lokal opinion mot väghållarens sätt att sköta ett visst vägavsnitt.

Din anmälan lagras också i en databas som Länsförsäkringar och NTF har tillgång till. Tillsammans, eller var och för sig, arbetar sedan Länsförsäkringar och NTF lokalt för att få tillstånd en förbättring av den trafikfarliga miljön.

Ökar trycket

En anmälan om en trafikfarlig miljö innebär alltså att trycket mot väghållaren många gånger blir omfattande, så omfattande att det är bättre att skapa en trafiksäker miljö istället för att riskera att utsättas för mer kritik.

– Det här är utan tvekan ett bra sätt att öka trafiksäkerheten på, säger Stefan Skotte.

Och han får medhåll av NTFs nya vid Jan Sandberg:

– Trafikfarliga miljöer kommer att spela stor betydelse i framtiden. Vi ser för ofta att olyckor inträffar på platser där det tidigare varnats för olycksrisker. Därför tror jag att Internet är ett bra sätt att snabbt samla in och föra vidare de förslag och varningar som rapporteras in. Men det är viktigt att informationen når ansvariga i kommuner, på Vägverket etcetera och att de gör något åt saken, tycker Jan Sandberg, som anser att det generellt sett i trafik-Sverige leder till bättre resultat att samverka i stället för att var och en gör sitt.

► **FAKTA**

Trafikfarligamiljoer.se

Den viktigaste funktionen på den nya webbplatsen är att allmänheten har möjlighet att anmäla trafikfarligamiljöer, anmälningar som sedan snabbt når den som har ansvar för vägen. Men sajten innehåller mer. Bland annat är det möjligt att läsa tidigare anmälningar av trafikfarliga miljöer. Dessutom finns det flera artiklar om trafikfarliga miljöer som har blivit säkra trafikmiljöer tack vare opinion mot väghållaren – men också artiklar där engagemang från inte har resulterat i förbättringar.

Under fliken aktuellt finns också artiklar och allmän trafiksäkerhet och generell skadeförebyggande åtgärder. Till detta ska läggas att besökaren kan prenumerera eller ladda ned Länsförsäkringars nyhetsbrev Rödljus.

Webbplatsen trafikfarligamiljoer.se dateras upp kontinuerligt.



Skrämmande resultat

I Västra Götaland görs flest rattfylleri-resor per dag, cirka 2 100 stycken.

Det visar nya beräkningar från NTF.

En avsevärd skillnad jämfört med cirka 65 på Gotlands stycken. Totalt i hela riket görs dagligen mellan 12 000 och 13 000 rattfylleri-resor. En övervägande majoritet av resorna görs av män, hela 93 procent.

– Sommaren är farlig. Fler människor kör berusade, fler människor reser. I värsta fall dör mellan sju och åtta personer, cirka 200 kommer att skadas, säger Jan Sandberg NTF:s vd.

NTF:s studie bygger på en rapport från

VTI i vilken man hämtat data från polisens trafiknykterhetskontroller i Östergötland, Örebro och Sörmland. Antalet ertappade rattfyllerister har jämförts med trafikarbetet och en resvaneundersökning. Med det materialet som underlag har det totala antalet rattfylleri-resor per dag uppskattats till cirka 12 500 i riket som helhet.

– Eftersom en onykter förare kan göra flera resor under en och samma dag föredrar vi att tala om antal ”resor” i stället för antal rattfyllerister, säger Jan Sandberg.

Med samma beräkningsgrund som för riket som helhet har NTF fördelat rattfylleri-resorna mellan de olika länen.

► **Totalt görs mellan 12 000 och 13 000 rattfylleri-resor dagligen i Sverige**



I Västra Götaland görs 2 100 rattfylleri-resor – varje dag.

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Skrämmande
resultat**



► **Cirka 20 procent av alla dödsolyckor i trafiken är alkoholrelaterade.**

Flera...

Rattfylleriresor fördelat per län: Gotland, 65, Jämtland 199, Blekinge 242, Kronoberg 269, Kalmar 334, Uppsala 365, Västerbotten, 372, Västmanland 374, Sörmland 398, Gävleborg 401, Västernorrland 418, Norrbotten 442, Värmland 449, Dalarna 461, Östergötland 488, Örebro 489, Halland 490, Jönköping 559, Skåne 1 608, Stockholm 1 963 och Västra Götland 2 146.

I midsommarfirandets högborg, Dalarna görs det dagligen cirka 460 rattfylleriresor. På goda grunder kan man förmoda att det blev ännu fler i år.

– När det gäller riskerna att möta en onykter förare måste självklart hänsyn tas till trafikarbetet som helhet, säger Jan Sandberg. Men trots att andelen fulla förare, totalt sett, är mindre än en procent vet vi att det lilla fåtalet vållar ofattbara tragedier genom sin oacceptabla ansvarslöshet. Cirka 20 procent av alla dödsolyckor i trafiken är alkoholrelaterade och 30 procent av dödade personbilsförare är berusade. Får vi bort alkohol och droger från trafiken kan vi alltså rädda ett stort antal liv.

– Vi anser att samhället gör för lite på det här området, säger Jan Sandberg. Vid vår kongress i fjol överlämnade vi ett 7-punktsprogram till

regeringen med förslag på konkreta åtgärder. Vi har inte sett att en enda genomförts eller ens planeras bli genomförd. Möjligen med undantag från polisens nya strategi för trafikövervakningen, som innebär ett ökade antal utandningsprov.

Särskild allvarligt anser vi det är att infrastrukturministern Åsa Torstensson nonchalerar första punkten, det vill säga förslaget om Sverige som försöksland för obligatoriska alkoholås i alla nya bilar från 2012.

► FAKTA

NTFs sju punkter

Det går att stoppa rattfylleriet på många olika sätt. NTF föreslår följande sju åtgärder:

1. Gör Sverige till försöksland för obligatoriskt alkoholås i EU.
2. Öka kontrollen av trafiknykterheten.
3. Skärp påföljderna för rattfylleri.
4. Förbjud så kallad "eftersupning".
5. Satsa på utbildning om riskerna med alkohol.
6. Gör personutredning obligatorisk vid rattfylleri.
7. Fånga upp rattfylleristerna tidigt och erbjud behandling.

Fortsättning
nästa sida



Alkohol bakom

Varannan bilförare, som dör i trafiken i övre Norrland, har alkohol eller trafikfarliga preparat i kroppen.

Det visar en ny studie från Umeå universitet som för en tid sedan presenteras i Motorföraren.

Forskarna har gått mycket grundligt tillväga för att ta fram fakta om de döda bilförarna. Man har gått igenom obduktionsprotokoll, medicinska journaler och polisrapporter för att få säkra uppgifter om hur mycket alkohol och mediciner den omkomne hade i kroppen.

Studien gäller samtliga bilförare som dödats i trafikolyckor från Sundsvall och norrut under 2005 och 2006.

Ulf Björnstig vid Umeå universitet är en av de forskare som står bakom studien:

– Det är väldigt tydligt att vi inte har fått bukt med alkoholen i trafiken, trots att den första trafiknykterhetslagstiftningen kom redan på 1920-talet.

Det nya i den här studien är att man också fått fram så tydliga fakta om förekomsten av trafikfarliga preparat hos de omkomna bilförarna.

– Många andra studier refererar enbart till data från testning av misstänkta fall. Vi har tittat på obduktionsprotokollen och journalerna för att få fram exakta uppgifter.

Totalt 38 procent av alla dödade bilförare hade otillåtna mängder alkohol i kroppen, visar studien från Umeå. 12 procent hade otillåtna preparat i blodet. Ulf Björnstig själv tror att det är den ökande alkoholkonsumtionen i Sverige som nu har slagit igenom i trafikens dödstal. En liknande undersökning gjordes 1991–93. Då var siffran 24 procent mot 38 i den nya studien.

–Vår studie visar att man måste sätta större fokus på alkohol och droger i trafiksäkerhetsarbetet. Det är nödvändigt för att få ned dödstalen, säger Ulf Björnstig.

Den typiska dödsolyckan i övre Norrland är en singelolycka med en 42-årig förare bakom ratten. Den inträffar på kvällen eller natten runt veckoslutet.

► **Totalt 38 procent av alla dödade bilförare hade otillåtna mängder alkohol i blodet mot 24 procent 91–93.**



Undersökningen visade att nästan hälften av de omkomna förarna hade alkohol i blodet.



Allt för många unga bilförare kombinerar alkohol med bilkörning.

► Att polisen varit på rätt plats vid rätt tillfälle är en förklaring till att hittade så många rattfyllerister.

627 rattfyllerister – på en vecka...

Tre av tio omkomna förare var alkoholpåverkade under 2007.

Och många av de alkoholpåverkade var ungdomar.

Därför satsade polisen på nykterhet i trafiken under skolavslutningsveckan.

74 506 förare stoppades och kontrollerades under skolavslutningsveckan. Av dessa rapporterades 627 personer för rattfylleri. Motsvarande vecka 2007 gjorde polisen fler kontroller men hittade färre rattfyllerister.

– Polisens trafiksäkerhetsarbete, att vara på

rätt plats vid rätt tillfälle, är en förklaring, men det är oroväckande att så många väljer att köra bil trots att de är påverkade, säger Mattias Andersson, trafikansvaring på Rikspolisstyrelsen.

De senaste veckorna har tusentals ungdomar över hela landet firat skolavslutning och student. I samband med det har polisen gjort ett stort antal insatser vid festplatser och parker för att förebygga fylleri, ordningsproblem och trafikbrott. Under perioden 2–8 juni, gjorde polisen 74 506 alkoholutandningsprov. Det resulterade i 467 alkoholrattfylleribrott och 160 drograttfylleribrott. I år gjordes 8 623 färre

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
627 rattfyllerister – på en vecka...**

alkoholutandningsprov jämfört med 2007 men ändå upptäcktes 73 fler rattfyllerister, 44 av dessa var alkoholpåverkade och 29 drog-påverkade.

För mycket

– I skolavslutningstider dricker många ungdomar alkohol, och ibland i stora mängder. För att minska risken för olyckor fokuserade vi på rattfylleriövervakning i samband med avslutningsfester och på andra platser där ungdomar träffas. En kort stunds rus kan grusa de ljusaste framtidsdrömmar. Skolavslutningsfirandet ska vara säkert och roligt, säger rikspolischef Bengt Svenson.

Av personbilsförarna som omkom i väg-

► **Polisen fokuserade på rattfylleriövervakning vid bland annat skolavslutningsfester.**



trafiken 2007 var 30 procent alkoholpåverkade. Antalet dödsolyckor är kvar på samma höga nivå som tidigare år. Totalt omkom 204 personbilsförare varav 61 var alkoholpositiva (30 procent) vilket är lika stor andel som året innan.

Av omkomna personbilsförare i singelolyckor förra året var hälften alkoholpåverkade. Av de alkoholpåverkade omkomna var 8 procent kvinnor, 25 procent var ungdomar i åldern 18–24 år. I genomsnitt hade de dödade förarna 1,6 promille alkohol i blodet. Även bland omkomna motorcyklister och mopedister var andelen alkoholpåverkade lika hög. Antalet omkomna alkoholpåverkade personbilsförare är årligen mellan 50 och 60 personer.

Problemet med alkohol i trafiken finns inte bara i Sverige. Den 2–8 juni genomförde därför Polisen i hela Europa en gemensam satsning ”European operation alcohol and drugs.” Det innebar ökad övervakning av trafiken, särskilt nykterhetskontroller.

Viktigt budskap

– Just nu har vi lämnat skolavslutning och nationaldagsfirande bakom oss. Det är glädjehögtider. Men det är också en tid då alltför många ungdomar dricker alkohol, en del kanske för första gången. Olycksrisken stiger kraftigt med ökad promillehalt. Den stiger brantare för yngre och oerfarna än för äldre som har större alkoholtolerans. Vi måste alla ha kunskap och mod att förhindra onykter körning, eller att vägra åka med någon påverkad förare. Att avstå från alkohol när man ska köra ska vara självklart, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Budskapet att aldrig köra alkohol- och drogpåverkad, att vägra åka med en onykter förare och att hindra andra från att köra onyktra. Det budskapet sprids därför på många olika ställen, bland annat via Bilprovningen, landets trafikskolor, Vägverkets förarprovskontor och NTF.

I absoluta tal har 166 omkomna personbilsförare, av totalt 204, testats med avseende på förekomst av alkohol. Antal förare med alkohol i kroppen uppgick till 61 (37 procent) och av dessa hade 50 (30 procent) 0,2 promille eller mer, och 38 hade mer än 1 promille alkohol i blodet.

Fortsättning
nästa sida



Slipper straff

Det är ok att köra på fyllan i Sverige – i alla fall om det handlar om utländska förare. Utländska förare slipper nämligen straff.

En rumänsk bilförare stoppades nyligen utanför Norrköping med 0,9 promille alkohol i blodet. Han körde 128 km/h på 110-väg och saknade giltigt körkort.

– En svensk förare hade sannolikt fått uppåt 25 000 kronor i böter för de här tre brotten. Men den här föraren släpptes bara iväg. Det är skrämmande att det får gå till så här, säger trafikpolis Nils-Olof Nilsson, som stoppade den rumänske föraren vid Böksjön utanför Norrköping.

I det senaste numret av Motorföraren kommenterar trafikpolischef Bengt Svensson vid Rikspolisstyrelsen händelsen utanför Norrköping.

– Man ska inte kunna smita undan och strunta i att betala. EU har nyligen bestämt att ta i den här frågan. Problemet är likadant i flera EU-länder. Något måste göras.

Trafikpolis Nils-Olof Nilsson berättar om den aktuella händelsen:

– Den rumänske föraren luktade alkohol så vi gjorde ett blåsprov, berättar Nils-Olof Nilsson. När vi gjorde det exakta provet visade det sig att han hade 0,9 promille alkohol i blodet. Därför tog vi in honom till polis-



Den rumänske föraren körde för fort utan körkort och var dessutom berusad – trots det fick han inget straff. (Föraren på bilden har inget med artikeln att göra.)

stationen i Norrköping, men efter skriftligt erkännande släpptes han iväg. Han hade inga pengar att betala utdömda 8 000 kr i böter.

Uppgiven

Trafikpolischef Bengt Svensson vid Rikspolisstyrelsen:

– Vi är medvetna om att det går till så här. Enligt nuvarande regler kan vi inte hålla kvar en person om böterna är lägre än 50 000 kronor.

Trafikpolis Nils-Olof Nilsson känner sig uppgiven:

– Det är otroligt irriterande att stoppa trafikfarliga bilister som sedan bara kan åka iväg. Så får det inte vara, säger han till tidningen Motorföraren.

► **Det är otroligt irriterande att stoppa trafikfarliga bilister som sedan bara kan åka iväg.**

Hårdare tag

Vägverket ska börja påminna ägare till utlandsregistrerade fordon om deras obetalda parkeringsanmärkningar. Syftet är att genom information och påminnelser öka betalningsbenägenheten hos de utländska fordonsägarna.

Det är den registrerade ägaren till ett fordon som ansvarar för att parkeringsanmärkningar betalas. Vägverket har hittills inte kunnat ta reda på vem som äger ett utlandsregistrerat fordon. Därför har inga betalningspåminnelser kunnat skickas till ägaren, som därmed sluppit påföljder om de inte har betalat.

Nu inleds en försöksverksamhet där Vägverket i samarbete med företaget European

Parking Collection påminner även de utländska fordonsägarna. Syftet är att öka andelen utländska fordonsägare som betalar sina parkeringsanmärkningar.

– Vi tror att det till stor utsträckning handlar om glömska när parkeringsböterna inte betalas. Vi tror därför att påminnelserna till utländska fordonsägare kan öka benägenheten att betala, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Vägverkets statistik visar att en övervägande majoritet av de parkeringsanmärkningar som utfärdas på utlandsregistrerade fordon inte betalas. Av de 47 168 parkeringsanmärkningar som utfärdades på utlandsregistrerade fordon under 2007 betalades endast 4 571.

Försöksverksamheten kommer att pågå fram tills hösten 2008 för att sedan utvärderas.



Kontrakt mot rattfylla

Skriv på ett kontrakt mot rattfylla!

Där har ni Kalmarmodellen.

Snart kan den finnas på körskolor i hela landet.

Mannen bakom initiativet heter Björn R Å Söderström och är trafiksäkerhetskonsult.

– Jag har funderat länge och kommit fram till att något annats behövs för att stävja rattonykterheten bland ungdomar, förklarar han, något som griper tag i ungdomar och ger dem argument mot och kraft nog att säga nej till alkohol i samband med bilkörning. Ett kontrakt som de skriver under och därmed förbinder sig till under ett visst antal år blev idén som nu förverkligats.

Trafikskoleeleverna får en körlektion gratis om de skriver på ett kontrakt där de förbinder sig att under en femårsperiod från undertecknandet "ej framföra motordrivet fordon i drog-påverkat eller berusat tillstånd".

– Syftet är inte minst att stärka eleven mot grupstrycket som kan vara väldigt starkt i den

här åldersgruppen, säger Björn R Å Söderström. Det blir lätt att säga nej eftersom de har ett bra argument; de har skrivit på ett kontrakt och det kostar dem pengar om de bryter mot det avtalet.

Positivt

Vid kontraktsbrott återkrävs nämligen trafikskoleeleven på sammanlagt fyra körlektioner till det aktuella dagspriset då kontraktsbrottet utfördes.

Kalmarmodellen finns redan på på Anders Trafikskola i Kalmar och på Mönsterås Trafikskola som båda drivs av Linus Heimfors:

– Det här kontraktet har tagit emot oerhört positivt bland våra trafikskoleelever, konstaterar han. Extra glädjande är det att eleverna säger att de inte behöver en gratis körlektion; att de anser det vara en principsak att skriva på kontraktet. Givetvis får de sin körlektion ändå och min förhoppning är att jag aldrig återser de pengarna...

Linus Heimfors berättar att Kalmarmodellen

► Något annat behövs för att stävja rattonykterheten bland unga.



Björn R Å Söderström är initiativtagare till Kalmarmodellen och är ute på skolor i landet och håller föredrag om rattfyllerikriminalitet.

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Kontrakt mot
rattfylla**



– Det krävs något som griper tag i ungdomar och ger dem argument mot och kraft nog att säga nej till alkohol i samband med bilkörning, säger Björn R Å Söderström.

► **Fredriks son
blev offer i
en rattfylleri-
olycka.**

nu ger eko och att alltfler trafikskolor visar intresse.

– Redan vid handledarkurserna väcks intresset för detta kontrakt. Handledarna, som i de flesta fall är föräldrarna till körskole-eleverna, visar sin uppskattning för att vi som trafikskola går ett steg längre i kampen för att påverka ungdomar att inte dricka alkohol.

Kriminalitet

Vid tillbakabetalning ska eleven ha förekommit i polisrapport eller dom i tingsrätt eller hovrätt för rattonykterhet/rattfylleri eller varit passagerare inom den i kontraktet nämnda tidsperioden.

– Jag kallar brottet för rattfyllerikriminalitet, säger Björn R Å Söderström, för det är en kriminell handling vi talar om.

– Dessvärre verkar det som om ungdomar dricker alkohol i allt större omfattning. Ökat drickande betyder ökat antal våldsbrott och ökad rattfylla. När jag är ute och föreläser bland ungdomar i ämnet berättar de själva att allt fler unga kör EU-mopeder i berusat tillstånd. Då menar jag att steget sedan inte är långt till att sätta sig bakom ratten i onyktert tillstånd.

Eleverna lyssnar mycket uppmärksamt på hans föredrag. Och de är tagna efteråt. Han berättar nämligen om sin son Fredrik som dog när bilen han var passagerare i kraschade mot ett träd inne i centrala Kalmar en natt för

tolv år sedan. Föraren var rattfull. Fredrik blev 20 år.

► **FAKTA**

Ungas attityd

Mer än var femte manlig gymnasieelev tycker att det är okej att köra bil efter tre starköl – om han måste få med sig bilen hem efter en fest. Lika många skulle sätta sig i en bil med en kompis vid ratten som druckit tre starköl. Den nya statistiken från MHF visar på skrämmande attityder till rattfylleri bland ungdomar.

714 elever i årskurs två på gymnasiet har fått svara på enkäten. Undersökningen visar på samband mellan dryckesvanor och attityd till rattfylleri. Ungdomar som dricker alkohol en gång i veckan eller oftare har en mer tillåtande inställning till att köra bil efter att ha druckit alkohol. De är också mindre benägna att hindra kompisar som har druckit från att köra och kan även tänka sig att åka med en rattfull. Mer än var femte manlig elev i undersökningen tycker det är okej att köra efter tre starköl om situationen är sådan att han måste få med sig bilen eller motorcykeln från festen.

– Generellt har tjejerna en riktigare attityd. Men även den förhindras med drickandet, konstaterar Mats Haglund, doktor i trafikpsykologi vid Uppsala Universitet, som gjort undersökningen. Majoriteten av ungdomarna tror att risken är liten att upptäckas och straffas för att ha kört bil efter att ha druckit tre starköl. Och bland pojkarna ser man också risken att bli inblandad i en trafikolycka med personskador som måttlig.





Minst 20 procent av alla trafikolyckor i Sverige är trötthetsrelaterade.

Sömnbrist kostar samhället miljardbelopp

Fler och fler får problem med sömnen.

Mer än var tredje svensk kvinna och nästan var femte svensk man är drabbad av sömnbrist. Den tilltagande sömnbristen kostar mycket lidande men även samhället miljardbelopp varje år.

Sedan 60-talet har den genomsnittliga sovtiden minskat med nästan två timmar, visar amerikanska studier. Under samma period har andelen unga, 16–30 år som sover mindre än sju timmar mer än fördubblats.

En tilltagande kollektiv sömnskuld som börjat få tydliga konsekvenser för folkhälsan, särskilt för äldre kvinnor men också för många unga, inte minst småbarnsföräldrar.

Två stora sjukdomsgrupper dominerar bilden, insomnipatienterna och patienterna med ofrivilliga andningsuppehåll under sömnen, så kallad sömnapné.

–Svensken sover allt kortare och allt mer oregelbundet, säger Jan Hedin, professor i sömn/medicin vid Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg.

Enligt Statistiska Centralbyråns årliga undersökningar om svenskarnas levnadsvanor, ULF-studien, anser var tredje svensk att de får

► FAKTA

Trötthet & Risker

Mer än 20 procent av alla trafikolyckor i Sverige är trötthetsrelaterade. I dessa dör minst 50 människor varje år. Och det är på natten tröttheten skördar flest offer.

- En majoritet av olyckorna nattetid är trötthetsrelaterade. Störst är risken att somna bakom ratten mellan 03.00 och 05.00.
- Olycksrisken är högst på sennatten, sex gånger högre än på förmiddagen.
- Risken att råka ut för en singelolycka är tolv gånger högre på natten än på dagen för en privatbilist.
- Amerikansk forskning visar att trötthet och sömnlighet är en viktig faktor vad gäller olyckor med tung trafik. Ungefär 30 procent av dödsolyckorna beror på trötthet.
- Unga män mellan 18 och 24 år är den främsta riskgruppen. Risken att män i den aktuella gruppen råkar ut för en olycka under sennatten är tio gånger högre än på dagen.
- Risken för trötthet i ökar samband med långvarig stress.

► **Svensken sover allt kortare och allt mer oregelbundet.**

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Sömnbri-
st kostar sam-
hället miljard-
belopp**

otillräckligt med sömn. Var femte man och drygt var tredje kvinna uppger att de haft akuta problem med sömnen under de senaste veckorna.

Kostar mycket

Sömnbri-
st kostar samhället minst 1,4 miljard-
er varje år i direkta och indirekta kostnader i
främst i form av produktionsbortfall och
minskat produktivitet. Det har en grupp hälso-
ekonomer vid läkemedelsföretaget Nycomed,
ombud för ett av marknadens nya sömnläke-
medel, räknat ut.

Men den verkliga siffran är betydligt större.
Trafikolyckor är inte inräknade och eftersom
minst 20 procent av alla trafikolyckor är trötthets-
relaterade handlar det om mycket stora pengar.

– En extremt konservativ skattning som
inte heller omfattar fallolyckor med koppling
till sömnbri-
st, säger Joakim Svahn, apotekare

Datorn farlig

**De klarar varken utbildning, jobb eller relation-
er. De är dessutom en stor riskfaktor i trafiken.
Pojkar och unga män som suttit alltför länge
vid datorn är en ny problemgrupp som söker
hjälp för sin förstörda dygnsrytm.**

– Vi har svårt att hjälpa dem, säger sömnforska-
ren Jan Hedner till Göteborgs-Posten.
Sömnbri-
st har blivit en svensk folksjukdom
under de senaste årtiondena. Olika undersök-
ningar har visat att så mycket som 25–30
procent av befolkningen har sömnstörningar.

Enligt Hedner är pojkar och unga män som
sitter framför datorn både dag och natt en helt
ny grupp med sömnstörningar. När de väl
söker hjälp, kan problemen vara svåra.

– De kan sova 12–15 timmar och sedan
vara vakna ett dygn eller två, säger Jan Hedner.

Dessa grabbar har under lång tid ignorerat
de naturliga signalerna om behov av sömn
från kroppens biologiska klocka. Som en kon-
sekvens av det blir dessa signaler allt svagare.

– De här unga människorna riskerar att få
hela sin framtid förstörd. De klarar varken av
utbildning, jobb eller relationer, säger Hedner.

Antalet unga män som får remiss till en
sömnutredning ökar, men det är oklart hur
många fler som har liknande problem.

och medicinsk rådgivare vid företaget.

För patienter med sömnapné finns verk-
samma behandlingar, främst, viktreduktion
eller masker och bettskenor som motverkar
andningsuppehåll. För insomnipatienterna som
ökar mest i omfattning, har läget hittills varit
betydligt mer problematiskt.

– Extremt många drabbade har tvingas
hanka sig fram i vården utan att få någon rik-
tig hjälp, säger Jan Hedin.

Men nu ljusnar bilden. I takt med att
forskarna har fått bättre kunskaper om vilka
områden i hjärnan som är involverade i pro-
cessen har flera nya typer av sömnläkemedel
tagits fram. Gemensamt för dessa uppges vara
att de har en bättre effekt på djupsömnen utan
att för den skull ge någon hang över effekt
dagen efter. Ännu vet man dock inget om
långtidseffekterna. Allt fler drabbade väntas
också bli hjälpta av kognitiv terapi.

► FAKTA

För lite sömn?

**Många svenskar lider av otillräcklig nattsömn
(insomni). Här är några vanliga symtom på insomni
som leder till sömnbri-
st och alla de problem det
medför.**

- Du vaknar till i minst fem minuter och
längre vid flera olika tillfällen varje natt.
- Du vaknar mer än en timme tidigare jämfört
med vad du brukar göra.
- Du sover minst 1,5 timme mindre per natt
än tidigare.
- Du känner dig inte utvilad när du vaknar på
morgonen.
- Du sover dåligt minst varannan natt under
en tidsperiod om minst en månad.
- Det tar minst 45 minuter längre tid att
somna än det gjorde tidigare.

Sömnbri- st

- Var fjärde svensk lider av kronisk sömnbri-
st.
- Sömnbri-
st resulterar i en nedsatt funk-
tionsförmåga.
- Normalsömn för vuxna är 7 timmar och 20
minuter under arbetsveckan, en timme
längre under helger.

Under relativt korta perioder räcker 5–6 tim-
mars sömn nattetid för att en vuxen ska kunna
upprätthålla en acceptabel vakenhetsnivå.
Klassiska följder av sömnbri-
st är stress, ångs-
lighet och depression – som allt för ofta leder
till ännu sämre sömn.

► **Sömnbri-
st har
blivit en
svensk folk-
sjukdom.**

Fortsättning
nästa sida



Sänker premier?

Teknik som ger bättre säkerhet kan sänka försäkringspremier – allt tack vare Vägverket.

Försäkringsbolagen använder redan i dag fordonsinformationen i vägtrafikregistret för att bestämma storleken på försäkringspremierna. Nu ska Vägverket göra det möjligt att registrera trafiksäkerhetshöjande teknik i vägtrafikregistret. Genom den informationen ges försäkringsbolagen ökade möjligheter att differentiera trafikförsäkringspremierna.

Generalagenter, fordonstillverkare och yrkesmässiga importörer ska från hösten 2008 kunna registrera uppgifter om exempelvis automatiska nödbromssystem och trötthetsvarnare i vägtrafikregistret. Den informationen kan försäkringsbolagen använda när de bestämmer försäkringspremierna.

Kan påverka

Om informationen används på det sättet får fordonsägarna möjlighet att påverka försäkringspremierna genom att aktivt välja fordon med registrerad trafiksäkerhetshöjande teknik. Med fler trafiksäkra fordon ökar trafiksäkerheten – något som kan leda till färre allvarligt skadade och döda i trafiken.

– Med de här uppgifterna kan vår registerinformation bidra till att trafiksäkra fordon

premieras. Det blir ytterligare ett motiv för köparna att välja fordon med teknik som ökar säkerheten, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Systemet kommer att bygga på frivillighet. Generalagenter, fordonstillverkare och importörer väljer själva om de vill registrera trafiksäkerhetshöjande teknik i vägtrafikregistret. Försäkringsbolagen väljer i sin tur om de vill använda informationen vid sin premiesättning.

– Vi ser mycket positivt på denna möjlighet som kommer att påskynda introduktionen av ny säkerhetshöjande teknik, säger Hans-Erik Almebäck, vd Toyota Sweden AB.

I inledningsskedet omfattas endast nya fordon men på sikt ska också informationen om äldre fordon kunna kompletteras.

– I försäkringsbolagens förklassning av fordon ingår redan uppgifter om säkerhetsutrustning. Men med en utbyggnad av vägtrafikregistret ökar möjligheten att få med all säkerhetsutrustning och på sikt även eftermonterad. Här ges försäkringsbolagen ett bra kvalitetssäkrat instrument för prisdifferentiering efter risk, menar Staffan Moberg, Försäkringsförbundet.

Att uppgifterna om trafiksäkerhetshöjande teknik förs in i vägtrafikregistret innebär också ökade möjligheter till analys och forskning inom trafiksäkerhetsområdet.

► **Fordonsägaren får möjlighet att påverka försäkringspremierna.**



Trafiksäkerhetshöjande teknik kan i framtiden resultera i lägre försäkringspremier.

Fortsättning
nästa sida

Räfflor ökar trafiksäkerheten



Under sommarveckorna föreses ett flertal vägar med räfflor, något som innebär att risken för ofrivilligt insomnande minskar.

▶ Trötthet i trafiken är ett stort problem.

Vägverket har fått upp ögonen för trötthet i trafiken är ett stort problem.

Fram till den 8 augusti ska därför ett flertal vägar i Uppsala län, Västmanland, Södermanland och Örebro län föreses med räfflor, en åtgärd som minimerar ofrivilliga insomningar.

När man kör på räfflorna bullrar och vibrerar det, därigenom ökar bilisternas vakenhet och uppmärksamhet. På så sätt kan antalet mötesolyckor minskas. Dessutom gör räfflorna att vägmarkeringen syns bättre när vägen är våt.

Räfflorna fräses på vägar med minst 7,5 m bredd och hastigheten 90 km/h. För att undvika bullerstörningar för boende längs vägen gör man uppehåll med räfflorna 150 meter före och efter bebyggelse.

Många vägar

Följande vägar i Uppsala län får räfflor:

- Väg 55 Hjulsta – Enköping
- Väg 77 Knivsta – Stockholms läns gräns
- Väg 291 E4 – Älvkarleby
- Väg 292 Söderfors – Tierp
- samt i vägrenen på E4 Älvkarlen – Gävleborgs länsgräns.

Följande vägar i Västmanland får räfflor:

- Väg 572 Slyte – Arboga
- Väg 250 Köping – Kolsva

Följande vägar i Södermanland får räfflor:

- Väg 53 Oppeby – Spånga
- Väg 56 Äs – Alberga
- samt vägrenen på E4 Sille krog – Tystberga

Följande vägar i Örebro län får räfflor:

- Väg 50 Åsbro – Askersund
- Väg 204 Vintrosa – Kvistbro
- Väg 237 Gälleråsen – Värmlands länsgräns
- Väg 572 Slyte – Arboga

Fräsningen innebär oundvikligen trafikstörningar. Hastigheten förbi arbetsplatserna blir 50 km/tim och regleras med det nya vägmärket ”Rekommenderad högsta hastighet”, ett svart fyrkantigt märke med siffror i vitt. Efter arbetsområdet används märket ”Rekommenderad högsta hastighet upphör”, ett svart fyrkantigt märke med diagonala streck.

– Jag hoppas trafikanterna har överseende med störningarna och tar det försiktigt förbi arbetsplatsen, säger Torgny Augustsson, projektledare på Vägverket Region Mälardalen.

▶ Räfflorna fräses på vägar med minst 7,5 m bredd och hastigheten 90 km/h.





Nya miljoner till trafiksäkerhet

Skyllfonden har beviljat bidrag till utveckling av trafiksäkerhetsförbättrande idéer, bland annat för att förbättra säkerheten för motorcyklister. Denna gång får 17 projekt dela på 4,1 miljoner kronor.

– Skyllfonden gör en extra satsning på motorcykelsäkerhet denna gång, och det har resulterat i några mycket intressanta projekt.

Motorcykel frågan är så viktig att Skyllfonden kommer att fortsätta denna satsning också vid ansökningsomgången i höst. Skyllfonden ger möjlighet att utveckla och demonstrera trafiksäkerhetsidéer som finns i samhället. Det finns många kreativa personer och organisationer som på det här sättet kan ges en chans att bidra med lösningar på trafiksäkerhetsproblemen, säger generaldirektör Ingemar Skogö, Vägverket.

Följande projekt får bidrag från Skyllfonden i denna omgång:

- Standardisering av det medicinska körprovet, utvecklingen av en kurs och en databas, Ann-Helen Patomella, Stockholm.
- Åtgärder för bättre hastighetsövervakning, Heléne Haglund, Katrineholm.
- Olycksreducerande effekter av ABS-bromsar på motorcyklar, Vägverket Konsult, Linköping.
- Trafiksäkerhet i idrottsrörelsen, NTF, Solna.
- Uppdatering av ECE Reglemente 44, Thomas Turbell, Linköping.
- Quality Management Audit (QMA), utbildning av vägrevisorer för säkrare vägar, Umeå universitet, Umeå.
- Trafiknykterhetsbrott, Håkan Fuhrman, Skellefteå.
- Undersökning av antal dödade och svårt skadade motorcyklister efter kollision med vägräcke, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Trafiksäkra ruttval, WSP Analys & Strategi, Göteborg.

- Antisladdsystem och vinterdäck, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping
- Utveckling av trafiksäkerhetssystem (preventiva riskbedömningar) för persontrafik på väg, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Stockholm
- DVD-film ”Den oskyddade gående och cyklande trafikanten”, Försvarets Motorklubb, Stockholm.
- Symposium ”Trötthet på väg, till sjöss, i luften”, Stockholms universitet, Stockholm.
- Fosfatidyletanol som markör för överkonsumtion av alkohol, Universitetssjukhuset, Lund
- Kustbevakningens nya befogenheter beträffande alkoholutandningsprov 1 juli 2008, Kustbevakningen, Karlskrona
- Åkeriägaren, hastigheten och den ekonomiska beslutssituationen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Borlänge
- Pilotprojekt av MC-förarens synbarhet genom användning av reflexväst, Helsäker Konsult AB, Linköping

► Skyllfonden gör en extra satsning på motorcykelsäkerhet denna gång.

► FAKTA

Skyllfonden

Syftet med Skyllfonden är att ge ekonomiskt stöd för utveckling av goda idéer inom trafiksäkerhetsområdet. Pengarna i Skyllfonden 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 Skyllfonden.

Fonden delar ut medel till intressanta trafiksäkerhetsprojekt två gånger per år. Ansökningarna ska 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 genom ett särskilt beslut ge medel till särskilda initiativ från aktörer som är till nytta för trafiksäkerheten.

Information om och ansökningsblanketter till Skyllfonden finns på Vägverkets webbplats med adress www.vv.se/fond. Där finns också presentationer av slutförda projekt.

Fortsättning
nästa sida





Viktig konferens

Den 8–10 september är det dags för den årliga trafiksäkerhetskonferensen i Tylösand i Halmstad. I år fokuseras på de nya utmaningar som det svenska trafiksäkerhetsarbetet står inför, samt hur internationella jämförelser kan få oss att bli bättre.

Konferensen går under namnet "Global competition och svenska utmaningar". Ta chansen att delta vid Sveriges största och viktigaste trafiksäkerhetskonferens!

2007 års etappmål om att max 270 personer skulle dödas i trafiken uppnåddes inte. Det nya etappmålet ihop med klimatfrågan ger oss nya utmaningar att lösa. 2008 års Tylösandsseminarium behandlar bland mycket annat detta. Dessutom vigs en dag helt åt det internationella perspektivet, där fokus ligger på hur jämförelser med omvärlden kan få oss att utvecklas.

Ett axplock ur programmet:

Konferensens första dag är internationell och innehåller bland annat presentationer av försäkringsmodellen "Pay as you drive" och en oberoende granskning av svenskt trafiksäkerhetsarbete. Dessutom kommer Tylösandsdeklarationen att följas upp.

Under de två följande dagarna vilar fokus på utmaningar som Sverige står inför. En övervägande del av programpunkterna under de två nationella dagarna behandlar:

- Det nya etappmålet för trafiksäkerheten.
- De nya hastighetsgränserna.
- Delat ansvar – individens ansvar.

Konferensen rymmer dessutom sex olika seminarier som löper parallellt under dag 2. Dessa behandlar bland annat:

- Individens ansvar i Nollvisionen.
- Körkort och skolans arbete med trafikfrågor.
- E-Diagnos - kontroll av bilens elektriska system.
- SAFER - information om trafikolyckor via naturalistisk datainsamling.
- ATK-mätningar mellan kameror.

► **Bilnavigatörer minskar stressnivåerna hos förare.**

Navigator ger kontroll

**Mer kontroll.
Och mindre stress.**

Satellitnavigeringslösningar har positiv inverkan på trafiksäkerheten. Det är resultatet av en nyligen genomförd undersökning.

Bilnavigatörer bidrar även till minskade stressnivåer hos förare, kortare körsträckor och en behagligare körupplevelse.

Sammanfattning av undersökningen:

- 80 procent av tyskarna uppger att de känner att de har mer kontroll när de kör med en navigator och 74 procent av dem upplever en minskad arbetsbörda.
- 74 procent av engelsmännen uppger att de känner sig mindre stressade när de kör med en navigator.
- En stor majoritet av bilförarna i alla länder som undersökts uppger att de känner sig lugnare när de kör om de tar hjälp av en navigator (bland annat hela 70 procent av bilförarna i USA).

Undersökningen har genomförts av ledande forskningsinstitut i USA och Europa på uppdrag av navigatortillverkaren TomTom.



Lönsamt med miljöbil – igen

Utbetalningar av miljöbilspremier återupptas inom kort.

Riksdagen fattade den 18 juni 2008 beslut om ett extra anslag på 240 miljoner till utbetalningar av miljöbilspremier under 2008.

Beslutet innebär att Vägverket inom kort kommer att kunna återuppta utbetalningarna av miljöbilspremier.

Vägverket stoppade utbetalningarna av miljöbilspremier den 19 maj 2008, eftersom det ursprungliga anslaget på 100 miljoner kronor då hade förbrukats. Utbetalningarna kommer att återupptas så fort som möjligt och i tur och ordning.

Fortsättning
nästa sida





Skottes reflektioner

2 100 fyllekörningar varje dag i Västra Götland. 2 400 personer kör berusade i Stockholmsregionen varje dag.

Varannan trafikdödad förare i övre Norrland är påverkad av alkohol. 627 personer togs för rattfylleri under skolavslutningsveckan.

Utvecklingen är skrämmande. Nu krävs det krafttag från alla intressenter för att få ned antalet berusade förare i trafiken.

Och det som krokigt ska bli måste böjas i tid. Det är förstås tragiskt att unga människor tycker det är helt ok att köra med några starköl innanför västen. Därför är det i den andan vi måste börja. Unga människor måste få kunskap om trafiksäkerhet – på skoltid.

Naturligtvis välkomnar jag den krisutbildning som i framtiden ska ingå i körkortsutbildningen.

Mycket är mörkt. Men det finns ljuspunkter. En sådan ljuspunkt är det nystartade företaget Home Safely i Stockholm.

Företagets affärsidé är att köra hem folk från restaurangen, krogen eller liknande tillställningar, i kundens egen bil. Sålunda ett nytt alternativ för de som inte vill åka kommunalt eller ta en taxi fram och tillbaka. Ett behändigt sätt där man har sin egen bil hela kvällen, betalar mindre än två taxiresor och slipper ställa bilen i stan över natten.

”Vi är glada över att kunna introducera en ny service i Stockholm och är övertygade om

att tjänsten snabbt kommer att etablera sig som ett självklart alternativ för dem som söker den extra komforten att alltid kunna bli hemkörd i sin egen bil” säger företaget på sin hemsida.

Och jag gratulerar till en bra affärsidé som ökar trafiksäkerheten. Det kostar inte särskilt mycket att utnyttja företagets service. Här är några exempel:

- Stureplan – Lidingö Centrum: 340:-
- Odenplan – Brommaplan: 350:-
- Östermalm – Danderyd: 490:-

En billig kostnad i relation till vad en fyllekörning kan kosta den enskilde föraren och andra medtrafikanter.

Hoppas att Home Safely får efterföljare i fler städer.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare
Länsförsäkringar Företagsmotor*



► Ska inte straffen för trafikbrott respekteras?

► Det här är sista sidan av Rödljus!

Nästa nummer kommer i augusti!



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