

Rödljus

Nyhetsbrev utgivet av Länsförsäkringar Företagsmotor/Skadeförebygg

Nr 9 september 2007



▶ Till
Länsbolagen

Läs om:

▶ Stortavlor
väcker
sid 1–2

▶ Ökar trafik-
säkerheten
sid 3–5

▶ Vem vill
skämmas?
sid 6

▶ Plumpar i
protokollet
sid 7–8

▶ Nya möjlig-
heter
sid 9

▶ Livsfarlig
underhållning
sid 10

▶ Varning för
barn
sid 11–12

▶ Buss säkraste
transporten
sid 13

▶ Notiser
sid 14

▶ Skottes
reflektioner
sid 15



Stortavlor väcker

Nu intensifierar Länsförsäkringar kampen mot trötthet i trafiken.

Under två veckor i oktober, vecka 43–44, marknadsförs sajten www.somnainte.nu på stortavlorna i Stockholmsregionen.

– Jag är övertygad om att kampanjen väcker stor uppmärksamhet och i sin förlängning räddar liv.

Det säger Stefan Skotte, skadeförebyggare vid Länsförsäkringar Sak AB och tillika navet i Länsförsäkringars omfattande kampanj Var vaken mot trötthet i trafiken.

Sajten www.somnainte.nu som presen-

terades i våras är en ytterst informativ och dynamisk hemsida.

– Somnainte.nu saknar motstycke. Det är en unik webbplats med en stor mängd information om trötthet i trafiken, sömn, sömnproblem – men också om traditionell trafiksäkerhet såsom hastighet, bälte och alkohol. Sajten visar att vi på Länsförsäkringar har tagit trötthetsproblematiken i trafiken på största möjliga allvar.

Förutom all information finns tävlingar, enkäter och trafikinformation tillgänglig. Webbplatsen är helt enkelt komplett och dessutom lättnavigerad och därmed också mycket användarvänlig.

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Stortavlor
väcker**

► **Zzztickan
hjälp!**

► **Sökfunktion
som under-
lättar.**

► **Bara positiva
reaktioner!**

Stor uppmärksamhet

Naturligtvis finns Var vaken mot trötthet i trafiken med i menyraden.

– Under den rubriken finns det viktigaste hämtat ur vår trötthetshandbok.

Zzztickan, som har fått oerhört stor uppmärksamhet i media, finns naturligtvis med.

– Med hjälp av den digitala Zzztickan är det möjligt att få svar på om man är en lämplig bilförare eller inte, säger Stefan Skotte.

Skadeförebyggaren berättar vidare att det under TRAFIKSÅKERHET finns fyra undermenyer: HASTIGHET, ALKOHOL, BÄLTE och UTBILDNING.

Sajten är dynamisk. Och det innebär att sidan uppdateras kontinuerligt. Under rubriken AKTUELLT finns alltid de senaste artiklarna om trötthet i trafiken, sömn och trafiksäkerhet.

I arkivet finns samtliga nyhetsartiklar inlagda i kronologisk ordning. Dessutom är de fördelade under tre olika rubriker: TRÖTTHET I TRAFIKEN, TRAFIKSÅKERHET och SKADEFÖREBYGGANDE.

– Det finns också en sökfunktion inbyggd i sidan som gör att det är mycket lätt att hitta det man söker.

Smultronställe

Webbplatsen har blivit något av ett smultronställe för journalister. Och det är egentligen inte särskilt konstigt. Pressrummet erbjuder en mycket god service. Logotyper, bilder och nyhetsbrevet Rödljus finns för nedladdning. Som grädde på moset finns en mycket exklusiv länksamling som ramar in det mesta som tänkas kan vad gäller trötthet i trafiken och trafiksäkerhet.

– Det finns ett stort behov och en stor potential i att samla nyttig och aktuell information om och kring trötthet i trafiken, säger trafikforskaren Anna Anund, VTI, Linköping.

Lika positiv är sömnforskaren Göran Kecklund vid Karolinska Institutet i Stockholm:

– Den är mycket informativ och dessutom väldigt trevlig.

Initialt var Kecklund lite orolig för att Länsförsäkringar spämt bågen lite väl hårt, att de ansvariga inte skulle orka hålla sidan uppdaterad i planerad utsträckning.

– Men mina farhågor besannades inte. Jag är mycket positivt överraskad över det sätt Länsförsäkringar hela tiden håller hemsidan aktuell.

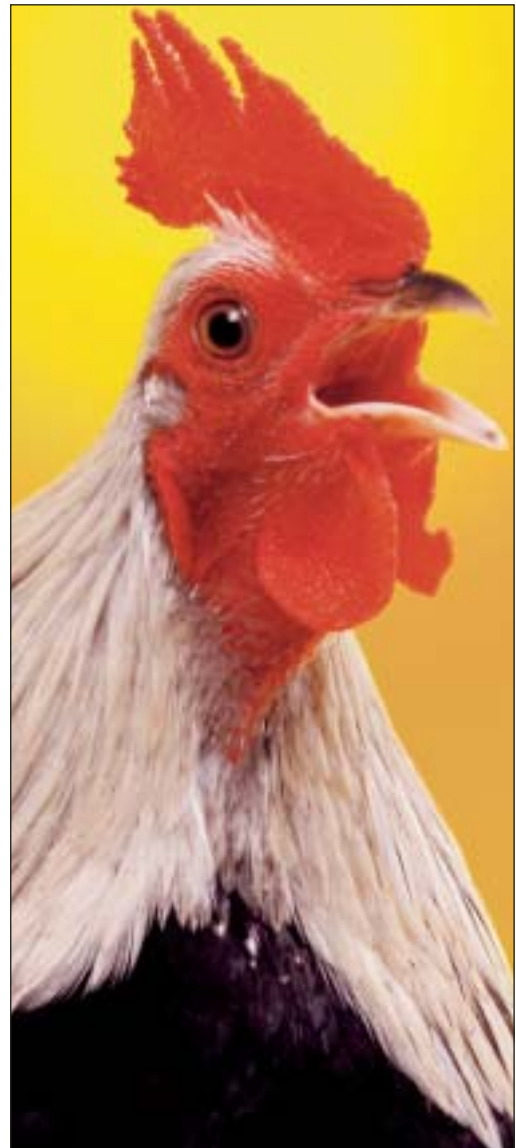
Smygpremiär

Sedan sidan lades ut i våras har det hänt en hel del. Finjusteringar har gjorts och en del olika verktyg har tillverkats för att underlätta kontinuerlig uppdatering.

– Den har förbättras från en dag till en annan. Och då ska man ändå ha i åtanke att media och trafikforskare var imponerade när den presenterades i våras.

Under de senaste månaderna har sidan varit flitigt besökt. När budskapet mot trötthet i trafiken kommer upp på stortavlorna blir besöken på hemsidan ännu fler.

– Det är tid att slå på stora trumman. Stortavlorna är första steget. Under det närmaste året ska vi pränta in hos allmänheten att det bara finns ett enda sätt att undvika trötthetsrelaterade olyckor. Känner du dig trött måste du stanna och ta en tupplur.



Blir du riktigt trött under färd finns det bara ett enda verkingsfullt botemedel: stanna och ta en kortare tupplur.

Fortsättning
nästa sida





De frästa räfflorna ökar trafiksäkerheten. Det konstaterar åtta yrkesförare i en omfattande studie signerad VTI.

Ökar trafiksäkerheten

Frästa räfflor i mitten på smalare landsvägar i kombination med 2+1-väg ökar trafiksäkerheten.

Det framgår med önskvärd tydlighet i en utredning av VTI med namnet ”Yrkesförares förväntningar och erfarenheter av frästa omkörningsfält på riksväg 33.

Som en del i åtgärds paketet för att öka säkerheten på landsvägar har Vägverket bland annat börja fräsa räfflor i mitten på smalare landsvägar. En av de sträckor som har fått sådana räfflor är förlagd på riksväg 33 mellan Eksjö och Målilla. Aktuell sträcka har en vägbredd på 8 meter och en årsdygnstrafik på 2 600 till 3 700 fordon.

Föreliggande rapport bygger på en kvalitativ studie som syftar till att fånga yrkesförares

förväntningar och i ett senare skede erfarenheter på utformningen av en smal landsväg med mitträfflor, spärrlinje och omkörningsfält. Förväntningarna avsåg att speglas i termer av såväl framkomlighet som trafiksäkerhet.

Två diskussioner har genomförts: en före åtgärd, där fokus varit på förväntningar, och en efter åtgärd, där fokus varit på erfarenhet av åtgärdad sträcka.

– Avsikten har varit att på ett brett och innehållsmässigt rikt sätt fånga en grupp långtradarförare förväntningar och erfarenheter kring åtgärderna, säger Anna Anund som tillsammans med Mats Petersson har genomfört och utvärderat intervjuerna.

Åtta förare

Studien omfattade en grupp med åtta yrkes-

► **Undersökning visar räfflor-nas betydelse.**

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Ökar trafik-
säkerheten**

förare, vilka hade rekryterats av personal från Vägverket Region Sydost. Bland deltagarna fanns såväl de som hade egna åkerier som de som var anställda hos åkerier. Vidare fanns en blandning av personer som hade varit aktiva som yrkesförare och de som i dagsläget körde aktivt själva. Majoriteten av deltagarna arbetade dock aktivt som förare av lastbil vid genomförandet. Förarna hade erfarenhet av att köra olika typer av gods, alltifrån virke till djurfoder. Förarna kände väl till riksväg 33 och hade enligt egen utsago erfarenhet av att köra på frästa räfflor, exempelvis de som finns frästa på riksväg 34 mellan Målilla och Hultsfred.

Diskussionen före åtgärd inleddes med att diskutera för och nackdelar kring vägens utformning och därefter introducerades den föreslagna åtgärden. Förarna övergick därefter till att diskutera förväntningar på föreslagen åtgärd, räffloras utformning, hastighet på sträckan, acceptans hos förare och skyltning av åtgärden. Diskussionen berörde även framtidsvisioner kring denna typ av åtgärd.

Avslutningsvis ombads förarna att summera förväntade positiva och negativa konsekvenser av föreslagen åtgärd.

Diskussionen efter åtgärd fokuserade på hurvida de förväntningar man haft före åtgärd hade stämt eller inte.

Positiva diskussioner

När det gäller den föreslagna åtgärden var det företrädesvis positiva diskussioner. Deltagarna var överens om att räfflorna bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Nyttan med räfflor bedömdes endast vara då förare omedvetet var på väg att lämna körfältet till exempel på grund av distraktion eller trötthet. Deltagarna ansåg att räffloras djup borde vara större än föreslagna 1,0 cm. Någon sade ”De borde vara 3 cm djupa så de rasslar ordentligt”. Förare som avsiktligt passerar mittlinje försedd med räfflor troddes inte påverkas.

Vidare var förarna överens om att omkörningsfälten bidrar till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Det som initialt spontant kom upp som negativt var att det var för långt avstånd mellan de planerade omkörningssträckorna och omkörningssträckornas alltför korta sträckning. En stor del av diskussionen kretsade kring hur man ska säkerställa trafiksäkra övergångar då omkörningsfälten



Yrkesförarna i studien är också rörande överens om att 2+1-väg med mitträcken ökar trafiksäkerheten.

► **Diskussionen
berörde även
framtids-
visioner.**

upphör. Vidare diskuterades nackdelen i form av ökat buller från räfflorna för omkringboende om alltför djupa räfflor används.

Fyra positiva konsekvenser som gruppen enades kring var:

- Man blir uppmärksam när man passerar spärmlinjen, framförallt då förare är trötta och/eller okoncentrerade.
- Det blir säkrare omkörningar om folk respekterar omkörningssträckorna (om förare gör det bedömdes dock som tveksamt).
- Skönt att känna att de som vill snart kan få köra om – det är mycket stressande att känna att man bromsar trafiken.
- Lugnare trafikrytm – föraren blir mer harmonisk.

Tre negativa konsekvenser som gruppen enades kring var:

- För korta omkörningssträckor.
- Problem att hinna om långsamtgående fordon (detta då man ligger i kö i väntan på omkörningsfält).
- Svårt (frustration) att inte få köra om när man kan – men man vet å andra sidan att det snart kommer en ny chans.

Det kan noteras att det man enades om till största del berörde omkörningssträckorna.

► **Säkrare
omkörningar**



► **Fortsättning:
Ökar trafik-
säkerheten**

► **I fokus var
diskussionen
om över-
gångarna
från två till
ett körfält.**

► **VTI söker:**

Uppfyllda

De förväntningar som förarna hade – såväl avseende positiva som negativa – får sägas uppfyllda. Effekten av räfflor är svår att uttala sig om då de ansågs alldeles för grunda och smala för att ge effekt. De farhågor kring omkörningsbeteende som man hade haft visade sig vara korrekta.

Deltagarna i studien såg ingen fara i djupet på räfflan. Däremot var flertalet yrkesförare positiva till djupare räfflor, upp till tre centimeters djup. Detta för att vibrationerna även ska kännas i tyngre fordon.

Diskussioner om hur man undanröjer problem vid övergångarna från två till ett körfält var i fokus. Yrkesförarna ansåg att det i dagsläget var problem på 2+1 med vajerräcke då många försöker pressa in en sista omkörning. Den profilerade linjen ger bara ett ”durrande”. Det föreslogs att man skulle ersätta detta med lite rejäla räfflor.

Mindre stress

Yrkesförarna var också överens om att 2+1-väg minskar stressen och förbättrar arbetsmiljön.

– Det är skönt att känna att de som vill om snart kan få göra det. Det är mycket stressande att känna att man bromsar trafiken. De speciella omkörningssträckorna innebär att man blir mer harmonisk som förare, menade en åkare.

Förarna hävdade att de idag inte känner

någon stress när de kör på de åtgärdade avsnitten. Orsaken är att andra vet att det snart kommer en möjlighet att köra om. Vissa uttalanden talar för att de framförallt såg detta som positivt för unga förare som just tagit körkort. De behöver inte känna sig pressade av bakomvarande trafik som ska köra om. De exempel som gavs handlade inte om personbilstrafikens agerande utan om hur lastbilar legat nära bakom och försökt att komma om.



Expert på vägräfflor?

Har du erfarenhet av räfflor på vägen och är villig att dela med dig av den? Slå då en signal till VTI.

Till ett forskningsprojekt söker VTI personer som är skiftarbetare och som bor minst två mil från arbetet och reser till och från arbetet med bil.

De som deltar kommer att i en grupp om cirka åtta personer diskutera och reflektera över erfarenheter av att köra på räfflad väg. Frästa räfflor är en del i Vägverkets åtgärds paket för att öka säkerheten på smalare landsvägar där man inte kan använda vajerräcken.

– På VTI arbetar vi nu med ett projekt där vi vill bedöma effekterna, både positiva och negativa, av räfflad mittremsa, säger Anna Anund. I det sammanhanget är det viktigt att ta till vara trafikanternas tankar, idéer och erfarenheter av räfflor på väg. Gruppdiskussionen kommer att utföras på VTI i Linköping och tar ungefär en timme i anspråk. Som tack för hjälpen får varje deltagare en biobiljett.

För intresseanmälan och frågor, kontakta: *Jonna Nyberg, jonna.nyberg@vti.se, forskningsassistent 013-20 41 69.*

Anna Anund, anna.anund@vti.se, forskare 013-20 43 27.



Vem vill skämmas?



Kör försiktigt annars får du skämmas i lunchrummet. Förhoppningsvis rätt medicin för att yrkesförarna ska köra mer trafiksäkert.

Kör med sans.

Annars får du skämmas under fikapausen i lunchrummet.

Kan det öka trafiksäkerheten bland yrkeschaufförer?

Detta är den centrala frågeställningen i forskningsprojektet Uppåt – uppföljning av åkeriers trafiksäkerhet, där man nu kan se de första preliminära resultaten.

Mätningar visar att bara 35 procent av förarna som kör tunga lastbilar i Sverige använder bilbälte. 70 procent av dem kör dessutom för fort, trots att de vet att olycksrisken ökar. Vad händer om man med datorers hjälp följer upp hur trafiksäkert varje chaufför kör, och sätter upp resultatet på anslagstavlan i lunchrummet? Kan man på så sätt öka trafiksäkerheten?

Som mest kommer 120 tunga lastbilar, fördelade på ett tiotal olika transportföretag, att ingå i den testflotta varifrån data till projektet Uppåt hämtas. Lastbilarna är sedan tidigare försedda med fordonsdatorer från IT-företaget Vehco. Till dessa har man nyutvecklat teknik som mäter bland annat hastighetsöverträdelser och bältesanvändning. De senaste månaderna har ett trettiotal förare kört omkring med det nya systemet.

Kräver uppföljning

– De första resultaten tyder på att förarna till en början sänker sin hastighet men att de snart återfaller i sitt ursprungliga beteende. Det ligger också i linje med liknande studier som gjorts på personbilsförare, säger Magnus Hjalmdahl, forskare på VTI.

– För att den positiva effekten, som vi ser att systemet till en början har på förarnas beteende, ska bestå tror vi det är viktigt att man har en kontinuerlig dialog och uppföljning på åkerierna. Som nästa steg i projektet ska nu förarna månadsvis få återkoppling på hur väl de lyckats hålla hastighetsgränserna och i vilken mån de använt bälte, säger Magnus Hjalmdahl.

– För att ytterligare motivera förarna kommer vi även att testa ett bonussystem på ett antal utvalda åkerier.

Inte övervakade

En viktig aspekt i studierna är förarnas acceptans och upplevelse av tekniken. I en enkätstudie som gjordes innan försöken startade var det dock en minoritet av förare som trodde att känslan av övervakning skulle öka med det installerade systemet. Tidigare, liknande studier har dessutom visat att känslan av att vara övervakad minskar när man använt systemet en tid.

Om teorin att trafiksäkerheten höjs när en förares beteende kartläggs och följs upp visar sig fungera i praktiken finns det enligt projektet goda möjligheter att både pröva betalningsviljan för trafiksäkerhetsfunktioner, och att öka transportköparnas möjligheter att ställa krav på trafiksäkerhet.

Fotnot:

Parterna som samarbetar i projektet Uppåt är Vägverket, VTI och IT-företaget Vehco. Projektet delfinansieras genom medel från forskningsprogrammet IVSS, Intelligent Vehicle Safety Systems. Hela forskningsresultatet kommer att presenteras på Transportforum i Linköping i januari nästa år.

▶ **Bara 35% använder bilbälte!**

▶ **Känslan av att vara övervakad minskar efter en tids användning.**



Plumpar i protokollet

Medelhastigheten sjunker i många länder men inte i Sverige. Och det är en plump i protokollet.

Sverige har en bra trafiksäkerhetsnivå – däremot är förarbeteendet inte det bästa. Det konstaterar den första "PIN-rapporten" från den europeiska organisationen European Transport Safety Council (ETSC).

En jämförelse av Sveriges trafiksäkerhetsnivå med andra Europeiska länder visar att Sverige ligger bland de bästa, men att förarbeteendet inte är acceptabelt.

Ansvariga från de viktigaste aktörerna i trafiksäkerhetsarbetet i Sverige samlades för en tid sedan till en paneldiskussion i Tylösand. Debatten organiserades av European Transport Safety Council (ETSC)(1), Vägverket och Väg och Transportforskningsinstitutet (VTI) inom ramen för det så kallade PIN-programmet (2). Diskussionen baserades på resultaten av den första "PIN-rapporten"(3) och på underlag från Vägverket och VTI.

2006 kom Sverige trea efter Malta och Nederländerna i antalet döda per innevånare (4). Sverige har också haft en förbättring med 24 procent sedan 2001 (som är utgångsåret i EU:s trafiksäkerhetsmål). Sverige är däremot inte i toppen vad gäller förarbeteende.

Plumpar

- Sverige har inte haft någon förbättring av trafiknykterheten under senare år, utan antalet alkoholpåverkade dödade förare har varit fortsatt högt. I själva verket har andelen alkoholpåverkade dödade förare i förhållande till alla dödade förare ökat (5). En liknande situation finns i sex andra länder i Europa, medan framgång i trafiknykterheten har ökat trafiksäkerheten i åtta länder, inkluderande ett så framgångsrikt land som Nederländerna (6).
- Medelhastigheten i Sverige har inte ändrats över de senaste tio åren. Stora reduktioner av hastigheten kan konstateras i länder som Frankrike och Belgien, som i övrigt inte är de mest säkra, men också i Schweiz och Storbritanien som har en hög trafiksäkerhetsnivå. I dessa länder har medelhastigheten sjunkit med mellan 3 och 11 procent.
- Bilbältesanvändningen i Sverige är hög (92 procent för förare och framsättespassagerare), men inte så hög som i Frankrike, Tyskland och Malta, där användningen är över 95 procent (7).

► **Bra måste bli bättre!**

► **Trafiknykterheten har inte förbättrats.**

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Plumpar i
protokollet**

► **The Tylösand
declaration.**

► **Sverige
behöver mer
fokus på det
männliga
beteendet.**

Mer ansvar

– Allt trafiksäkerhetsarbete måste omfatta insatser inom följande områden: vägen, fordonet och människan. Även om föraren inte kan göras ensam ansvarig kan denne inte heller undgå ett ansvar. Även föraren måste bidra till ett säkrare vägtransportsystem. Europa har mycket att lära av Sverige för att förbättra trafiksäkerheten. Därmed är det också dags att svenskarna tar en tätposition i ett bättre förar-beteende, framhåller Jörg Beckmann, chef för ETSC.

– Att göra jämförelser mellan länder är effektivt och stimulerar framsteg, säger Ingemar Skogö, Vägverkets generaldirektör. Vi är nöjda med mycket av det som presterats inom trafiksäkerhetsområdet men mycket oroade över utvecklingen inom trafiknykterheten. Dessutom är vi också lite generade över att vara ett ledande land inom trafiksäkerheten men samtidigt på efterkälken på hastighetsområdet. Vi börjar nu tillämpa nu många av de metoder som mer framgångsrika länder använder.

Sverige behöver än mer fokusera på det mänskliga beteendet och fortsätta att utveckla vägsäkerheten menade Urban Karlström, generaldirektör för VTI, Väg och Transportforskningsinstitutet.

– All forskning visar att mänskligt beteende är viktigt för trafiksäkerheten.



The Tylösand declaration

The Tylösand declarations fem artiklar:

1. Alla har rätt att använda gator och vägar utan att riskera liv och hälsa
2. Alla har rätt till säker och hållbar mobilitet – säkerhet och hållbarhet ska komplettera varandra
3. Alla har rätt att använda vägtransportsystemet utan att riskera att omedvetet utsätta andra för risk.
4. Alla har rätt till information om säkerhetsproblem och säkerhetsnivå på alla komponenter, produkter, åtgärder och tjänster i vägtransportsystemet.
5. Alla har rätt att förvänta sig i ett systematiskt och kontinuerligt förbättringsarbete; alla ansvariga i vägtransportsystemet har en skyldighet att vidta korrigerande åtgärder då säkerhetsbrister som kan åtgärdas, upptäcks.

Vid årets trafiksäkerhetskonferens i Tylösand antogs "The Tylösand declaration" som ett uttryck för medborgarnas grundläggande rättigheter till en säker trafik.

Med infrastrukturminister Åsa Torstenssons namnteckning överst i raden av undertecknare antog konferensen deklARATIONEN som gemensam för att sprida nollvisionens innehåll och avsikter internationellt.

Efter 10 år med nollvisionen i Sverige har det internationella intresset allt mer ökat. Årets konferens har haft en internationell inriktning med representanter inom trafiksäkerhetsområdet från USA, Australien och Europa.

– Det stora gensvar som TylösandsdeklARATIONEN fått stärker arbetet i Sverige med Nollvisionen och bäddar för ett internationellt genombrott, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Sverige har inte haft någon förbättring av trafiknykterheten under senare år, utan antalet alkoholpåverkade trafikdödade förare har snarare ökat. Detta trots att många åkeriföretag har satsat förebyggande genom att installera alkoholås i sina fordonsparker. Kanske är det nödvändigt att utöka antalet kontroller utmed våra vägar?

Fortsättning
nästa sida



Nya möjligheter

Att ha alkoholås på företagets bilar betyder inte att företaget har problem.

Snarare är detta ett tecken på kvalitet. Ett tecken på att företaget bryr sig.

Att du sen kan koppla både alkoholås och bil-larm till GPS och GSM gör Foxguard till en perfekt lösning.

Tekniken utvecklas hela tiden och det gäller att hänga med.

Tekniken skapar också förutsättningar för konkurrens på olika marknader.

För åkerier och andra liknande företag så handlar det ofta om säkra transporter och säkra leveranser. Där har Foxguard länge varit en del av den ledande tekniken.

Nu utvecklas företaget ytterligare och kämpar ständigt för att ligga i täten.

Möjligheterna för Foxguards system blir bara större och större.

Ett alkoholås kopplat till bilens GSM- eller GPS-utrustning gör till exempel att man kan direkt kan få veta vad som händer och dessutom se vart det händer.

Dessutom kan man koppla bilens larm till samma utrustning och på så sätt förenkla processen vid exempelvis en bilstöld.

– Många kanske ser nackdelar i detta och att det kan hota den personliga integriteten. Men jag tror inte man ska stirra sig blind på det utan istället se möjligheterna med tekniken och säkerheten, säger Peter Jeppsson på Foxguard.

Försäkring

I korta ordalag fungerar Foxguards system på följande vis.

När det gäller alkoholåset så börjar processen med att föraren gör ett utandningsprov i handenhetsen som är placerad i bilen. Denna tolkar och mäter alkoholhalten i utandningsluften och redogör provet genom att visa ett OK eller EJ OK i displayen. Handenhetsen skickar en signal till den stationära delen av systemet



Ny teknik ger större säkerhet i trafiken.

som antingen låser upp eller fortsätter låsa bilens startsystem.

Skulle det nu falla sig så att signalen lyser ”EJ OK” så skickas ett SMS (extrautrustning, ej ”original alkoholås”) via GSM-utrustningen till en förutbestämd plats och självklart kan heller inte bilen startas. Har man dessutom en GPS med GSM-funktionen inkopplad så skickas även en uppgift om vart bilen befinner sig.

Just den sista funktionen kan också komma väl till pass om man kopplat in bilens larm till systemet. I det fallet kan man också följa bilen vid en eventuell stöld.

Kort sagt så finns det många fördelar med systemet. Inte minst när det gäller försäkringar.

Man kan ju även tänka sig att utöka det hela med att koppla in en varning för låg respektive för hög temperatur på till exempel mattransporter. På så sätt är ju egentligen möjligheterna obegränsade.

► **Många kan vara bekymrade för den personliga integriteten utan att se möjligheterna med tekniken.**

Fortsättning
nästa sida





Livsfarlig underhåll- ning

Vid en kollision i en så låg hastighet som 30 kilometer i timmen förvandlas den mobila dvd-spelaren till en dödsfälla.

▶ Även vid låga hastigheter är lösa prylar en dödsfälla.

Visst är det trevligt att titta på film i bilen.

Men det kan vara livsfarligt.

Vid en kollision flyger en bärbar dvd-spelare som en projektil.

Det är ingen nyhet att det är populärt med dvd i bilen, framförallt hos småbarnsföräldrar som vill ha lugn och ro i bilen. Men att titta på film i bilen är definitivt inte att rekommendera. Framförallt inte om det handlar om mobila apparater.

Vanligtvis brukar föräldrar placera dvd-spelaren i stolfickan för att därefter vika upp skärmen åt barnet i baksätet. Det finns även modeller som sätts fast runt nackstödet. Och båda är lika farliga.

Stor risk

Krocktester visar nämligen att en kollision i 30 kilometer i timmen räcker för att dvd-spelaren ska slitas loss.

– Vid en krock är risken mycket stor att dvd-spelaren träffar barnet i huvudet med förödande konsekvenser, säger Stefan Skotte, skadeförebyggare på Länsförsäkringar Sak AB.

En serie tester vid tyska Dekras anläggning i Klettwitz visar att även andra tillfälligt monterade prylar som gps.navigatorer, mobiltelefoner och liknande är lika farliga som dvd-spelare.

Dödsfälla

– Även vid kraschar där hastigheten är låg utgör den här typen av prylar en dödsfälla i bilen. Vid en kollision i högre hastighet flyger icke fast monterade saker runt med en kraft av flera hundra kilon, berättar Stefan Skotte.

För att vara på den säkra sidan ute i trafiken är det en bra investering att bygga in extra utrustning i bilen.

– Kostnaden är faktiskt inte så hög, säger Skotte som också anser att mobiltelefoner och liknande ska förvaras i kläderna.

– Det ska helt enkelt inte finnas några lösa prylar i bilen.

Stefan Skotte menar också att det är av största vikt att bilen lastas på rätt sätt. Att exempelvis ställa en back med läsk i baksätet är förenat med stor fara. Vid en kollision slungas den framåt med våldsam kraft.

– Tänk på att lasta så lågt som möjligt!

Krockvikt 50 kilometer i timman

Vid en krock i 50 kilometer i timmen är din så kallade krockvikt cirka tre ton och minsta föremål kan plötsligt förvandlas till en livsfarlig projektil.

Väska med kläder	5 kilo	=	200 kilo
TV 14 tum	8 kilo	=	320 kilo
Mobiltelefon	85 gram	=	3,4 kilo
Brandsläckare	10 kilo	=	400 kilo

▶ Vid en krock i 50 kilometer är din krockvikt cirka tre ton.

Fortsättning
nästa sida



VARNING FÖR BARN!



Amparo Seeme varnar bara bilisterna när det finns något att varna för.

Sändare i skolväskor.

Det kan rädda liv vid landets busshållplatser.

– Ett system som varnar i realtid är alltid mer effektivt än ett som inte gör det, säger

Jonas Hermansson vid Amparo Solutions.

Företagets lösning, Amparo Seeme, bygger på radioteknik och fungerar så här:

- Varje barn som åker med skolbussen får en radiosändare som placeras i skolväskan.
- När barnet och sändaren är inom räckhåll för basstationen, som är strategiskt placerad, uppnås kontakt.
- Någon sekund senare aktiveras ett gult blyxtljus, placerat över en varningsskylt, och bilisterna varnas för att det finns barn i anslutning till vägen.
- När barnen har hamnat utanför basstationens räckvidd släcks ljusen över vägmärket.

Ljusen blinkar alltså bara när det finns barn i närheten av basenheten. Och för att undvika att en tappad sändare slår på ljusen har de en inbyggd rörelsedetektor.

– Radiosändaren aktiveras bara så länge den är i rörelse, inte om den ligger still, förklarar Jonas Hermansson.

Stort intresse

Sändarna kan inte heller missbrukas i samband med pojkstreck. Varje sändare har nämligen ett unikt id-nummer.

– Det fungerar inte att hänga upp en sändare i ett träd och få ljusen att lysa hela tiden. När en sändare har funnits inom mottagarens räckvidd för länge tillåter inte basstationen att den aktiverar lamporna.

– Först när sändaren har varit utanför den aktuella räckvidden och sedan kommit tillbaka

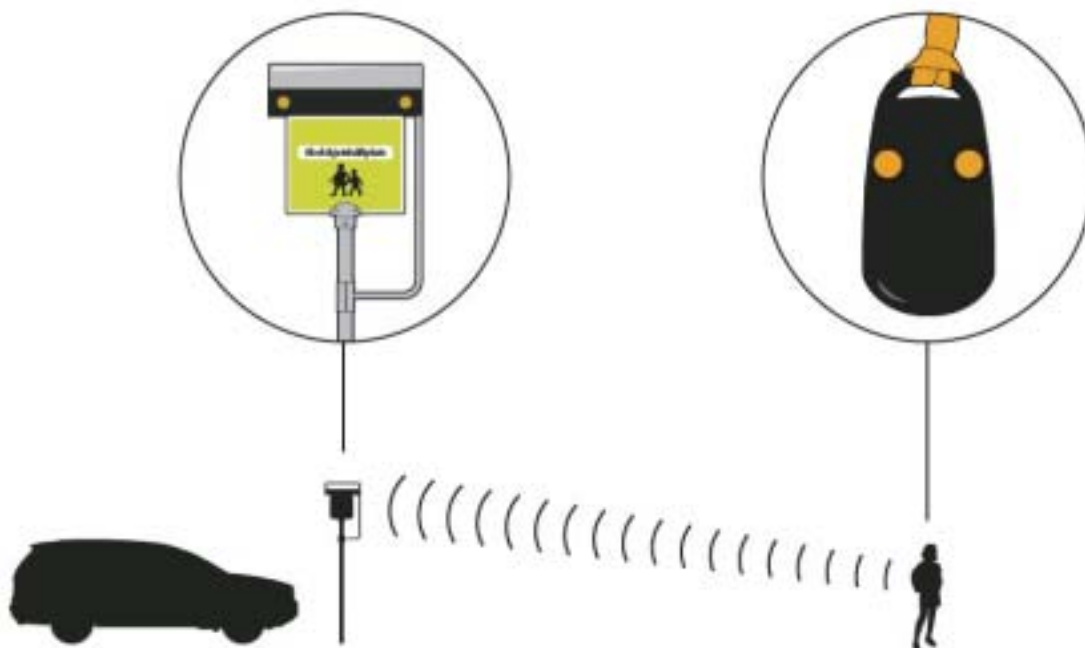
► Idén bygger på radioteknik och aktiveras bara när barn är i närheten.

Fortsättning
nästa sida



► **Fortsättning:
Varning för barn!**

► **Principen för
det nya var-
ningssystemet
är lika enkel
som genial.**



Varje barn som åker med skolbussen får en radiosändare som placeras i skolväskan. När barnet och sändaren är inom räckhåll för basstationen, uppnås kontakt. Någon sekund senare aktiveras ett gult blyxtljus, placerat över en varningsskylt, och bilisterna varnas för att det finns barn i anslutning till vägen. När barnen har hamnat utanför basstationens räckvidd släcks ljuset över vägmärket.

kan den aktivera basstationen.

Intresset för produkten är stort. Och flera kommuner som Danderyd, Hagfors och Örnsköldsvik är redan kunder.

– Vi ser med tillförsikt på framtiden. Naturligtvis är inte Amparo Seeme begränsad till busshållplatser. Lösningen fungerar naturligtvis lika bra vid skolor och övergångsställen, eller om man hellre vill: på alla platser där det finns oskyddade trafikanter.

Amparo Seeme har genomgått flera tester. Hastighetsmätningar genomförda av Vägverket visar att Seeme reducerade förbipasserande fordons hastighet med i genomsnitt 13 kilometer i timmen på 70 väg.

– Tidigare forskning på blinkande ljus vid VTI har visat på liknande resultat med hastighetssänkningar på i genomsnitt 20 kilometer i timmen.

– En hastighetssänkning som kan vara skillnad mellan liv och död, konstaterar Hermansson.

Fördelar

Amparo Seeme drivs av solenergi i kombination med batterier, något som innebär att systemet är energimässigt självförsörjande och underhållsfritt.

– Aktiveringssystemet har ett batteri som håller mer än ett år, säger Hermansson och understryker samtidigt att den tekniska lösningen

är utrustad med ljussensorer som anpassar varningsljuset efter omgivningens ljus.

I och med att produkten drivs med solenergi krävs inga kostsamma installationsarbeten. Enkelhet och underhållsfrihet gör att produkten lätt kan flyttas från en plats till en annan i samband med att hållplatserna flyttas.

Fotnot:

Under höste kommer Amparo Solution och Reflexsafe att lansera School Transport Safty Concept i en kampanj direkt mot kommunerna, allt för att göra barnens trafikmiljö säkrare.



Amparo Seeme varnar bilisterna – men bara när det finns barn i närheten.

► **Hastighets-
sänkning
kan vara
skillnaden
mellan liv och
död för våra
barn.**

Fortsättning
nästa sida



Buss är den säkraste transporten

– men det finns brister

Buss är det säkraste transportslaget på väg – ändå klarar bara 15 procent av bussföretagen NTFs kriterier för en säker bussresa. Det visar en ny studie som genomförts av NTF Konsument.

– Olyckor är dessbättre ganska sällsynta, men när de väl inträffar får de ofta förödande konsekvenser. Det motiverar att vi ställer höga krav, säger Thomas Carlson, mediatef och ansvarig för NTF Konsument.

På senare år har vi haft tre mycket tragiska bussolyckor: i Ängelsberg 2003 dog sex personer, i Arboga 2006 dog 9 personer och norr om Uppsala i februari i år omkom sex personer. Varje år dör dessutom cirka 15 personer i bussrelaterade olyckor, vid eller på väg till hållplatser eller i kollision med till exempel bilar, cyklar och motorcyklar.

600 svarade

NTFs länsförbund har kontaktat cirka 900 bussföretag över hela landet. Cirka 600 svarade på konkreta frågor om hur trafiksäkerheten hanteras. Studien används som underlag i marknadsöversikten Säkra bussresor som publiceras i sin helhet på NTFs webbplats. För att företaget ska godkännas enligt NTFs kriterier måste följande krav vara uppfyllda:

Företaget ska ha:

1. En trafiksäkerhetspolicy
2. Chaufförer som har någon typ av trafiksäkerhetsutbildning
3. Någon form av trafiksäkerhetsgenomgång med resenärerna före resan

Bussen ska vara utrustad med:

1. En godkänd hastighetsregulator inställd på antingen 90 eller 100 km/tim
2. Två- eller trepunktsbälten på samtliga platser
3. Alkolås
4. ABS-bromsar

Annat fokus

Bussbranschen har i dag ett helt annat fokus på trafiksäkerhet jämfört med för några år sedan. Nära 80 procent av företagen i studien har en egen trafiksäkerhetspolicy.

– Men det är viktigt att ta sin policy på allvar, säger Thomas Carlson. Tyvärr visar våra mätningar under senare år att alltför många bryter mot hastighetsgränserna.

Tanken med marknadsöversiktterna på NTF Konsument är att underlätta för människor att göra trafiksäkra val.

– Vi hoppas att vår översikt över säkra bussresor också kan ge företagen stöd och uppmuntran i ansträngningarna att bli ännu bättre i sitt kvalitetsarbete.

▶ Bara 15% uppfyller kraven.

▶ Alla måste ha en trafiksäkerhetspolicy.

Merparten av landets busschaufförer kör för fort. Och det är naturligtvis ett problem för hela branschen.



Fortsättning
nästa sida



► Notiser

Bättre vägar

Väganslagen ökar enligt budgetpropositionen med närmare 900 miljoner kronor 2008 jämfört med 2007.

– Det är mycket positivt att regeringen nu föreslår mer pengar till underhållet av vägnätet, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö. Detta innebär att Vägverket kan asfaltera 700 kilometer väg och därmed möta det slitage som den kraftigt ökande trafiken medför. Hittills i år har trafikökningen totalt varit över tre procent jämfört med fjolåret och den tunga trafiken har ökat med närmare sex procent. Förutsättningarna ökar också för att vidta åtgärder som är gynnsamma för miljön som till exempel att åstadkomma minskade bullerstörningar i känsliga miljöer samt ökad energi-effektivisering. Det är också positivt att anslaget till enskilda vägar ökar.

Det enskilt största investeringsobjektet som pågår för närvarande är Norra Länken i Stockholm. Byggtakten är hög, för att begränsa tiden då trafiken och de kringboende störs av arbetet. Därför måste projektet drivas effektivt och rationellt.

Totalt uppgår anslagen för investeringar i de statliga vägarna till drygt 6 500 miljoner kronor, att jämföra med nuvarande plan på drygt 8 200 miljoner kronor (2008 års nivå). Därtill kommer bidrag till kommunala gator och vägar med drygt 250 miljoner kronor och lån till utpekade vägar i Västsverige med 2 000 miljoner kronor.

Nya funktioner

Konsumentverkets nybilsguide på Internet har hjälpt många konsumenter att välja rätt.

Nu har en helt ny version lanserats på nätet. En förbättring som gör det ännu lättare att hitta rätt information. Nybilsguiden produceras tillsammans med Vägverket.

Det är många faktorer som måste vägas in när det är tid att köpa ny bil; storlek, bränsleekonomi, säkerhet, komfort och koldioxidutsläpp. Med den nya webb-versionen av Konsumentverkets nybilsguide blir det ännu enklare än tidigare. Det går att se antalet bilar

som uppfyller de krav som efterfrågas, samt ännu fler fakta än vad den tidigare guiden kunde erbjuda.

Nytt är också att besökaren kan gå direkt in på märke, modell och biltyp. Det är möjligt att sortera fram miljövänliga bilar, till exempel sådana som kan gå på förnybara drivmedel.

Den nya guiden innehåller också uppgifter om krocksäkerhet om modellen är testad enligt EuroNCAP.

Bilen är för många den största utgiften näst efter boendekostnaden. Därför är det viktigt att välja bil efter behov. Bra trafiksäkerhet, god komfort, funktionalitet och energieffektivitet är saker du bör du tänka på när du väljer bil.

Minskningen av koldioxidutsläpp från vägtrafiken är också en viktig miljöfråga. Både du och miljön tjänar på att du väljer en bränslesnål bil. Lär du dig dessutom tekniken med sparsam körning, eco-driving, kan du spara upp till 15 procent av bränsleförbrukningen.

Läs mer: konsumentverket.se

Rattfylleri i fokus

125 personer dog på grund av rattfylleri under år 2006. Torsdagen den 27 september 2007 genomfördes Trafiknykterhetens dag mot rattfylleri över hela landet.

Fokus sattes på rattfylleriets yttersta konsekvens, att människor skadas och dödas i trafiken.

Under Trafiknykterhetens dag placerades 125 par skor eller 125 tända marschaller och gravljus på gator och torg över hela landet för att illustrera antalet döda per år i rattfyllerirelaterade olyckor. Under dagen fanns också minnesplatser med blommor och ljus och förklarande skyltmaterial.

Tanken var att få människor att stanna upp ett ögonblick och tänka på dem som drabbats. Under dagen genomförde Polisen också en kraftig ökning av nykterhetskontrollerna i hela Sverige.

Trafiknykterhetens dag genomförs i samarbete mellan MADD, NTF, MHF, Vägverket och Rikspolisstyrelsen.

Fortsättning
nästa sida



► Väganslagen ökar.

► 125 personer dog på grund av rattfylleri.

► Lättare att få information.



Skottes reflektioner

Ett nytt kodsystäm.

En god hjälp i kampen mot den organiserade brottsligheten som vänder sig mot transportbranschen.

Tveka inte att utnyttja den.

Att stölder från uppställda lastbilskeppage kostar både åkeri- och försäkringsbranschen hundratals miljoner kronor är ingen hemlighet. Men i och med att polisen nu använder ett nytt kodsystäm, där det går att utläsa både godsstölder och stölder av hela ekipage, är det lättare att förstå omfattningen av den aktuella brottsligheten.

Har du råkat ut för en transportstöld? Då är punkterna nedan en mycket god vägledning för vilka uppgifter du ska presentera för polisen i samband med anmälan.

Detta vill polisen veta vid anmälningsupptagning vid transportstölder på väg.

Brottsplats: Komplettera adressen med företagets namn, eller rastplatsens namn och vägnummer.

Registreringsnummer: fabrikat, modell/typ och årsmodell.

Chaufför: inhyrd eller ordinarie chaufför?

Ägare: Vem äger lasten, trailern, bilen och vem är speditör?

Anmälare: Vem står för anmälan?

Försäkringsbolag: Det kan finnas flera försäkringsbolag vid samma transport.

Modus: Hur har brottet gått till? Kapell-

skärning, stöld från olåst släp och så vidare.

Godsbeskrivning: Om det går att få fram på plats är det av vikt för efterlysning av värdefullt gods.

Gas: Föreligger misstanke om gas mot chaufför, så ska denne omgående, eller inom två timmar, till läkare för blodprovstagning. Mt gas = rånanmälan.

Terrängen: Genomsök närområdet och leta efter gods.

OBS! Polisen ska brottskoda er anmälan med 9803 stöld av tunga fordon i yrkesmässig trafik. 9804 stöld från tunga fordon i yrkesmässig trafik. Dessa anvisningar är en rekommendation för att få uppgifter till det fortsatta arbetet med att nedbringa angreppen på den tunga trafiken på väg.

*Stefan Skotte, Skadeförebyggare
Länsförsäkringar Företagsmotor*



► Ytterligare hjälp mot transportstölderna.

► Det här är sista sidan av Rödljus!

Nästa nummer kommer i oktober!



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

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

Produktion: KrePart AB

Kontakt: Mikael Petersson, mikael@krepert.se

Adress: Box 4010, 572 04 Oskarshamn

Telefon: 0491-178 80

Hemsida: www.krepert.se