

Trafiksäkerhet



Olyckor & Tungga fordon



**Varje år omkommer 100
människor med tunga
fordon inblandade**

**Det är 20 % av totalen..
10 - 20 är lastbilsförare**

Olyckor & Tungta fordon



Mötesolycka personbil

Olycka landsvägskorsning

**Påbackning oskyddad
trafikanter tätort**

**En olyckstyp där lastbilsföraren
ofta är vållande, är krock med
cyklist vid högersväng.**

Förebyggande åtgärder



Bilbälte

Sänka hastigheten

**Var alert i din
övervakning...**

**Se dig för vid
backning - Gå ut
och titta !**

Mobiltelefonerna....



Djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar

Effekter av åtgärder för en säker tung trafik

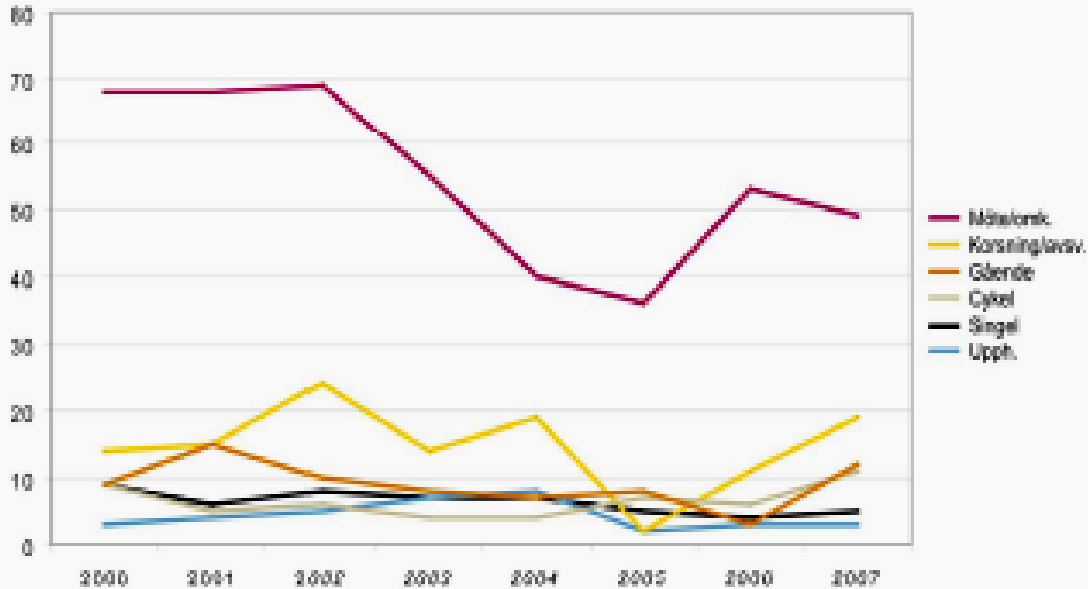
1. Olycksutveckling och fördelning över viktiga parametrar
2. Effekter av åtgärder – Vilken potential har olika åtgärder för att minska antalet dödsolyckor med tunga fordon?



Olycksutveckling – olyckstyp

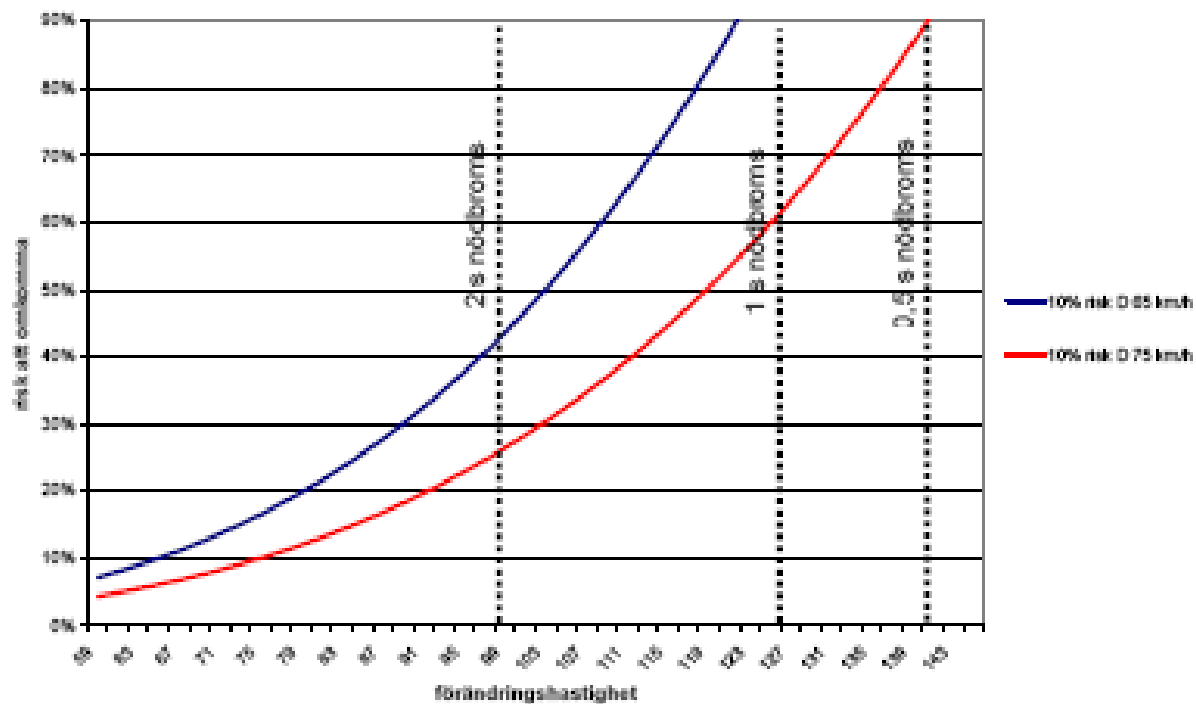
Omkomna i olyckor med lastbil 2000–2007

Antal omkomna



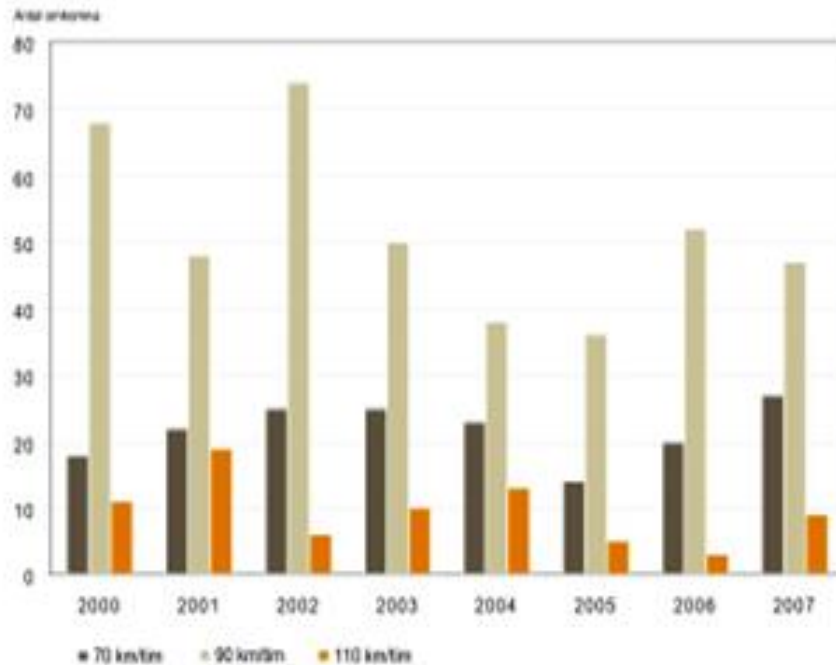
Frontalkollisioner på 90-väg

Samband mellan hastighet och risk att omkomma



Olycksutveckling – hastighetsgräns

Omkomna i olyckor med lastbil 2000–2007



Effektfrågor – säker väg

Hur många liv skulle räddas om...	Andel minskning, procent	Antal räddade liv/år medeltal döda: 95
alla vägar med tunga fordon var mittseparerade	54	51
alla vägar med tunga fordon var försedda med mitt- och sidoräfflor	20	19
alla korsningar i tätort med tung trafik vore cirkulationer	4	4
alla korsningar på landsväg vore säkra	13	13
alla GC-korsningar i tätort med tung trafik vore hastighetssäkrade	2	2

**Men... eftersom hela vägnätet inte kommer att åtgärdas inom
överskådlig tid behövs mer åtgärder ...**

Effektfrågor – säker användning

Hur många liv skulle räddas om...	Andel minskning, procent	Antal räddade liv/år medeltal döda: 95
all backning av tunga fordon i tätort vore säker eller förhindrad	1	1
alla personbilsförare var nyktra (uppskattning av maxnytta)	13	13
alla lastbilsförare var nyktra (uppskattning av maxnytta)	1	1
alla lastbilsförare haft bälte	5 (60% av tlb-förare)	5
alla personbilsförare haft bälte	2	2
alla lastbilar hade bra lastsäkring	1	1

Effektfrågor – säkra fordon

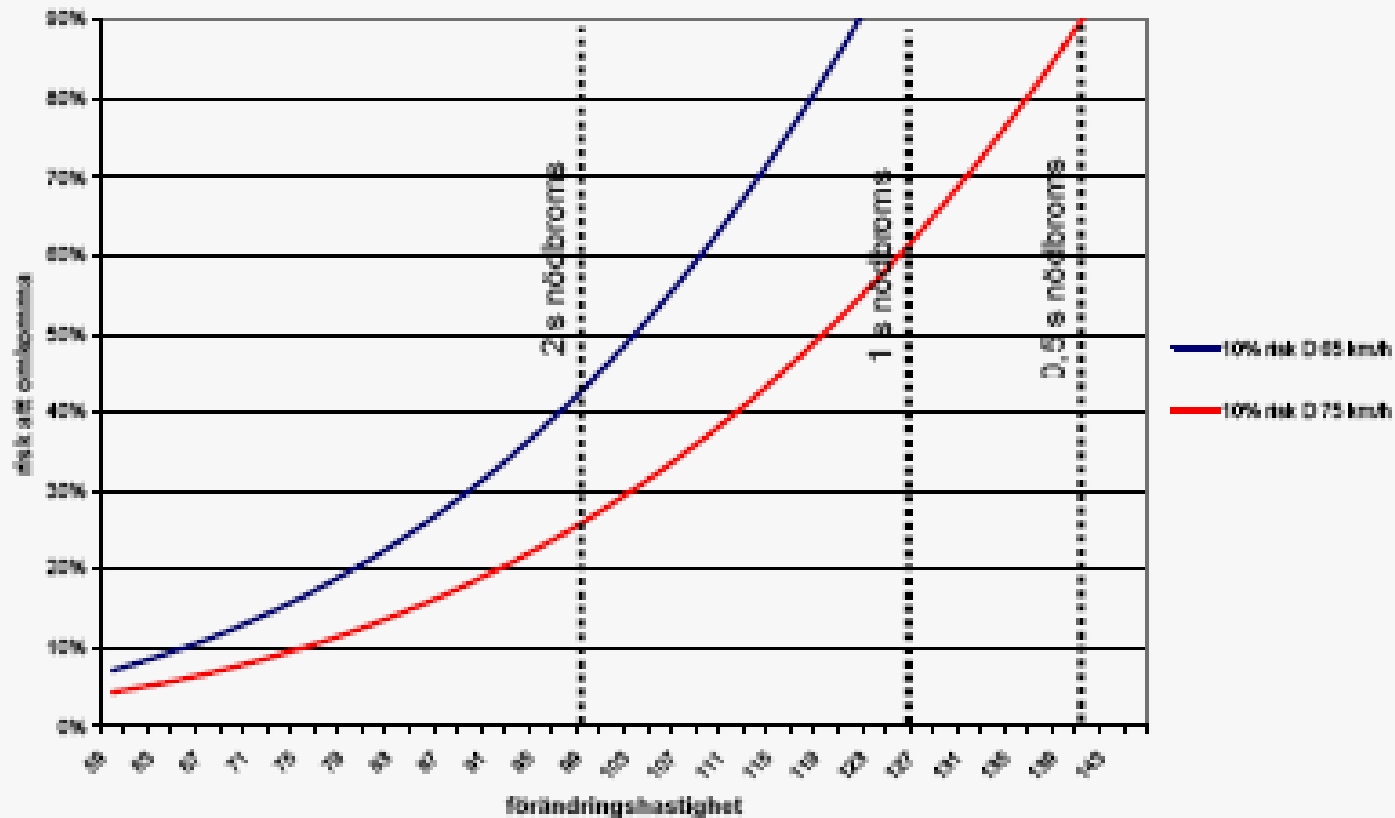
Hur många liv skulle räddas om...	Andel minskning, procent	Antal räddade liv/år medeltal döda: 95
alla personbilar haft bästa möjliga krocksäkerhet	9	8
alla lastbilar var utan brister	3	3
alla lastbilar hade system för att upptäcka oskyddade i låg hast.	10	9
alla personbilar var utrustade med antisladd	6	6
alla lastbilar var utrustade med antisladd	3	3
alla personbilar var utrustade med lane departure warning	15	14
alla lastbilar var utrustade med lane departure warning	3	3
alla personbilar var utrustade med autobroms för upphinnande	3	3
alla lastbilar var utrustade med autobroms för upphinnande	2	2

Effektfrågor – säkra fordon

Hur många liv skulle räddas om...	Andel minskning, procent	Antal räddade liv/år medeltal döda: 95
alla tunga lastbilar var utrustade med nödbroms		
1. med 90-väg och 70-väg som idag	7	6
2. om 90-väg blir 80-väg och 70-väg som idag	10	9
3. om 90-väg blir 80-väg och med 5-stjärniga bilar	15	14

Frontalkollisioner på 90-väg

Samband mellan hastighet och risk att omkomma



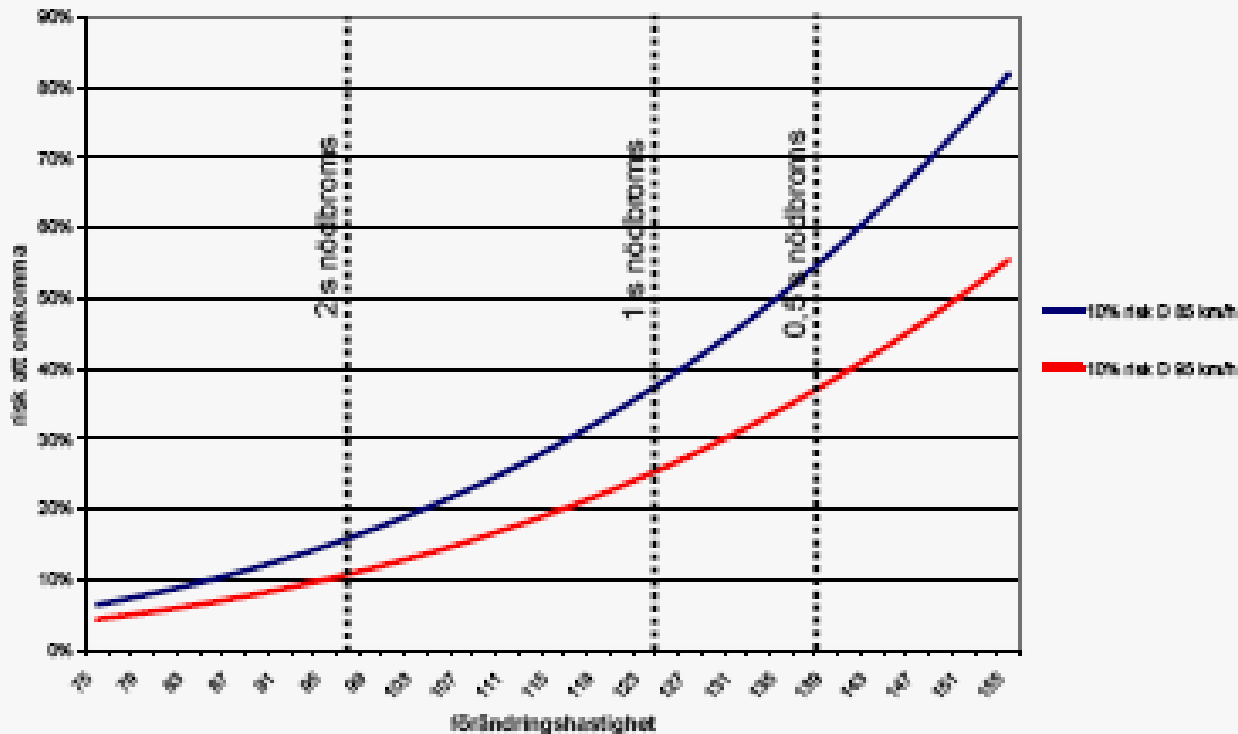
Effektfrågor – fordon

Hur många liv skulle räddas om...	Andel minskning, procent	Antal räddade liv/år medeltal: 95
alla lastbilar hade def-zon + nödbroms 2 sek. + var 5-stjärniga:		
1. 90-väg och 70-väg som idag	26 (51 av mötesolyckor)	21
2. 90-väg blir 80-väg och 70-väg som idag	27 (54 av mötesolyckor)	25



Frontalkollisioner på 90-väg med def-zon

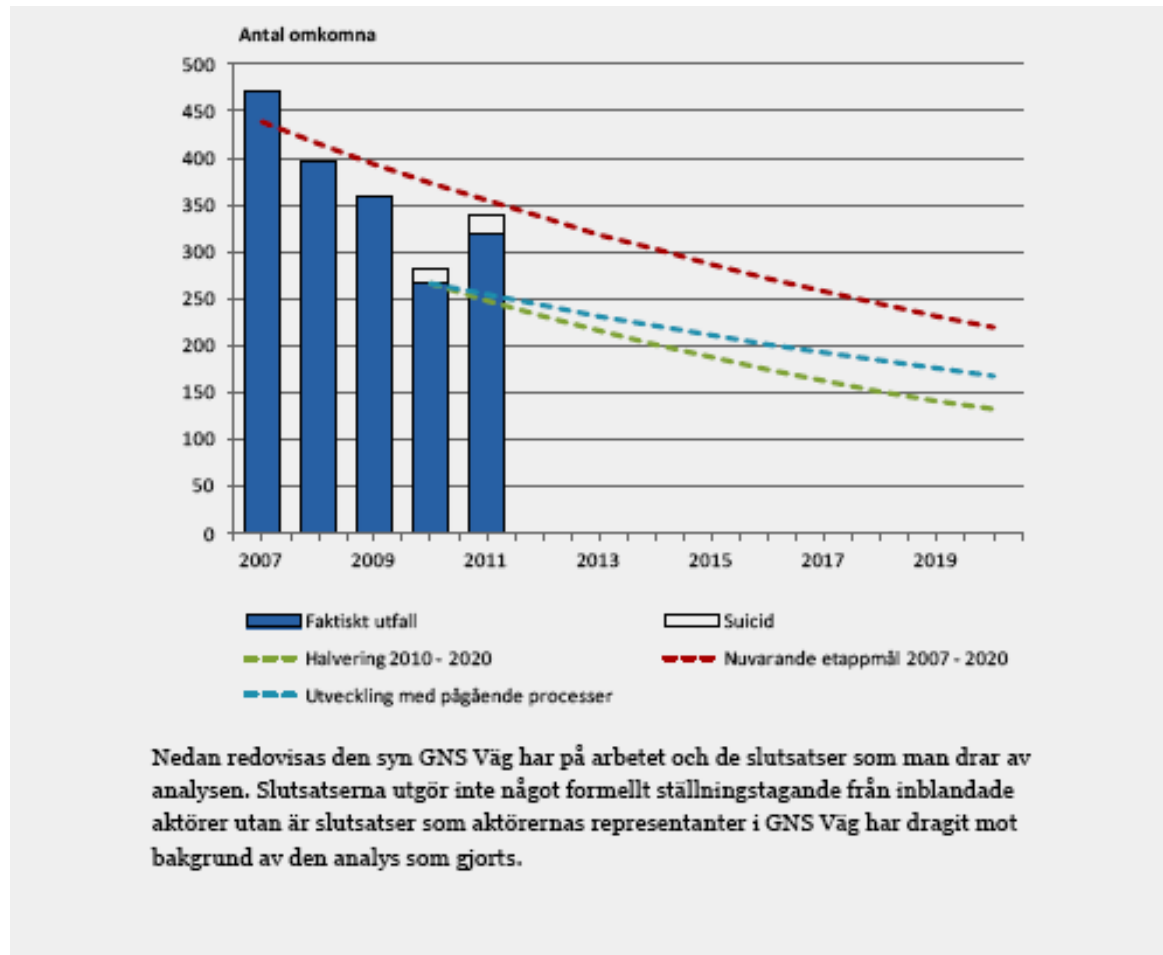
Samband mellan hastighet och risk att omkomma



Slutsats

- **Fysiska åtgärder** skulle kunna reducera antalet omkomna med 75 procent, eller ca 70 omkomna per år.
- **Säker användning** skulle kunna reducera antalet omkomna med drygt 20 procent, eller ca 20 omkomna per år.
- **Fordonssäkerhetsåtgärder** skulle kunna reducera antalet omkomna med 65 procent, eller ca 63 omkomna per år.
- **Största enskilda teoretiska effekterna** ger mittseparering (54 %), räfflor (20 %), nyktra pb-förare (13 %), lane dep. warning (15 %) samt nödbroms + def-zon (27 %).
- **En kombination av nödbroms och deformationszon** på lastbilar skulle kunna reducera antalet omkomna i frontalkollisioner i mötesolyckor med drygt 50 procent.
- **En stor utmaning** är sidokollisioner, typiskt LOC och landsvägskorsningar.

Olyckor



Trafikpsykologi

WHAT'S ON A MAN'S MIND



Mänskliga faktorn ligger helt eller delvis bakom 9 av 10 olyckor

Varför begår människor så allvarliga fel att man i många fall själv skadas eller omkommer? Vissa hävdar en enkel förklaring:

Det är ofta snarare situationen, än människans respons på den, som är orsak till den olämpliga handlingen.

Drogpåverkan, ouppmärksamhet, trötthet, insomning och stress anses av många vara några av de främsta orsakerna till mänskliga felhandlingar

Trafikpsykologi

Ouppmärksamhet och trötthet

Trötthet kan vara väl så farligt som drogpåverkan; en förare som somnat gör inte ens ett försök att väja för hinder eller att bromsa ned farten.

En typ av trötthet är förarutmattning, vilket kan vara en följd av långvarig hög stress så som körning på guppiga/stötiga vägar.



Trafikpsykologi

Ouppmärksamhet och trötthet

En annan typ av trötthet är dåsighet, så som att man är trött redan före körningen beroende på t ex dålig nattsömn eller av mjukt gungande körning (jämför med effekten av farfars gungstol samt lillens vaggsäng) på vägar med tiotals meter långvågiga vägojämnheter.

WHAT'S ON A MAN'S MIND



Trafikpsykologi

Ouppmärksamhet och trötthet

En troligen underskattad olycksorsak kan vara monoton som lätt kan uppstå då man kör på raka vägar med laglig fart. Då kanske man rotar i handskfacket, ringer ett samtal mm.

WHAT'S ON A MAN'S MIND



Trafikpsykologi

Stress och mentala försvarsmekanismer



En särskilt farlig grupp trafikanter är de som har en överutvecklad mental försvarsmekanism. Denna typ av mekanism kan leda till att en fordonsförarens hjärna blockerar vissa mycket skrämmande/stressande intryck. I mycket svåra fall kan en hög grad av neurotisering/försvarsmekanism leda till att föraren aktivt styr direkt mot hindret. Flygvapnet har gjort forskning på hur detta kan hanteras.



NOLLVISIONEN
TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV

Det här är Nollvisionen

 Dela

Kontakta oss 

Utgångspunkten för Nollvisionen är det etiska ställningstagandet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

När vi utformar transportsystemet gör vi det utifrån vår kunskap om människokroppens förmåga att klara krockvåld. Det ska vara lätt att göra rätt i trafiken och misstag ska inte straffas med döden. Vägar, gator och fordon ska anpassas och utformas efter människans förutsättningar.

Ansvar för trafiksäkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder transportsystemet. Utformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten. Trafikverket ansvarar för att samordna arbetet för Nollvisionen i Sverige.