



**Sveriges Lantbruksuniversitet**

# **TRAFIKSÄKERHET TILL HÄST**



**Stefan Pinzke  
Hanna Elgåker**

Anslag från Stiftelsen Lantbruksforskning (Projnr H0547003)

---

**Temagrupp Arbetsvetenskap**

**Arbetsvetenskap, Ekonomi, Miljöpsykologi  
Lantbrukets byggnadsteknik**

**Slutrapport**

**Juli 2008**

**Alnarp**

---

## Sammanfattning

Polisrapporterade trafikolyckor med ridande och hästekipage under perioden 1992-2005 har bearbetats och analyserats. Totalt inom perioden inträffade det 157 olyckor där ridande och hästekipage varit inblandad i. Av dessa var 80 (51%) olyckor med ryttare och 77 (49%) med hästekipage. I olyckorna skadades totalt 201 personer varav 93 (46%) i ryttarolyckor och 108 (54%) i olyckor med hästekipage.

I genomsnitt inträffar det årligen 11 olyckor med ryttare och hästekipage. Vid olyckorna dödas och skadas årligen 14 personer (4 svårt skadade och 10 lindrigt skadade). En neråtgående trend i antalet olyckor och skadade personer kan konstateras framför allt under periodens tre senaste år.

De vanligaste olyckssituationerna för ryttarna är mötes- och upphinnandeolyckor och för hästekipage dominerar olyckor i vägkorsningar.

De flesta olyckorna inträffar under vår- och höstmånaderna. Flest ryttarolyckor inträffar i mars och november medan de flesta olyckor med hästekipage inträffar i maj och oktober. Ryttarolyckorna inträffar oftast på torsdagar och fredagar och de flesta olyckorna med hästekipage inträffar också på fredagar. Fördelningen över dygnet visar att endast ett fåtal olyckor inträffar före klockan 8 på morgonen och efter klockan 22 på kvällen. En förhöjd olycksfrekvens förekommer på eftermiddagen mellan klockan 14 och 16.

Ca två tredjedelar av olyckorna förekommer utanför tätbebyggt område och en tredjedel i byar, mindre samhällen och i städer. Merparten inträffar på allmän väg (59%) och på vägsträckor med hastighetsbegränsning 70 km/h (51%). Ca 82% inträffar på sträckor och 18% i vägskal.

Ca 80% av trafikolyckorna inträffar vid uppehållsväder. Endast en mindre andel inträffar när det regnar, snöar eller är dimma. Oftast är vägbanan torr (drygt 59%), men det är också i många fall vått, fuktigt eller vinterväglag. Ca 73% av olyckorna inträffar i dagsljus och 22% i mörker.

Antalsmässigt inträffar det flest trafikolyckor i Skåne län (19%), i Västra Götalands län (13%) och i Dalarnas län (8%).

Hästekipagen är framförallt inblandade i olyckor med personbil (48%) och i singelolyckor (20%). I ryttarolyckorna är framförallt personbil (65%) och lastbil (17%) inblandade.

En viktig del i projektet var att redovisa och diskutera framtagna resultat med berörda parter vid ett trafiksäkerhetsseminarium som arrangerades i samverkan med Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) i Landskrona den 14 juni 2007. I workshopen deltog ett 20-tal företrädare från Polisen, LRF, STR, Arbetsmiljöverket, Länsförsäkringar, NTF, SLU, Lantmännen Maskin AB, Kommunal och media. Seminariet behandlade trafikelement som räknas som långsamtgående fordon (LGF), dvs traktorer, motorredskap, hästekipage och ryttare.

Baserat på workshopen och framtagna resultat föreslås följande åtgärder och fortsatt forskning:

- Permanenta det nätverk som etablerats kring långsamtgående fordon i trafiken kompletterat med företrädare från Vägverket m fl

- Praktiska övningar i trafiksituationer med långsamtgående fordon bör införas i all trafikutbildning på körskolor
- Läromedel bör ses över och förnyas vad gäller långsamtgående fordon
- Information bör inriktas på såväl allmänhet som förare av LGF gällande beteende och synlighet
- Lagstiftning bör ses över och förnyas med avseende på dagens trafiksituation för trafik med LGF
- Problematiken med minderåriga i trafiken bör få speciell uppmärksamhet
- Fordonen bör ses över gällande underhåll och synlighet
- Statistik bör bearbetas gällande de ungas (15- 24 år) inblandning i olyckorna med avseende på beteende och kön.
- En informationsfilm bör utarbetas (ev. i samarbete STR & LRF)
- Problematiken med vajervägar (2 + 1) för LGF bör undersökas vidare
- Kontinuerlig uppföljning av statistik om olyckor med långsamtgående fordon

## Innehåll

Sammanfattning .....	2
Trafiksäkerhet till häst .....	4
Trafiksäkerhetsseminarium .....	15
Förslag på åtgärder och fortsatt forskning .....	16
Kommunikations- och kunskapsförmedling .....	17
Referenser .....	18
Bilagor .....	18

# TRAFIKSÄKERHET TILL HÄST

## Bakgrund

Hästhållningen i Sverige är en expanderande näring med stark koppling till lantbruket och landsbygden. Från ca 70 000 hästar på 1960-talet uppskattas antalet hästar idag till 300 000 (SOU 2000:109 och LRF 2003). Kring tätorterna sker en omvandling av småbruk till hästgårdar. Dessa fungerar som en sammanbindande länk mellan stad och landsbygd.

Ridning är en populär tävlings-, motions- och fritidsaktivitet. År 2003 ägnade mer än 600 000 människor i Sverige åt ridning vilket är en ökning med 20% jämfört med år 1998. Ca 85% av alla som rider är flickor eller kvinnor (SCB & Riksidrottsförbundet 2003). Svenska ridsportförbundet har 216 000 medlemmar och 65% är yngre än 25 år (SOU 2000).

Statistik inom ramen för det svenska skaderegistreringssystemet visar att hästrelaterade skador och olyckor är vanliga. Under åren 1998–2001 uppskattas, enligt en rapport från Konsumentverket (PM 2003:12), det totala antalet hästrelaterade skador i hela landet till ungefär 13 000 per år och nio av tio skadade är kvinnor och flickor. En fjärdedel av skadorna drabbar flickor i åldern 10-14 år, 16 procent drabbar 15-19-åriga flickor. Ridningen är den i särklass mest skadedrabbade hästsportaktiviteten och därefter kommer hantering av hästar. En tredjedel av häst-/ridningsolyckorna uppges ha inträffat i ridhus/ridskola. Bland övriga platser märks lantbruksområde (22% av olyckorna), fri natur (15%) och väg/transportområde (9%).

Utbudet av hästrelaterade tjänster i form av upplevelser, t.ex. tur-ridning eller andra typer av hästturism, ökar och allt fler ovana personer hanterar hästar. Utbildning av ryttare ifråga om hantering av hästar bör prioriteras och avsevärt förbättras, bl a med målsättningen att öka ryttarnas insikt i hästens mentala förmåga. Kombinationen oerfaren motionsryttare – ung häst har visat sig särskilt riskabel i fråga om antal skador, skadornas svårighetsgrad och är också överrepresenterad bland olyckor med dödlig utgång (Ingmarson 1983).

I en handlingsplan för åtgärder inom hästsektorn skriver regeringen att "I synnerhet med tanke på barns säkerhet är det betydelsefullt att säkerheten inom hästverksamhet ses över i syfte att i möjligaste mån undanröja risker och motverka skador" (Regeringen 2003).

I ett examensarbete (Persson 2003) om planering för tätortsnära ridning kan man läsa att de flesta människor som rider och har häst vill kunna rida hästarna utomhus. Ridvägarna används förutom till olika typer av träning också till att kunna transportera sig mellan olika ridanläggningar. På grund av jordbrukets strukturrationalisering har antalet mindre markvägar, som ofta varit väl avskilda från stark trafik, minskat drastiskt. Detta innebär att ryttarna oftare på sina ridrundor tvingas rida på vägar med motortrafik eller passera ett antal kritiska punkter på varje runda. Dessa kritiska punkter kan vara järnvägs korsningar, större vägar med snabb trafik, bebyggelse eller andra hinder som är svårpasserade i landskapet. Person (2003) påtalar att information till bilister om hur ett ridande ekipage bör passeras och vilka rättigheter och skyldigheter som de olika trafikantgrupperna har är en viktig del för att förhindra olyckor, vilket även en medveten planering och kunskap inom ämnet kan bidra med till stor del.

I ett kommunalt trafiksäkerhetsprogram för Stenungsunds kommun kan man läsa att de flesta olyckor sker utanför tätbebyggt område. Anledningar till det kan vara att 1) åtgärder vidtagna för trafiksäkerhet inom tätbebyggda områden, 2) högre hastighet utanför tätbebyggt område och 3) trafikantgrupper delar på samma trafikutrymme, t ex på landsvägen vistas bilar, cyklister, mopedister, gående/springande, ridande. En undersökning av långsamtgående fordon i trafiken visar också att sådana trafikolyckor oftast inträffar i ej tätbebyggda områden (Pinzke och Lundqvist 2003). En förutsättning för att vi alla ska kunna känna säkerhet och trygghet när vi vistas i trafiken är att vi ändrar attityden och beteendet i trafiken gentemot varandra.

Trafikolyckor är ett stort problem för såväl samhälle som individer. Konsekvenserna av trafikolyckor är ofta dramatiska med ekonomiska, sociala och traumatiska problem och lidande. I Sverige görs många insatser för att minimera antalet trafikolyckor och dess konsekvenser. För att få en säkrare trafikmiljö krävs tillförlitlig statistik som underlag för förebyggande insatser.

Ur den olycksfallsstatistik som redovisas i det svenska skaderegistreringssystemet kan man inte utläsa hur många olycksfall som inträffat med ridande/körande hästekipage i trafiken. Att många ridolyckor och tillbud inträffar på vägar där andra trafikanter också befinner sig bekräftas av det stora antal notiser som skrivs i dagspressen (Bilaga 1).

Det är därför angeläget att få ökad kunskap om omfattningen av tillbud och olyckorna samt varför och på vilket sätt olyckor inträffar med ridande och körning av häst i trafiken som kan ge underlag till ökad riskmedvetenhet och trafiksäkerhet.

## **Mål och syfte**

Målsättningen med föreliggande projekt var att skapa fördjupade kunskaper om problemområdet som grund för ökad riskmedvetenhet, trafiksäkerhet och förbättrad trafikutbildning vad gäller ridande/körande av häst i trafiken.

Syftet var att göra en fördjupad studie med analyser kring trafikolyckor där ridande och körande hästekipage varit inblandade. Resultaten avsåg att ge underlag och förslag på konkreta trafikutbildnings- och informationssatsningar.

## **Metod och uppläggning**

Resultaten har grundats på 1) analys av polisrapporter av vägtrafikolyckor och 2) diskussion vid ett trafiksäkerhetsseminarium.

## Olycksutveckling

Bearbetning och analys har genomförts av 14 års polisrapporter (1992 - 2005) av vägtrafikolyckor där ridande och hästekipage varit inblandade. I samarbete med Statistiska Centralbyrån har polisens informationsunderlag vid vägtrafikolyckor bearbetats (Bilaga 2).

Avsikten var att studera hur olyckfallssituationen ser ut idag men också hur trafikolyckorna förändrats under de senaste 14 åren med avseende på frekvens och

olycksmönster. Faktorer såsom geografisk fördelning, fördelning på storstad, mindre tätort och landsbygd/glesbygd, händelsetid, olycksplats och förhållanden, och trafikantgrupp har analyserats.

### Trafiksäkerhetsseminarium

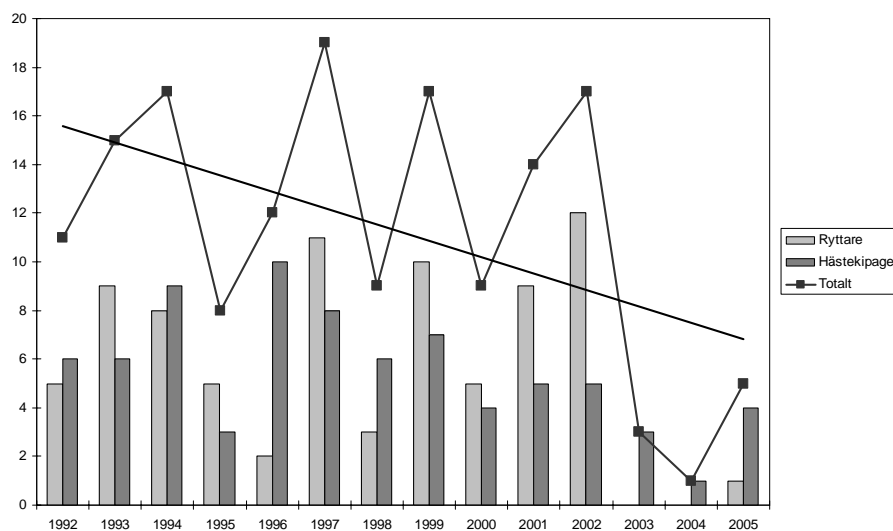
För att få underlag till förebyggande åtgärder arrangerades ett trafiksäkerhetsseminarium i samverkan med Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) i Landskrona den 14 juni 2007. I seminariet deltog ett 20-tal företrädare från Polisen, LRF, STR, Arbetsmiljöverket, Länsförsäkringar, NTF, SLU, Lantmännen Maskin AB, Kommunal och media.

### Resultat

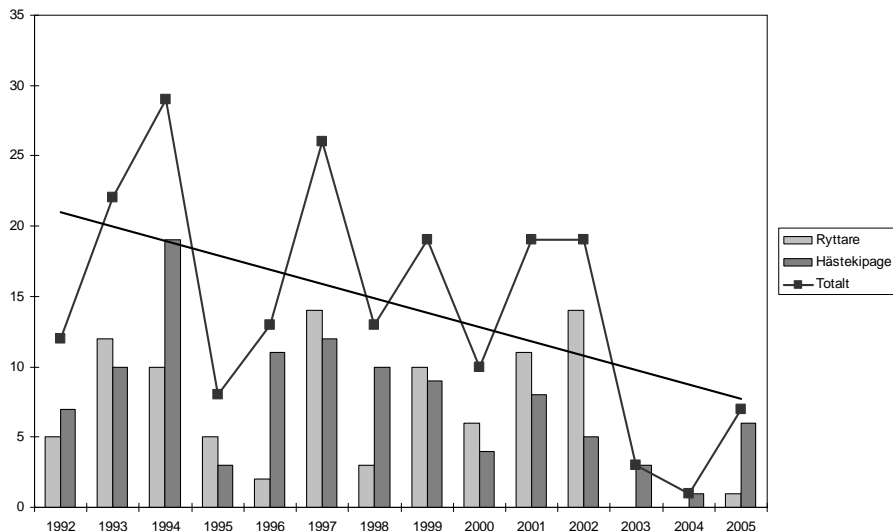
I det följande redovisas resultat av trafikolyckor där ridande och hästekipage varit inblandade under perioden 1992-2005.

Totalt inom perioden 1992-2005 inträffade det 157 olyckor där ridande och hästekipage varit inblandad i. Av dessa var 80 (51%) olyckor med ryttare och 77 (49%) med hästekipage. I olyckorna skadades totalt 201 personer varav 93 (46%) i ryttarolyckor och 108 (54%) i olyckor med hästekipage (Bilaga 3, Tabell 1).

I genomsnitt inträffar det årligen 11 olyckor med ryttare och hästekipage. Vid olyckorna dödas och skadas årligen 14 personer (4 svårt skadade och 10 lindrigt skadade). Figur 1 och 2 visar en neråtgående trend i antalet olyckor och skadade personer framför allt under periodens tre senaste år.

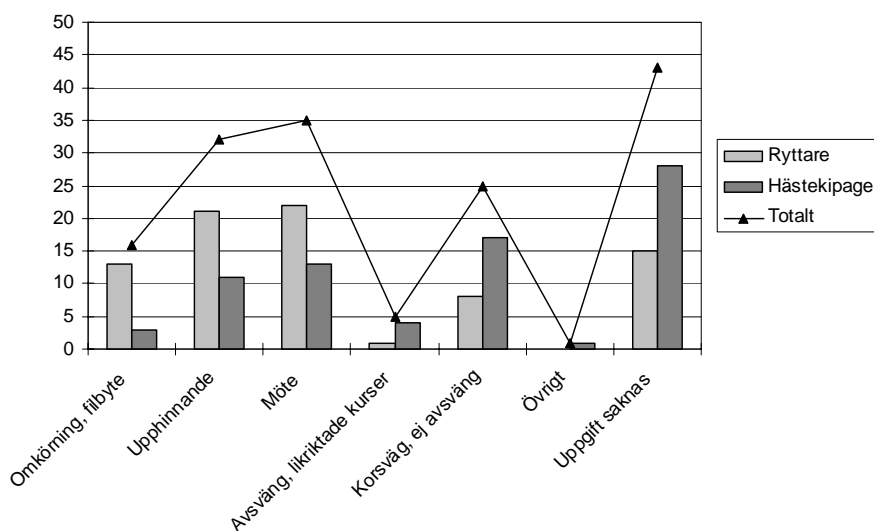


Figur 1. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage. År 1992-2005.



Figur 2. Dödade och skadade personer i vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage. År 1992-2005.

Olyckor med ridande och hästekipage inträffar i en mängd olika trafiksituationer. De vanligaste olyckssituationerna för ryttarna är mötes och upphinnande olyckor och för hästekipage dominerar olyckor i vägforsöring. (Figur 3, Bilaga 3, Tabell 2).

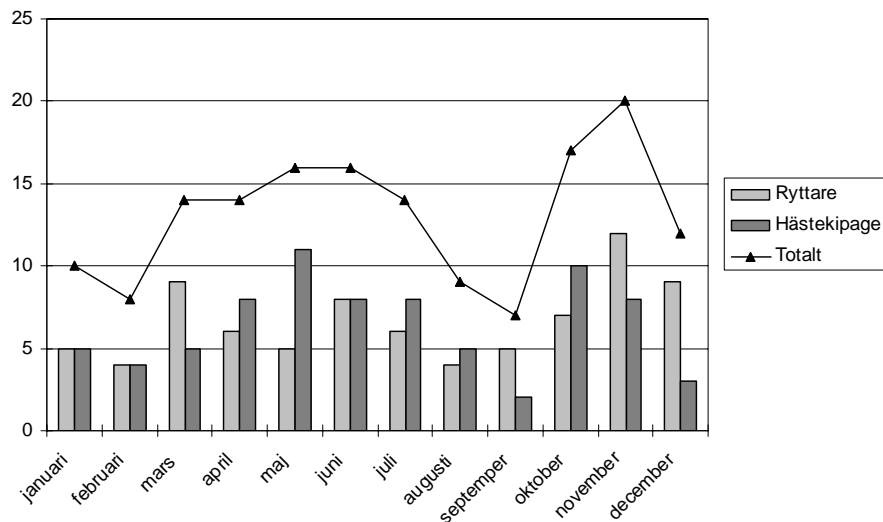


Figur 3. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter olyckstyp. År 1992-2005.

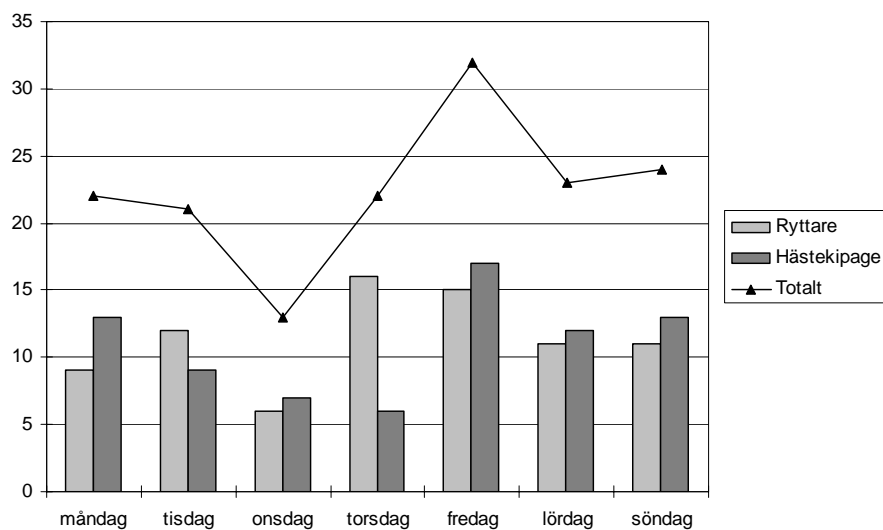
### Tidpunkt för trafikolyckan

När man gör en fördelning av trafikolyckorna på årets månader, finner man totalt för hela perioden 1992-2005 att de flesta inträffar under vår- och höstmånaderna. Flest ryttarolyckor inträffar i mars och november medan de flesta olyckor med hästekipage inträffar i maj och oktober, Figur 4. Bilaga 3, Tabell 3. Vid en granskning av olyckornas fördelning över veckodagarna finner vi en topp för ryttarolyckorna på torsdagar och fredagar och de flesta olyckorna med hästekipage inträffar också på fredagar, Figur 5, Bilaga 3, Tabell 4. Fördelningen över dygnet visar att endast ett fåtal olyckor inträffar före klockan 8 på morgonen och efter klockan 22 på kvällen. En förhöjd olycksfrekvens förekommer på eftermiddagen mellan klockan 14 och 16, Figur 6, Bilaga 3, Tabell 5.

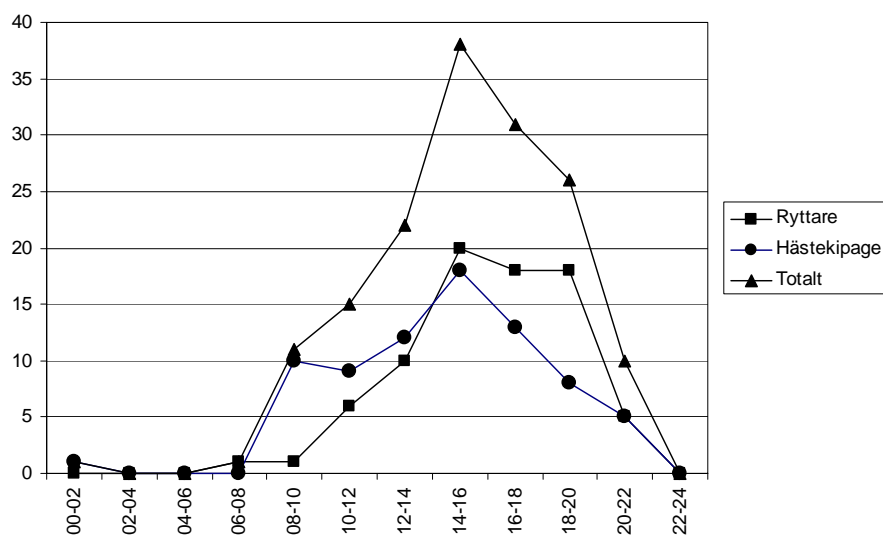




Figur 4. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter månad. År 1992-2005.



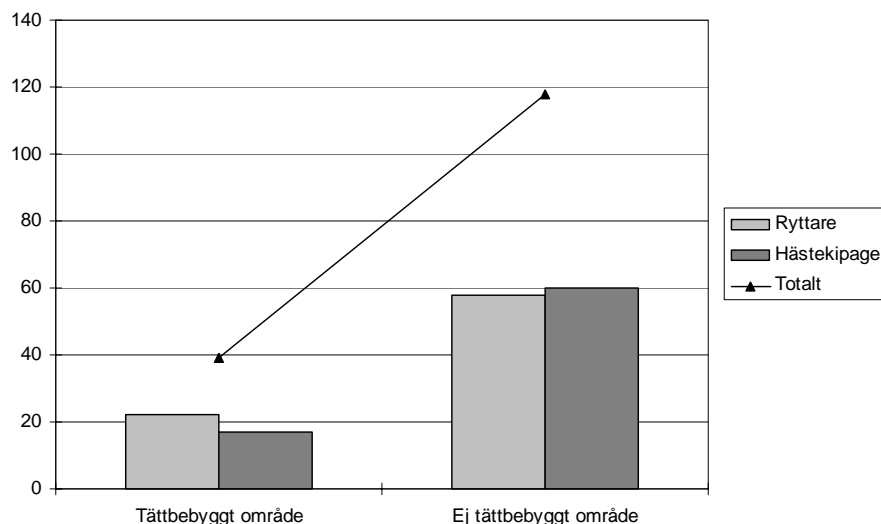
Figur 5. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter veckodag. År 1992-2005.



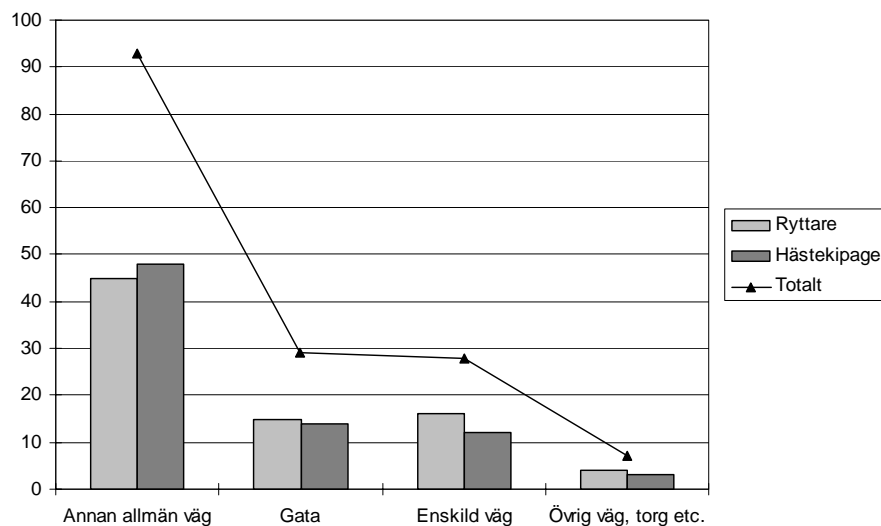
Figur 6. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter klockslag. År 1992-2005.

## Plats och förhållanden vid trafikolyckan

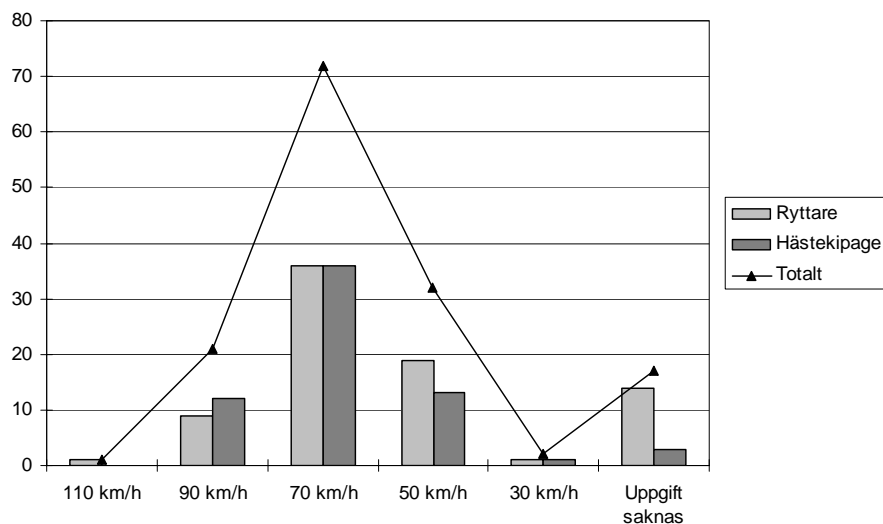
Alla trafikolyckor med ridande och hästekipage inträffar inte på landsvägar. Ca en tredjedel förekom inom tätbebyggt område, i byar, mindre samhällen och i städer, Figur 7, Bilaga 3, Tabell 6. Merparten av olyckorna inträffade dock på allmän väg (59%), (Figur 8, Bilaga 3, Tabell 7) och på sträckor med hastighetsbegränsning 70 km/h (51%), Figur 9, Bilaga 3, Tabell 8. Ca 82% inträffar på sträckor och 18% i vägshål, Figur 10, Bilaga 3, Tabell 9



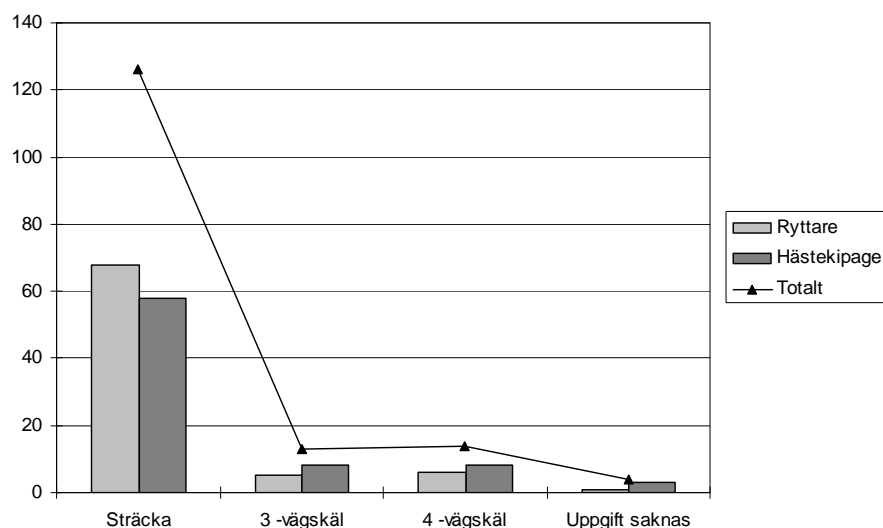
Figur 7. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter trafikmiljö. År 1992-2005.



Figur 8. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter vägtyp. År 1992-2005.

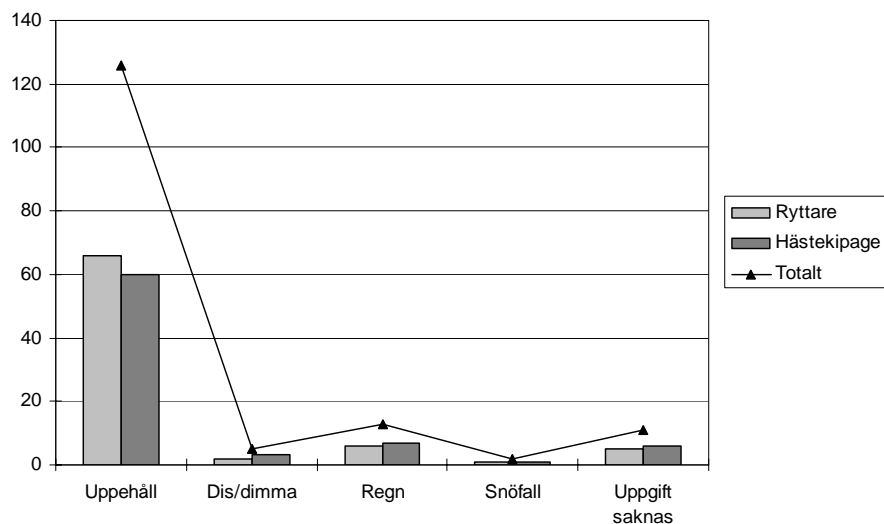


Figur 9. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter hastighetsbegränsning. År 1992-2005.

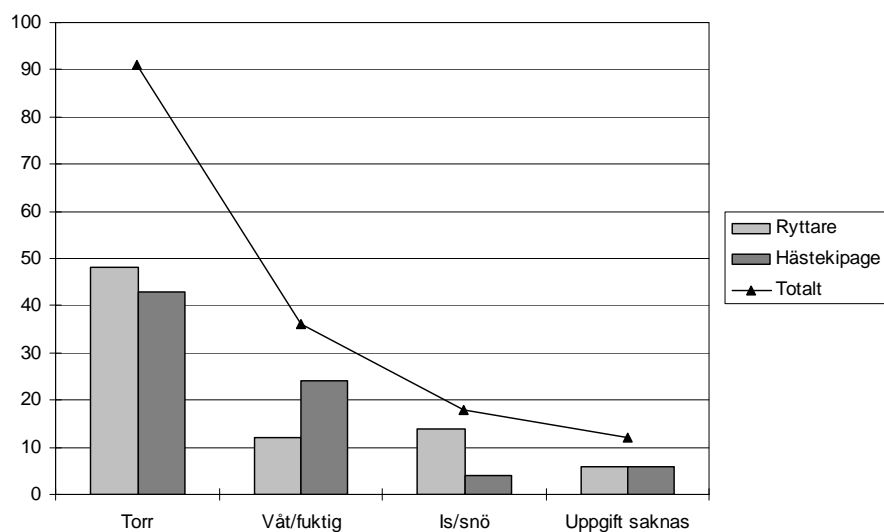


Figur 10. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter platstyp. År 1992-2005.

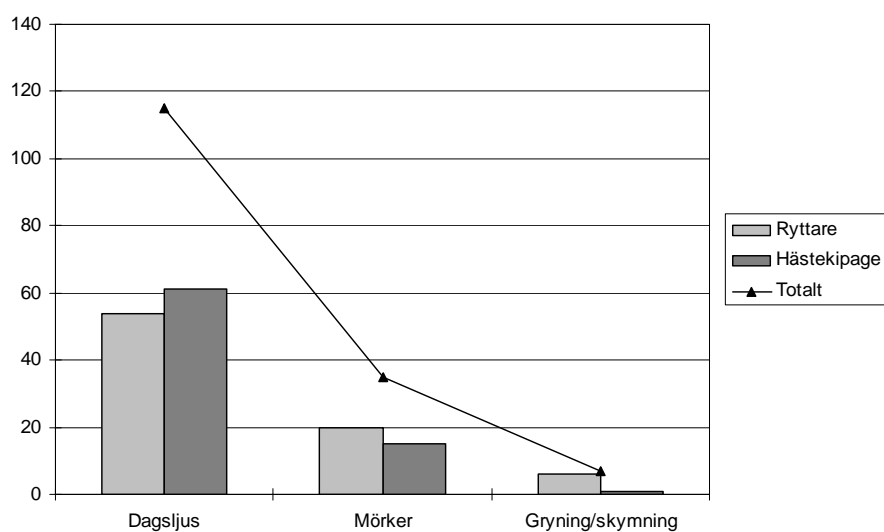
Ca 80% av trafikolyckorna inträffar vid uppehållsväder. Endast en mindre andel inträffar när det regnar, snöar eller är dimma, Figur 11, Bilaga 3, Tabell 10. Oftast är vägbanan torr (drygt 59%), men det är också i många fall vått, fuktigt eller vinterväglag, Figur 12, Bilaga 3, Tabell 11. Ca 73% av trafikolyckorna inträffar i dagsljus och 22% i mörker, Figur 13, Bilaga 3, Tabell 12.



Figur 11. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter väderförhållande. År 1992-2005.



Figur 12. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter vägförhållande. År 1992-2005.



Figur 13. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter ljusförhållande. År 1992-2005.

## Geografisk fördelning av trafikolyckor

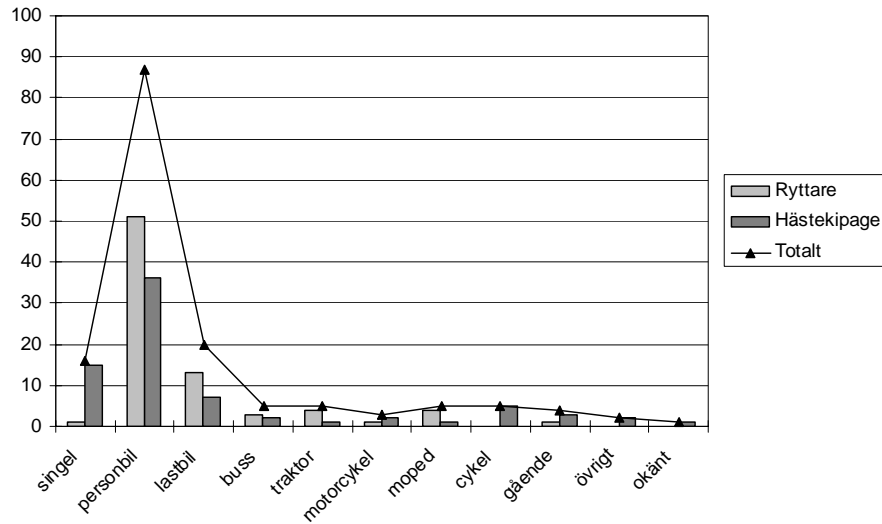
Ett intressant perspektiv för regionala och lokala insatser med syftet att reducera antalet trafikolyckor är den geografiska fördelningen. Av Tabell 1, Bilaga 3, Tabell 13 framgår att det antalsmässigt inträffat flest trafikolyckor i Skåne län (19%), i Västra Götalands län (13%) och i Dalarnas län (8%).

Tabell 1. Polisrapporterade vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage och med personskada efter svåraste skadeföljd och län. År 1992-2005

Län	Olyckor			därav totalt med		
	Summa	Ryttare	Ekipage	dödlig utgång	personskada svår	lindrig
<b>Hela riket</b>	<b>157</b>	<b>80</b>	<b>77</b>	<b>3</b>	<b>48</b>	<b>106</b>
Stockholms län 1	10	6	4	0	3	7
Uppsala län 3	1	0	1	0	0	1
Södermanlands län 4	5	3	2	0	1	4
Östergötlands län 5	7	5	2	0	5	2
Jönköpings län 6	6	3	3	0	2	4
Kronobergs län 7	2	0	2	1	0	1
Kalmar län 8	3	1	2	0	2	1
Gotlands län 9	2	2	0	0	1	1
Blekinge län 10	4	1	3	0	0	4
Skåne län 12	30	16	14	0	5	25
Hallands län 13	10	6	4	0	1	9
Västra Götalands län 14	20	11	9	0	6	14
Värmlands län 17	7	4	3	1	3	3
Örebro län 18	7	2	5	0	1	6
Västmanlands län 19	2	1	1	0	0	2
Dalarnas län 20	12	7	5	0	5	7
Gävleborgs län 21	8	3	5	1	2	5
Västernorrlands län 22	9	4	5	0	4	5
Jämtlands län 23	6	0	6	0	3	3
Västerbottens län 24	5	4	1	0	4	1
Norrbottens län 25	1	1	0	0	0	1

## Inblandade trafikelement

Hästekipagen är framförallt inblandade i olyckor med personbil (48%) och i singelolyckor (20%). I ryttarolyckorna är framförallt personbil (65%) och lastbil (17%) inblandade. (Figur 14, Bilaga 3, Tabell 14.)



Figur 14. Vägtrafikolyckor med ryttare och hästekipage efter inblandade trafikelement. År 1992-2005.

## TRAFIKSÄKERHETSSEMINARIUM

Föreliggande projekt kan ses som en fördjupning av det då parallellt pågående projektet "Långsamtgående fordon i trafiken" finansierat av Länsförsäkringsbolagens forskningsfond. Syftet med den studien var att göra analyser kring trafikolyckor där lantbruksfordon och andra långsamtgående fordon (LGF) varit inblandade. Som LGF-fordon räknades traktorer, motorredskap, hästekipage och ryttare.

En viktig del av föreliggande projekt och studien om LGF-fordon i trafiken var att redovisa och diskutera framtagna resultat med berörda parter på en workshop som arrangerades i samverkan med Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) i Landskrona den 14 juni 2007.

I workshopen deltog ett 20-tal företrädare från Polisen, LRF, STR, Arbetsmiljöverket, Länsförsäkringar, NTF, SLU, Lantmännen Maskin AB, Kommunal och media.

### *Kommentarer:*

- *Trenden för antalet dödade och skadade i LGF olyckor är konstant, ca 260 per år. Uppåtgående trend för lindrigt skadad, neråtgående för svårt skadade – varför? Bättre bilar, bättre vägar*
- *Svår / lindrig skada – var går gränsen? Polisen gör denna bedömning själva vid olyckstillfället, svårigheter finns då alvarlig skada kan upptäckas vid senare tillfälle – detta syns då inte i statistiken.*
- *Hästolyckor sker främst i Skåne och Västra Götaland.*
- *De flesta dödsolyckor sker mellan kl. 10 – 11 – vad beror det på? Blodsockret...*
- *Pia Söderlund, STR, berättade om Eco Driving ett sätt för privatbilister och yrkesförare att köra smartare för att spara pengar och miljön.*

### **Diskussion - LGF i trafiken – Hur går vi vidare?**

Vad gör vi gällande t ex:

#### **1. Utbildning (körkort och övrigt)**

- *Önskvärt med praktiska övningar*
- *Körkortsteorin kostar inte mer än 180 kronor, många testar tills de klarar provet utan att ha läst allt.*
- *Går utbildarna utbildning? – Vid trafiksituation - skrämmande okunskap.*
- *Böckerna skall ses över – också i förhållande till genusperspektivet.*
- *Naturbruksgymnasierna är viktiga. Rätt miljö för teori och praktik.*

#### **2. Info och påverkan**

- *Allmänhetens beteende, säsongsberoende – semester.*
- *Belysningens placering fram och bak inte alltid så bra vid mörkerkörning.*

### **3. Lagstiftning, kontroll och påföljd**

- *Lagstiftningen är en katastrof – fritt att köra mellan ägor. Minderåriga i traktorerna, 7-8 åringar vanligt.*

### **4. Fordon**

- *Höftbälte inte så vanligt – skotare har.*
- *Dubbelmontage måste synas bättre.*
- *Traktorer är ofta felregistrerade – 1 månad på fält/ 11 månader till annat*
- *Underhåll är viktigt*

### **5. Vägar**

- *Förare får betalt för närmsta transport - inte säkraste.*

### **6. Forskning**

- *Önskvärt att ta fram statistik om de ungas (15- 24 år) inblandning i olyckorna med avseende på beteende och kön.*

### **7. Vem gör vad?**

- *STR - En film i informationssyfte föreslogs och togs positivt emot. Eventuellt samarbete STR + LRF föreslogs.*
- *NTF - 2+1 vägar, ”släpp” kommer att stängas för säkrare körning. Detta kommer att ställa till problem för traktorer som behöver ta sig mellan åkrar.*

## **FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER OCH FORTSATT FORSKNING**

- *Permanent det nätverk som etablerats kring långsamtgående fordon i trafiken kompletterat med företrädare från Vägverket m fl*
- *Praktiska övningar i trafiksituationer med långsamtgående fordon bör införas i all trafikutbildning på körskolor*
- *En översyn av utbildarnas egen utbildning, t ex för dem som utbildar för traktorkörkort på Naturbruksgymnasier är nödvändig*
- *Läromedel bör ses över och förnyas vad gäller långsamtgående fordon*
- *Information bör inriktas på såväl allmänhet som förare av LGF gällande beteende och synlighet*
- *Lagstiftning bör ses över och förnyas med avseende på dagens trafiksituation för trafik med LGF*
- *Problematiken med minderåriga i trafiken bör få speciell uppmärksamhet*
- *Fordonen bör ses över gällande säkerhetsbälte, underhåll, rätt registreringsform och synlighet, t ex vid dubbelmontage*
- *Statistik bör bearbetas gällande de ungas (15- 24 år) inblandning i olyckorna med avseende på beteende och kön.*



- En informationsfilm bör utarbetas (ev. i samarbete STR & LRF)
- Problematiken med vajervägar (2 + 1) för LGF bör undersökas vidare
- De senaste årens skadeutveckling med fyrhjuliga motorcyklar (ATV) bör föranleda fördjupad forskning och samarbete inom sektorn
- Kontinuerlig uppföljning av statistik om olyckor med långsamtgående fordon

## KOMMUNIKATIONS- OCH KUNSKAPSFÖRMEDLING

### Projektinfo på webben

Resultaten från föreliggande projekt, LGF-studien och seminariet redovisas på en gemensam projekthemsida: [www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf](http://www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf)

### Intervjuer och reportage

De resultat som framkom i LGF-studien föranledde intervjuer och reportage i media. Se vidare under avsnittet Publiceringar.

### Medverkan i regeringsuppdraget / rapporten ”Motverka olycksfall i lantbruket”

LGF-studiens resultat var en av flera viktiga orsaker till regeringsuppdraget ”Motverka olycksfall i lantbruket” som gavs till Jordbruksverket och Skogsstyrelsen. Forskare från föreliggande projekt vid SLU Alnarp deltog i det arbete som utmynnade i rapporten ”Motverka olycksfall i lantbruket” där projektresultat också finns publicerade [http://www2.sjv.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf\\_rapporter/ra07\\_8.pdf](http://www2.sjv.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_rapporter/ra07_8.pdf)

### Publiceringar

#### *Populärvetenskaplig publicering & mäs*

Lantbruk nr 28/29, 6 juli 2007. Körkort för färre traktorolyckor på väg

ATL nr 46, 21 juni 2007. Rör inte våra traktorkörkort.

Lundqvist, P. & Pinzke, S. 2006. Långsamtgående fordon (LGF) I trafiken. Poster på Borgeby fältdagar, 28-29/6, 2006.

Pinzke, S. & Persson, H. 2006. Trafiksäkerhet till häst. – olycksutveckling, attityder och beteenden. Seminarium rörande hästhållning och samhällsplanering 30/6, 2006. Alnarp

#### *Konferens*

Lundqvist, P & Pinzke, S. 2007. Road accidents involving slow moving vehicles in Sweden. Abstract. Ag Eng2008. Submitted.

#### *Utredning*

Jordbruksverket. 2007. Motverka olycksfall i lantbruket - rapport från Jordbruksverket och Skogsstyrelsen. Rapport RA07:8. Jönköping.

## REFERENSER

- Ingmarsson, H. 1983. Ridskador, En studie av skador i samband med ridning och handhavande av hästar. Doktorsavhandling. Uppsala
- Institutionen för Teknik och samhälle, 1999. Avdelningarna för Trafik och Väg, Verksamhetsberättelse 1999, Lunds tekniska högskola.
- Konsumentverket 2003. PM 2003:12. Tjänsterelaterade risker och skador
- LRF. 2003. Sverige som hästland. Förstudie på uppdrag av Turistdelegationen, Nationella Stiftelsen för hästhållningens främjande, Agria., LRF. Rapport
- Persson, H. 2003. Tätortsnära hästhållning - mer än bara ridhus. Examensarbete. SLU, Alnarp.
- Pinzke, S. & Lundqvist, P. 2004. Slow-moving vehicles in Swedish traffic. Journal of Agricultural Safety and Health 10(2), pp 121-126
- Regeringen 2003. Regeringens skrivelse 2003/04:54. Handlingsplan för åtgärder inom hästsektorn.
- SCB & Riksidrottsförbundet 2003. Svenska folkets tävlings- och motionsvanor 2003.
- SOU 2000:109. Betänkande från hästpolitiska utredningen. En svensk hästpolitik. Stockholm

## BILAGOR

Bilaga 1. Tidningsrubriker: [www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf/rubriker.jpg](http://www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf/rubriker.jpg)

Bilaga 2. Polisrapport: [www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf/polisrapport.jpg](http://www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf/polisrapport.jpg)

Bilaga 3. Tabellbilaga: [www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf/ryttare\\_hastekipage.xls](http://www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf/ryttare_hastekipage.xls)

- Tabell 1: Olyckor – År
- Tabell 2: Olyckor – Olyckstyp
- Tabell 3: Olyckor – Månad
- Tabell 4: Olyckor – Veckodag
- Tabell 5: Olyckor – Klockslag
- Tabell 6: Olyckor – Trafikmiljö
- Tabell 7: Olyckor – Vägtyp
- Tabell 8: Olyckor – Hastighetsbegränsning
- Tabell 9: Olyckor – Platstyp
- Tabell 10: Olyckor – Väderleksförhållanden
- Tabell 11: Olyckor – Vägförhållanden
- Tabell 12: Olyckor – Ljusförhållanden
- Tabell 13: Olyckor – Län
- Tabell 14: Olyckor – Trafikelement