

Hög tid införa »eCall«-system för snabbare hjälp till trafikskadade

Det är hög tid att vi får fungerande »eCall-system« i Sverige för alla bilister, dvs ett system som automatiskt sänder ett larm med positionsangivelse till en larmcentral vid en krasch. Denna tekniska lösning kan rädda liv i trafiken, skriver sju trafikskadeforskare och samhällsdebattörer.

eCall är en liten, väl skyddad låda som fungerar genom mobiltelefoni. Den utvecklades för 15 år sedan och spåddes finnas i alla bilar inom några år. Volvos system »On Call« introducerades i Sverige för ett decennium sedan som option genom en privat tjänstleverantör, men fortfarande används inte denna teknologi i full skala i Sverige. Orsaken kan vara att den nödvändiga infrastrukturen och kopplingen till en gemensam larmcentral saknas.

Sedan i början av 2000-talet har det i EU diskuterats om ett system för »automatic

JÖRGEN LUNDÄLV
docent i trafikmedicin
Jorgen.Lundalv@surgey.umu.se

ULF BJÖRNSTIG
professor i kirurgi

MARIA KRAFFT
docent i trafikmedicin; samtliga vid enheten för kirurgi, Umeå universitet, Umeå; tillika chef för avdelningen Trafik och miljö vid Folksam, Stockholm

MAARET CASTRÉN
professor i akutsjukvård, institutionen för klinisk forskning och utbildning, Södersjukhuset, Karolinska institutet, Stockholm

POUL KONGSTAD
specialist i neurokirurgi och intensivvård, klinikchef, Region Skånes prehospitala centrum, (RSPC), Lund

OLOF KARLBERG
ordförande i Motormännens Riksförbund, Stockholm

MICHAEL L SENA
Sena Consulting AB, Strängnäs

crash notification« (ACN) kan införas i samtliga fordon. Syftet är att en offentlig larmcentral (i Sverige exempelvis den som tar emot 112-samtal) omedelbart ska få larm med geografisk platsangivelse när exempelvis en krockkudde utlöst. Man ska också kunna ha en direktkontakt via mobiltelefoni med drabbade i en bil, om de kan svara. Arbetet har gått långsamt, och tidigast 2012 uppskattar man att en överenskommelse kan komma till stånd.

I akutmedicinska sammanhang talar man om »the golden hour«, dvs att de insatser som görs omgående för svårt och kritiskt skadade har livsavgörande betydelse. Genom ett eCall kan larmcentralen snabbt få larmet och bedöma de drabbades tillstånd och sända ut lämpliga räddningsresurser. Även om många i dag har mobiltelefon så har man kanske inte förmåga att använda sin mobil efter en svår krasch, och i många fall vet man inte exakt var man befinner sig. I stora delar av vårt glesbebyggda land kan det dröja länge innan någon kommer förbi och kan larma, vilket gör detta system än mer angeläget.

I USA, Japan och vissa länder i Europa, inklusive Sverige, har man mot avgift kunnat utnyttja ett liknande system. Ett datameddelande skickas som ett sms via en privat tjänstleverantör, som kontaktar ett callcenter, vilket i sin tur meddelar 112-centralen om räddningsinsats behövs. I händelse av en krasch är ju detta en omväg, men i dagens system finns många andra funktioner – spårning av stulen bil, hjälp vid punk-



Inbyggda sensorer i fordonet meddelar centralen att något hänt, varpå åtgärder kan vidtas.

tering och utelåsning etc – som inte ska hanteras av en 112-central.

Vi menar att det är hög tid att Sverige introducerar en teknologi hos lämpliga larmcentraler för att hantera dessa larm. Med sådana ledande mobiltelefon- och tjänsteföretag som finns i Skandinavien torde den tekniska kompetens som omgäende kan sätta ett sådant system i verket. Att vänta ytterligare tre–fem år, som det troligen tar att komma överens om en gemensam EU-standard, innebär att ett antal människor dyrt får betala för denna fördröjning – kanske mitt barn, en nära anhörig eller man själv. Denna nya teknologi ligger dessutom väl i linje med nollvisionens intentioner för vägtrafiken.

Till dess ett sådant system införts kommer många människor att drabbas på grund av för lång insatstid efter en trafikolycka. Det finns enligt vår mening inga som helst skäl att avvakta eftersom tekniken finns, men problemet är att den systematiskt måste sättas i drift. Vi förstår att det inte är möjligt att sätta in ett sådant system i alla bilar över en natt.

ACEA, biltillverkarnas intresseorganisation, har angett att man behöver tre år

från det att EU-regeln röstats igenom. Det innebär i bästa fall att vi skulle kunna få detta system i våra bilar omkring år 2015, dvs tjugo år (!) efter att det initialt introducerades. Men om vi tittar på de bilar som säljs i Sverige och som redan i dag är eCall-förberedda på ett eller annat sätt, så utgör de åtminstone hälften av nybilsförsäljningen. Dessutom finns det i dag system på marknaden som lätt kan eftermonteras i bilar yngre än 10–15 år (se exempelvis <www.mavizontech.com> och <www.nxp.com/news/content/file_1782.html>) och som kan täcka en stor del av resterande bilpark. Vissa av dessa system uppges dessutom bli utan abonnemangavgift.

Huvudproblemet är således inte hårdvaran utan tjänsteinfrastrukturen. Här har vi i Sverige ett försprång. Givetvis vore det optimalt att nödlarm gick direkt till den 112-larmcentral som larmar ut ambulans och räddningstjänst. Men om detta inte låter sig göras kan kanske den tjänsteinfrastruktur, med SOS International som callcenter, som används av Volvo i dag delas med andra biltillverkare. Informationen kan förmedlas på ett tryggt och säkert sätt, varför det inte torde finnas några etiska dilemman med eCall-systemet.

Vi har inte råd att vänta. Vem äger frågan? Många biltillverkare har redan gjort sitt, och övriga följer säkert snabbt efter när efterfrågan finns – men först måste infrastrukturen ordnas. Infrastrukturministern borde kunna ta ett positivt initiativ i denna fråga och ge aktuell myndighet i uppdrag att ordna detta omgående!

■ *Potentiella bindningar eller jävsförhållanden: Inga uppgivna.*