



Bältesstudie i utvalda områden

Resultat av bältesstudie på 26 platser i 13 områden i Stockholms län
med olika demografisk karaktär.

Lotta Frejd
oktober 2006

2006

Rapport 0608

Innehållsförteckning

Förord	5
Sammanfattning	7
Förare	7
Vuxna passagerare	7
Barn.....	7
1 Bakgrund	8
1.1 Historik.....	8
1.2 Trafikolyckor	8
1.3 Bilbältets skyddseffekt.....	8
1.4 Vad säger lagen?	9
2 Syfte	10
3 Undersökningsmetod	10
3.1 Mätplatser i Stockholms Län.....	10
4 Resultat	11
4.1 Resultat fördelade på kommun eller stadsdel	11
Märsta.....	11
Valsta.....	12
Tensta.....	12
Rinkeby.....	12
Rågsved	12
Alby.....	13
Hallunda	13
Storvreten	13
Tumba	13
Södertälje stad.....	14
Hovsjö	14
Ronna	14
Vällingby.....	14
4.2 Jämförelser av mätningar 2001 och 2006	15
Märsta.....	15
Valsta.....	16
Tensta.....	17
Rinkeby.....	18
Rågsved	19
Alby.....	20
Hallunda	21
Storvreten	22
Tumba	23
Södertälje stad.....	24
Hovsjö	25
Ronna	26
Vällingby.....	27
5 Diskussion	27
5 Diskussion	28
6 Referenser	30
7 Bilagor	31
7.1 Befolkningsfördelning.....	31

Förord

I denna rapport redovisas en studie kring bältesanvändningen i 13 olika områden inom Stockholms län med olika demografiska utseenden. Denna bältesundersökning är en uppföljning av den studie som gjordes 2001.

Projektledare har varit Lotta Frejd som också stått för dokumentation och analys. Fältobservatörer har varit Catalin Westenheim, Rickard Rozalski, Erik Blomkvist, Nils-Anders Welander, Martti Broström, Tina Isaksson samt Jan-Olov Larsson

Solna i oktober 2006

Hans Norbeck
VD, NTF Stockholms län

Sammanfattning

NTF Stockholms län har under hösten 2006 genomfört en bältesstudie i olika områden i Stockholms län. Syftet med studien har varit att försöka jämföra användningsgraden av skyddsutrustning i bil med den studie som gjordes 2001¹ och för att få en uppfattning om användningsgraden förändrats de senaste fem åren. Viktigt är att också få en uppfattning om det fortfarande är stora skillnader mellan de aktuella områdena i länet.

Den aktuella studien genomfördes under vecka 36 och 37 2006 och omfattade totalt 19 057 fordon med totalt 26 139 åkande. Områden som studerats är Märsta, Valsta, Tensta, Rinkeby, Rågsved, Alby, Hallunda, Storvreten, Tumba, Södertälje stad, Hovsjö, Ronna och Vällingby. Vällingby är ett område med färre olika språkgrupper och valdes som referensområde.

Studien 2006 visar att det fortfarande finns stora skillnader vad det gäller användningsgraden av skyddsutrustning i bil för såväl vuxna som barn. Jämför man resultaten från 2001 års studie med 2006 års mätning ligger vissa områden fortfarande på en oroväckande låg nivå, främst bak i bilen. Det positiva är att det finns områden som ökat sin användningsgrad utomordentligt och har i dagsläget en relativt god bältesanvändning.

Vissa områden har gjort oerhörda framsteg. Ett exempel är Rinkeby som 2001 låg på en användningsgrad bland förare på 47 % jämfört med 2006 års mätning som visade en användningsgrad bland förarna på 81 %, en höjning med 34 procentenheter.

Förare

Den högsta användningsgraden hittades i Storvreten och Södertälje stad som båda hade en användningsgrad på 86 %. Detta att jämföra med Albys 66 % och Hallundas 69 %. I referensområdet Vällingby låg motsvarande användning på 88 %.

Vuxna passagerare

När det gällde passagerare fram låg även Storvreten och Södertälje stad i topp med 84 %, att jämföras med Ronna 64 %. Bak var användningsgraden i alla områden utom Södertälje Stad något lägre än i framsätet. Lägst låg Valsta på 22 % följt av Märsta på 41 % och Alby på 43 %.

Barn

Som barn räknas här personer bedömda att vara yngre än 12 år. Användningsgraden för barnen både i fram- och baksätet har ökat i flera områden. Nämnas kan både Tensta och Rinkeby som idag ligger på siffror strax över 90 % jämfört med 2001 då bägge dessa områden låg under 30 %. Tyvärr visar 2006 års mätning att områden som Hallunda och Ronna fortfarande ligger kvar på en nivå där färre än 30 % av barnen bak sitter fastspända.

¹ Rapport 4, 2001 NTF Stockholms län

1 Bakgrund

1.1 Historik

1967 kom den första bestämmelsen om att det skulle finnas bilbälte i framsätet i alla nya bilar från och med 1969 års modell. 1970 kom motsvarande bestämmelse för baksätet.

Lagen om obligatorisk användning av bilbälte i framsätet kom 1 januari 1975. Då hade bilbältet fått viss acceptans och lagen hade föregåtts av en omfattande upplysningskampanj. Ytterligare 11 år senare blev det obligatoriskt för alla över 15 år att använda bilbälte oavsett var man satt i bilen. Först i april 1988 kom lagen som ålade alla, både barn och vuxna, att använda bilbälte såväl i framsätet som i baksätet. Kraven skärptes sedan 1999 då det också blev lag på att använda bilbälte i taxi, lastbil och buss.

2000-2001 påbörjades ett arbete på NTF Stockholms län, uppdragsgivare trafikkontoret i Stockholm Stad och Vägverket region Stockholm, där syftet var att nå ut till områden med många nya svenskar. Studien 2001 visade då på stora skillnader i de områdena som hade mätts i Stockholms län. Användningsgraden var skrämmande låg i flera områden och de som oftast hade sämst skydd var de som bästa behövde detta, nämligen barnen. NTF Stockholms län har under åren försökt hitta olika arbetsmetoder för att nå olika språkgrupper i länet. Metoderna har grundat sig på att försöka hitta forum där folk finns eller naturligt hittar information på sitt eget språk. Idag samverkar NTF Stockholms län bl.a. med Migrationsverket i Stockholm, SFI bolag, kommunens flyktingsamordnare, BRÅ, studieförbund, lokala föreningar och organisationer samt radio, tv och tidningar. Vissa metoder har lyckats bättre och utvecklats under åren, andra har utvärderats och förkastats. Mycket av arbetet har också gått ut på att få större aktörer med på banan som t.ex. Vägverket och Migrationsverket centralt, Skolverket och Kommunförbundet i länet. Detta för att skapa ett väl fungerande system. Idag fungerar dock inte detta utan mycket handlar om enskilda individers engagemang.

1.2 Trafikolyckor

Idag saknas olycksstatistik relaterat till bostadsområden. Enligt den officiella statistik som finns och som bygger på polisrapporterade trafikolyckor dödas 40-50 personer och drygt 1000 skadas

svårt årligen i Stockholms län. De senaste två åren har dock antalet svårt skadade minskat och 2005 låg siffran på ca 800. Endast en del av alla olyckor som inträffar rapporteras till polisen. Hur många som verkligen skadas vet man därför inte. I verkligheten kan det röra sig om det mångdubbla.

1.3 Bilbältets skyddseffekt

Det finns många säkerhetsanordningar i dagens bilar med varierande effekt. Studier av trafikolyckor har visat att bilbältet är den absolut bästa enskilda trafiksäkerhetsanordningen i bilen och risken för dödliga skador vid en olycka minskar med över 50 % för den som använder bilbälte. Skadereduktionen vid allvarliga skador beräknas till över 90 %. Om alla bilister skulle förmås att använda bilbälte skulle 80 - 100 personer räddas till livet varje år i Sverige.

En krockkudde på förarplatsen skyddar med ytterligare 20 %. Har man både bilbälte och krockkudde ger det alltså ett mycket bra skydd så länge hastigheten inte är för hög. Exempel på andra skyddsanordningar är bältessträckare, som drar åt bältet vid en krock, sidokrockskydd och krockkudde på passagerarplats. Konstruktionen av bilens övriga säkerhetssystem utgår från att

man använder bilbälte. Utan bältet fungerar bilens skyddssystem inte som det är tänkt. Även om bilen är försedd med krockkuddar måste alltid bilbälte användas. Undersökningar från USA visar att de som skadas av krockkudden i stor utsträckning inte använt bälte.

Barn behöver mera skydd än vuxna då deras kroppar är bräckligare och huvudet proportionellt för ”stort” i förhållande till deras små kroppar. Detta sammantaget gör att det är viktigt med rätt anpassat skydd. Barns säkerhet i bil är den vuxnes ansvar upp till att man är 15 år. En förutsättning för att kunna ta det ansvaret är att den vuxna vet hur man ska skydda sig själv och sina medpassagerare.

1.4 Vad säger lagen?

Från den 1 juli 2006 får inte fler passagerare tas med i en bil än vad den är registrerad för och passagerare måste sitta på plats som är avsedd för passagerare. Alla som färdas i en bil, buss eller lastbil ska sitta fastspända. Barn ska till och med det år de fylla sex år alltid använda någon form av s.k. särskild skyddsanordning, d v s babyskydd, bilbarnstol eller bältesstol/kudde tillsammans med bilbälte. Skyddsutrustning tillverkad efter 1 januari, 1990 ska vara godkänd och får endast användas i enlighet med godkännandet.

Lagen säger också att föraren ska se till att passagerare under 15 år använder bilbälte eller särskild skyddsanordning. Det gäller dock ej förare av buss i linjetrafik

När det gäller barn är lagen just på väg att ändras från och med januari 2007 och då kommer följande att gälla:

- Barn som är kortare än 135 cm skall använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn.
- Ett barn som är 3 år eller äldre och kortare än 135 cm får inte färdas i en personbil eller i en lastbil där det saknas möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid färd i taxi eller vid andra tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall skall barnet i stället använda bilbälte när det är möjligt och inte färdas i framsätet.
- Alla som är äldre än 3 år och som färdas i buss ska använda bussens säkerhetsbälte eller annan skyddsanordning, där det finns. Vägverket rekommenderar att alla barn använder bilbälte även de som är yngre än 3 år.

2 Syfte

Att se om bilbältesanvändningen i utvalda områden förändrats över tid och om man kunnat se några paralleller mellan informativa insatser och användningsgrad.

3 Undersökningsmetod

Undersökningen är av kvantitativ karaktär.

Den arbetsmetod som använts är hämtad ur skriften ”att mäta trafikbeteenden i trafiken” framtagen av Vägverket, Rikspolisstyrelsen och Svenska Kommunförbundet.

Utgångspunkten var att under en viss tid få möjlighet att studera så många fordon och åkande som möjligt. Observationstillfällena har varit förlagda till sen eftermiddag då sannolikt flest bilar som har anknötning till området är i rörelse. Varje plats studerades under två timmar, klockan 15.30-17.30. Tidpunkten, inte antalet fordon har varit styrande vilket visar sig i antalet bilar i förhållande till mätplatser. Ambitionen har varit att genomföra s.k. ”dolda mätningar” för att inte störa eller påverka trafikanterna. I många fall har detta varit omöjligt beroende på mätplatsernas geografiska läge.

Då karaktären på områdena är olika har vi försökt hitta mätplatser som ger en så rättvis bild som möjligt av området. För att göra undersökningen så noggrann som möjligt har vi utgått från samma tider och platser och möjligaste mån samma observatörer. I studien har vi endast noterat åkande i personbilar. Alla personer och platser i bilen observerades. Vuxna och barn noterades separat. Som barn räknas här person som uppskattas vara yngre än 12 år.

Mätningen skedde under vecka 36 och 37, 2006

3.1 Mätplatser i Stockholms Län

Märsta Centrumleden-Tingvallavägen
Stockholmsvägen-Stationsgatan

Valsta Hammargatan-Valstavägen
Centrumleden-Valstavägen

Tensta Tenstråket - Tenstavägen
Tenstråket - Lättingebacken

Rinkeby Rinkebyvägen - Rinkebystråket
Hjulstavägen - Rinkebystråket

Rågsved Rågsvedsvägen -Hagsätravägen
Rågsvedsvägen - Bjursätravägen

Alby Albyvägen-Alhagsvägen
Albyvägen mot C, Bauhaus

Hallunda Hallundavägen-Tomtbergavägen
Borgvägen-Hallundavägen

Storvreten	Storvretsvägen-Storvretsbacken Storvretsvägen -Passvägen
Tumba	Grödingevägen-Vattravägen Grödingevägen-Gröndalsvägen
Södertälje Stad	Rektorsvägen-Erik Dahlbergsvägen Birkavägen-Stockholmsvägen
Hovsjö	Hovsjövägen-Tvetavägen Gröndalsvägen-Tvetavägen
Ronna	Roberts Arnbergsväg-Enhörnaleden
Vällingby	Vällingbyvägen - Ångermannagatan

4 Resultat

Totalt omfattar studien 2006, 19 057 personbilar med sammanlagt 26 139 personer. Nedan redovisas kort de olika resultaten områdesvis för alla kategorier.

4.1 Resultat fördelade på kommun eller stadsdel

Märsta

I Märsta noterades 1 504 personbilar med sammanlagt 1 971 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	79 %	1 504
Vuxen i framsätet	76 %	316
Vuxen i baksätet	41 %	46
Barn i framsätet	73 %	51
Barn i baksätet	56 %	54

Valsta

I Valsta noterades 1 199 personbilar med sammanlagt 1 690 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	73 %	1 199
Vuxen i framsätet	64 %	306
Vuxen i baksätet	22 %	68
Barn i framsätet	75 %	44
Barn i baksätet	42 %	73

Tensta

I Tensta noterades 1 207 personbilar med sammanlagt 1 682 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	82 %	1 207
Vuxen i framsätet	80 %	307
Vuxen i baksätet	82 %	73
Barn i framsätet	92 %	52
Barn i baksätet	91 %	43

Rinkeby

I Rinkeby noterades 854 personbilar med sammanlagt 1 275 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	81 %	854
Vuxen i framsätet	76 %	298
Vuxen i baksätet	57 %	74
Barn i framsätet	85 %	20
Barn i baksätet	94 %	31

Rågsved

I Rågsved noterades 1 784 personbilar med sammanlagt 2 331 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	83 %	1784
Vuxen i framsätet	77 %	393
Vuxen i baksätet	55 %	56
Barn i framsätet	90 %	61
Barn i baksätet	76 %	37

Alby

I Alby noterades 1 456 personbilar med sammanlagt 2 090 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	66%	1456
Vuxen i framsätet	54 %	403
Vuxen i baksätet	43 %	92
Barn i framsätet	53 %	97
Barn i baksätet	55 %	42

Hallunda

I Hallunda noterades 2 099 personbilar med sammanlagt 2 838 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	69 %	2099
Vuxen i framsätet	62 %	510
Vuxen i baksätet	62 %	105
Barn i framsätet	47%	78
Barn i baksätet	37 %	46

Storvreten

I Storvreten noterades 2 167 personbilar med sammanlagt 2 907 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	86 %	2167
Vuxen i framsätet	84 %	511
Vuxen i baksätet	77 %	53
Barn i framsätet	58 %	104
Barn i baksätet	97%	72

Tumba

I Tumba noterades 1 796 personbilar med sammanlagt 2 379 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	81 %	1 796
Vuxen i framsätet	76 %	391
Vuxen i baksätet	73 %	41
Barn i framsätet	65 %	111
Barn i baksätet	80 %	40

Södertälje stad

I Södertälje stad noterades 1 937 personbilar med sammanlagt 2 572 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	86 %	1 937
Vuxen i framsätet	84 %	500
Vuxen i baksätet	100 %	54
Barn i framsätet	89 %	61
Barn i baksätet	85 %	20

Hovsjö

I Hovsjö noterades 818 personbilar med sammanlagt 1 158 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	79 %	818
Vuxen i framsätet	76 %	252
Vuxen i baksätet	76 %	17
Barn i framsätet	80 %	43
Barn i baksätet	63 %	27

Ronna

I Ronna noterades 986 personbilar med sammanlagt 1 432 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	73 %	986
Vuxen i framsätet	67%	328
Vuxen i baksätet	49 %	43
Barn i framsätet	50 %	36
Barn i baksätet	26 %	39

Vällingby

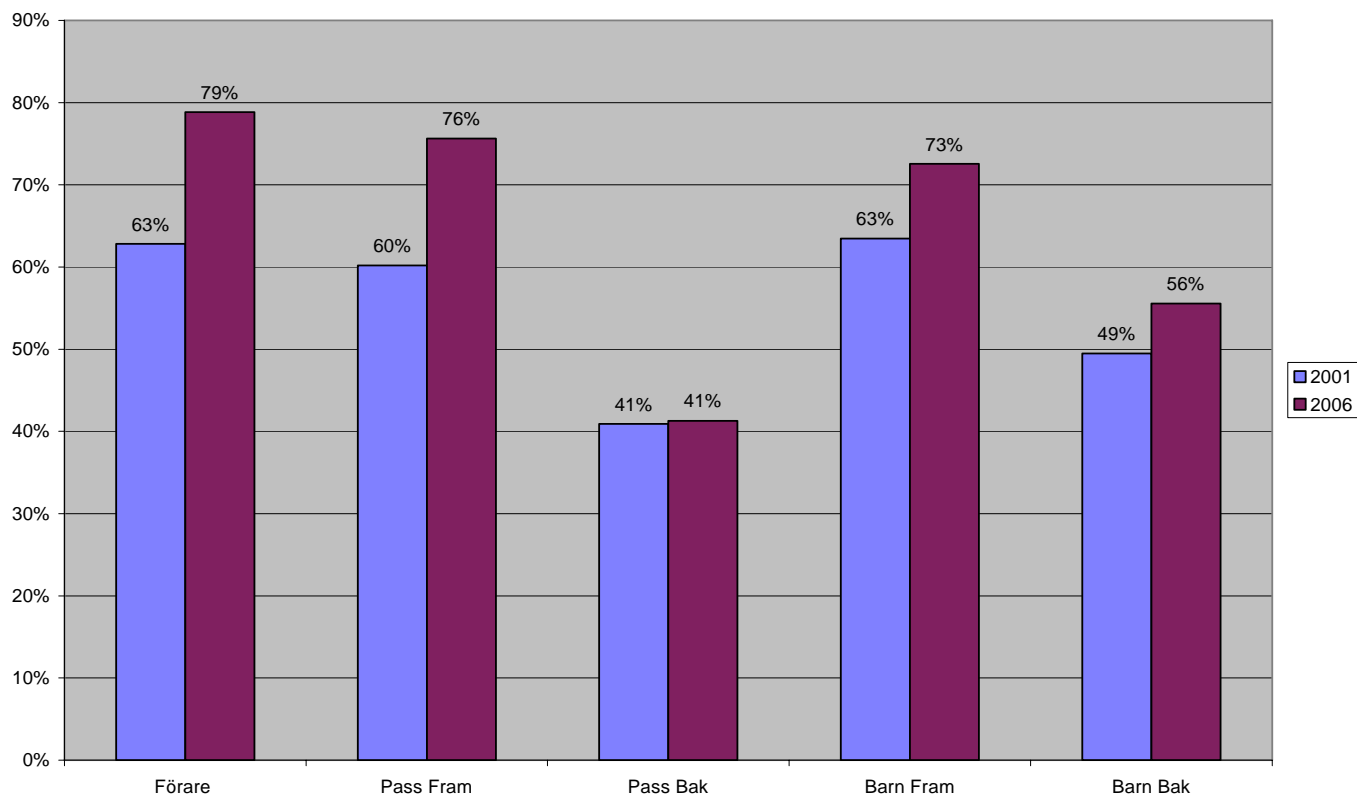
I Vällingby noterades 1 250 personbilar med sammanlagt 1 812 personer.

KATEGORI	ANDEL MED BÄLTE	STUDERAT ANTAL
Förare	89 %	1 250
Vuxen i framsätet	83 %	358
Vuxen i baksätet	94 %	102
Barn i framsätet	95 %	42
Barn i baksätet	95 %	60

4.2 Jämförelser av mätningar 2001 och 2006

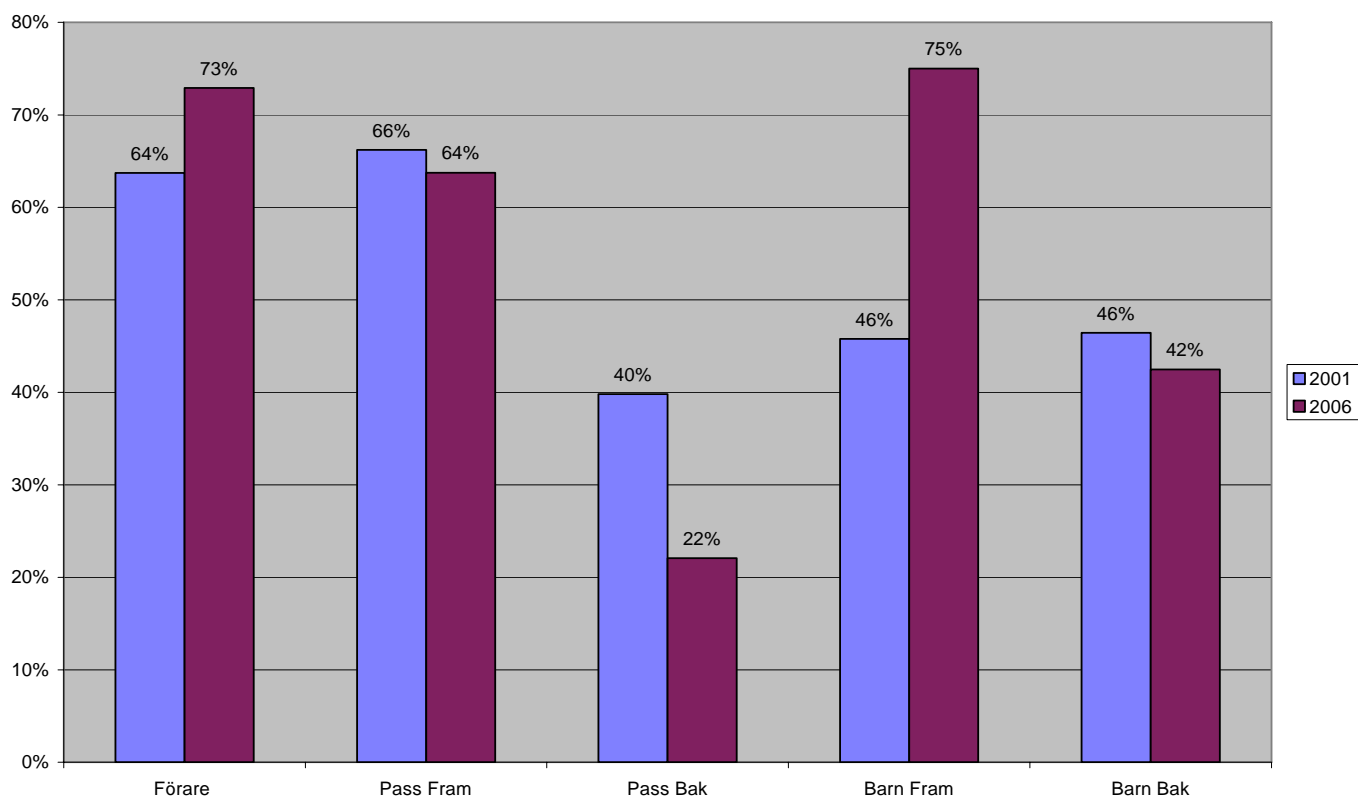
Märsta

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	63 %	79 %
Pass fram	60 %	76 %
Pass bak	41 %	41 %
Barn fram	63 %	73 %
Barn bak	49 %	56 %



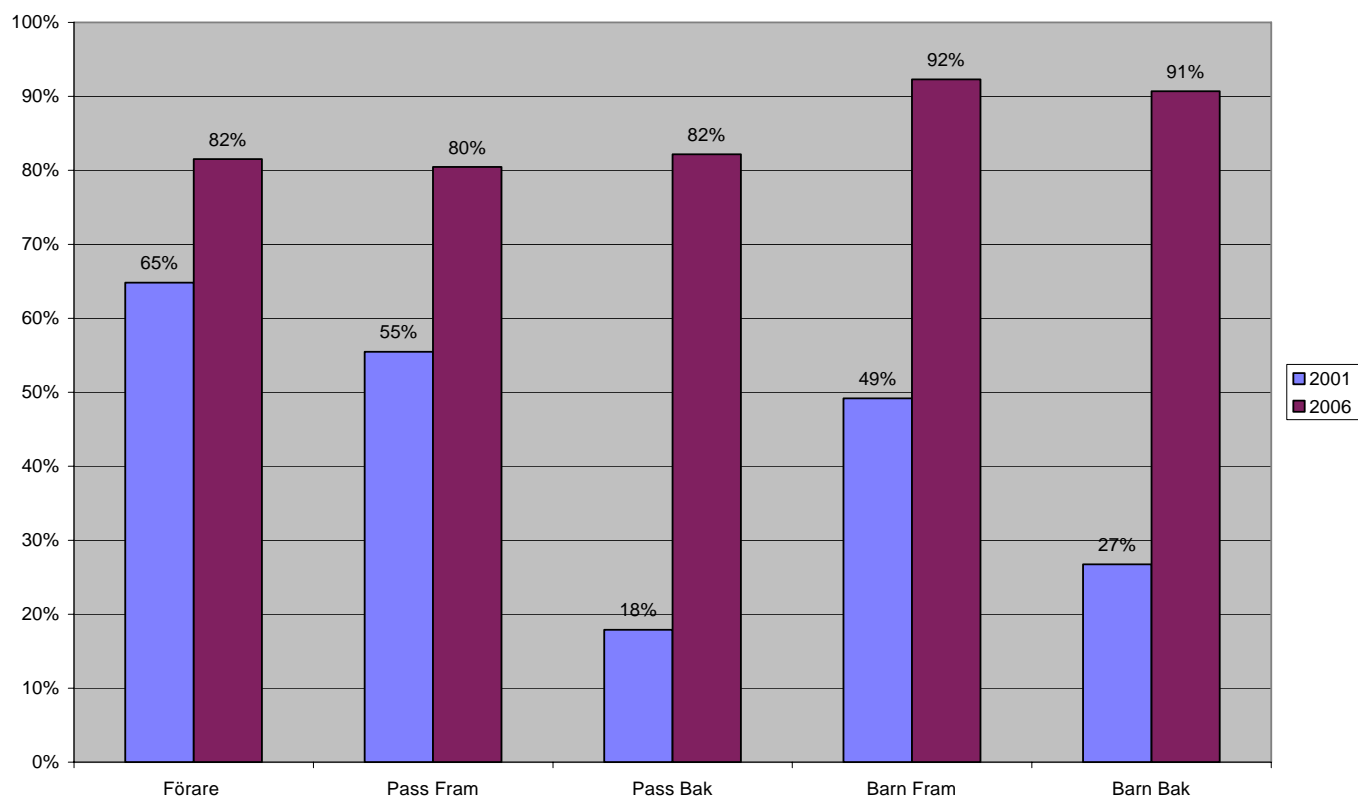
Valsta

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	64 %	73 %
Pass fram	66 %	64 %
Pass bak	40 %	22 %
Barn fram	46 %	75 %
Barn bak	46 %	42 %



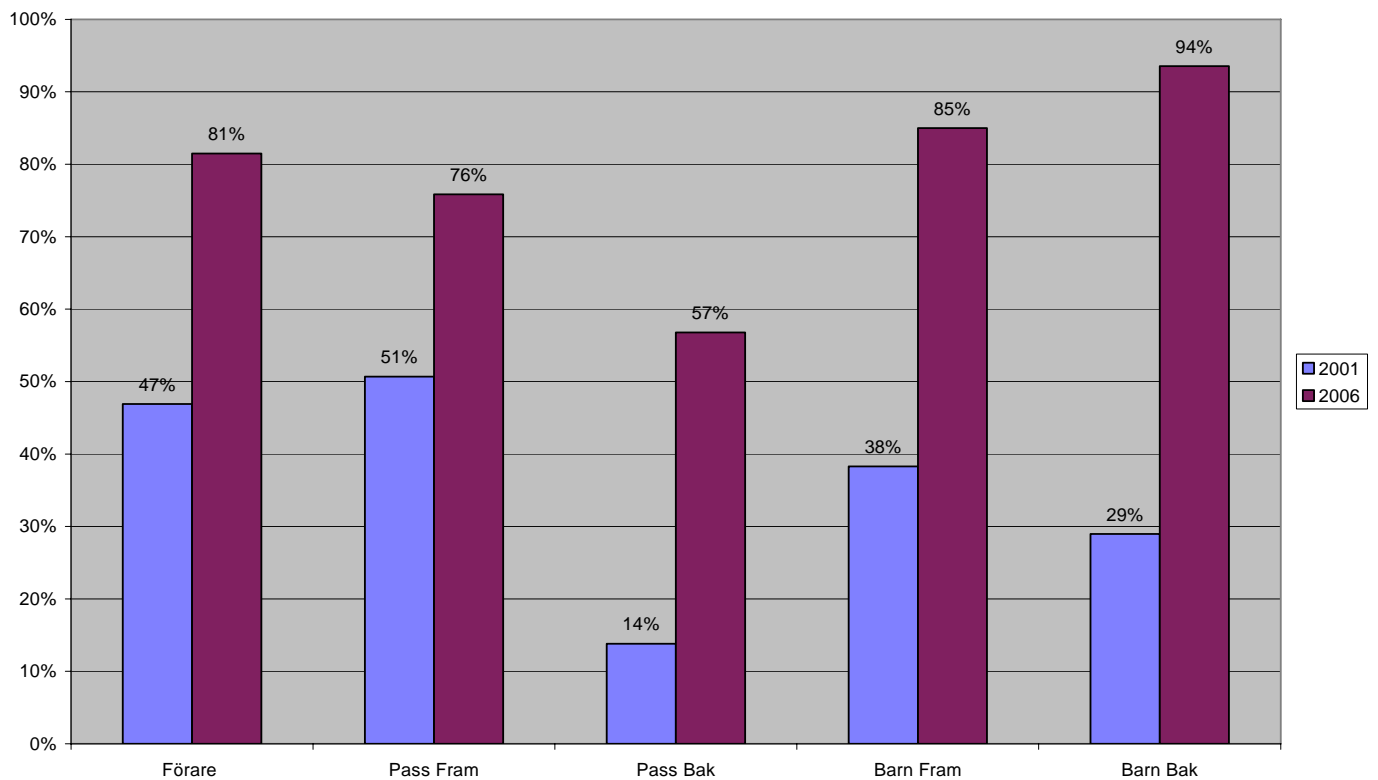
Tensta

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	65 %	82 %
Pass fram	55 %	80 %
Pass bak	18 %	82 %
Barn fram	49 %	92 %
Barn bak	27 %	91 %



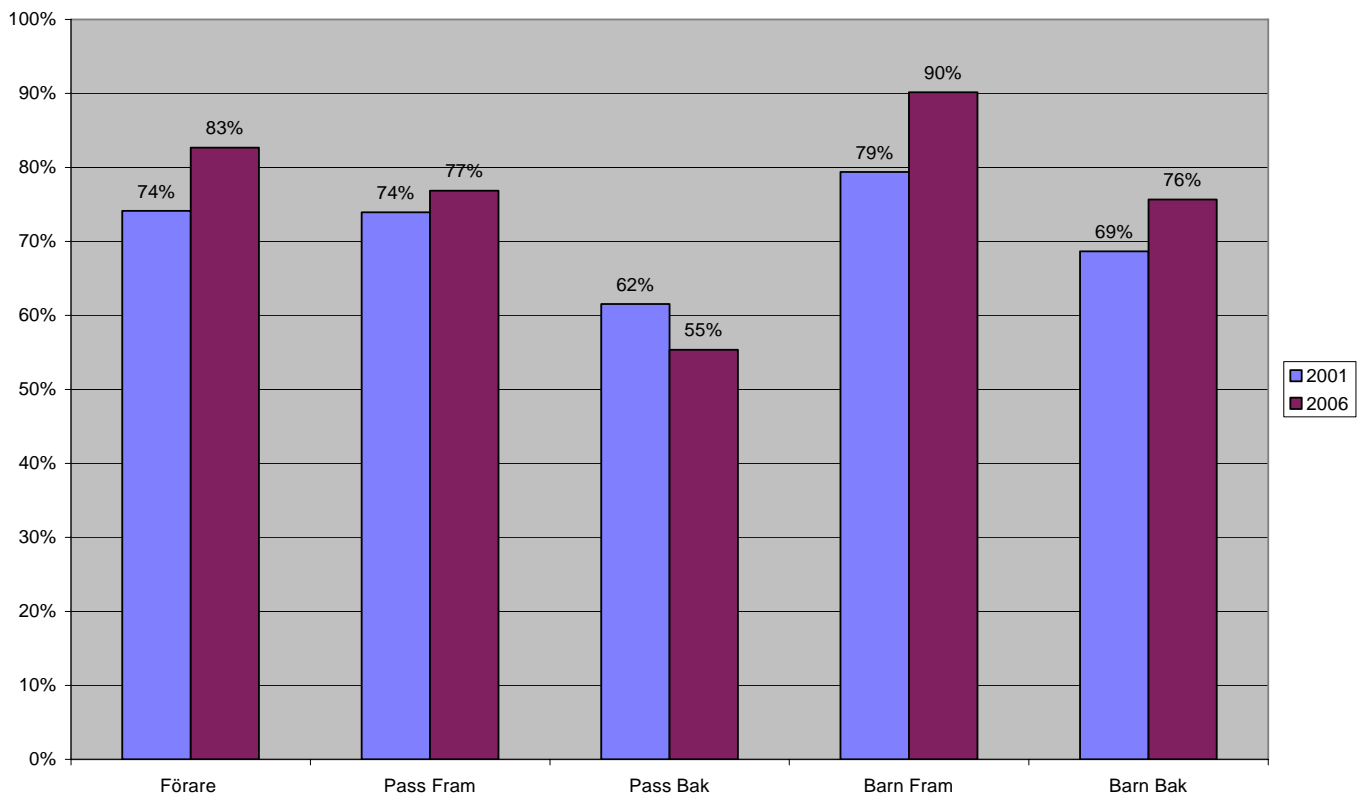
Rinkeby

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	47 %	81 %
Pass fram	51 %	76 %
Pass bak	14 %	57 %
Barn fram	38 %	85 %
Barn bak	29 %	94 %



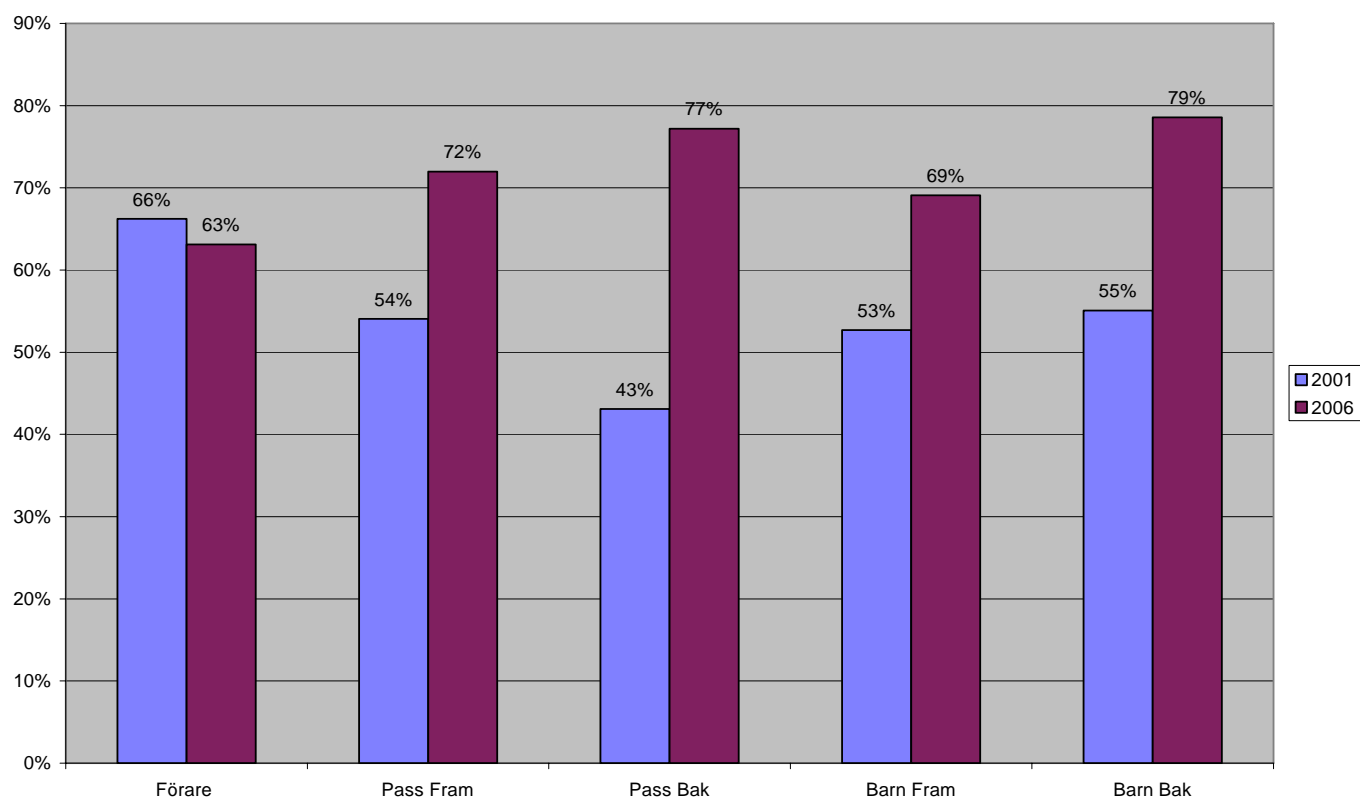
Rågsved

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	74 %	83 %
Pass fram	77 %	77 %
Pass bak	62 %	55 %
Barn fram	79 %	90 %
Barn bak	69 %	76 %



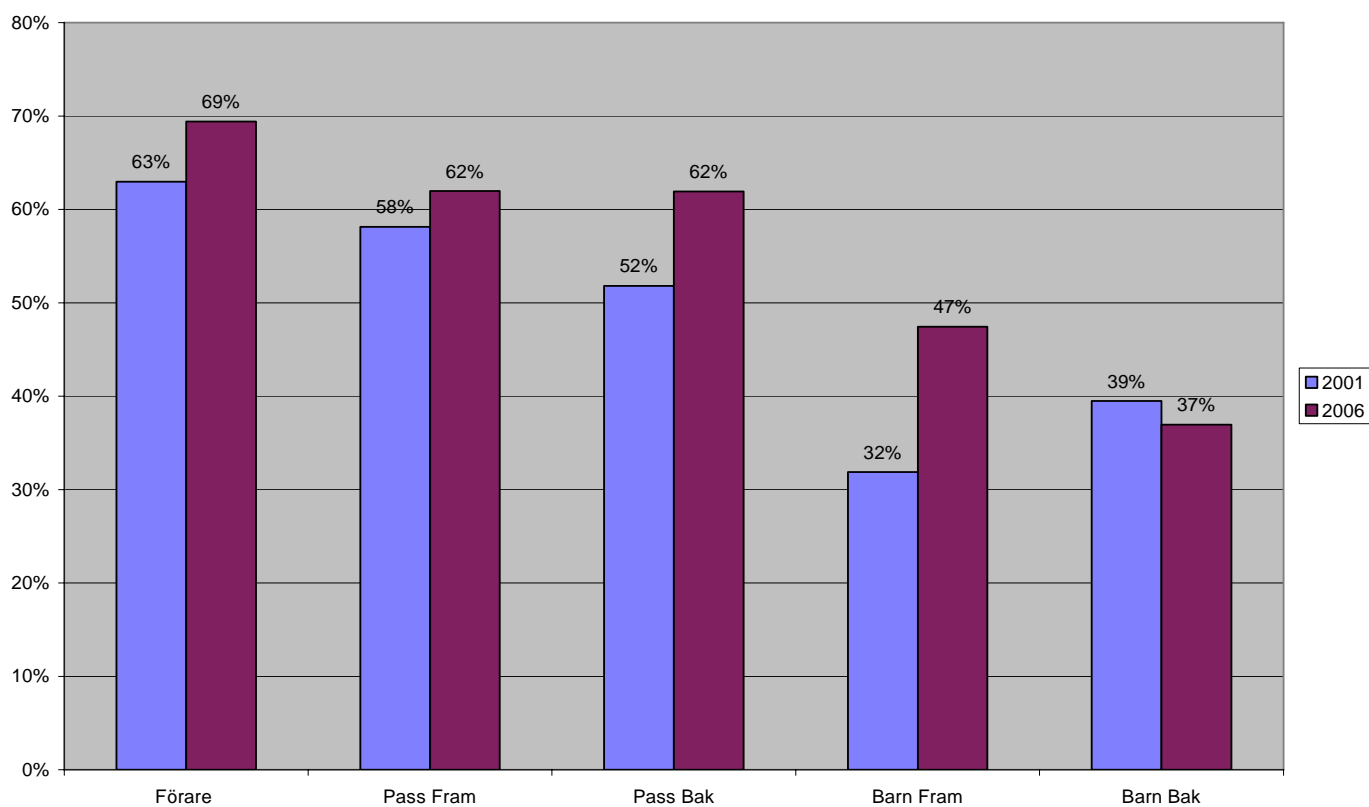
Alby

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	66 %	63 %
Pass fram	54 %	72 %
Pass bak	43 %	77 %
Barn fram	53 %	69 %
Barn bak	55 %	79 %



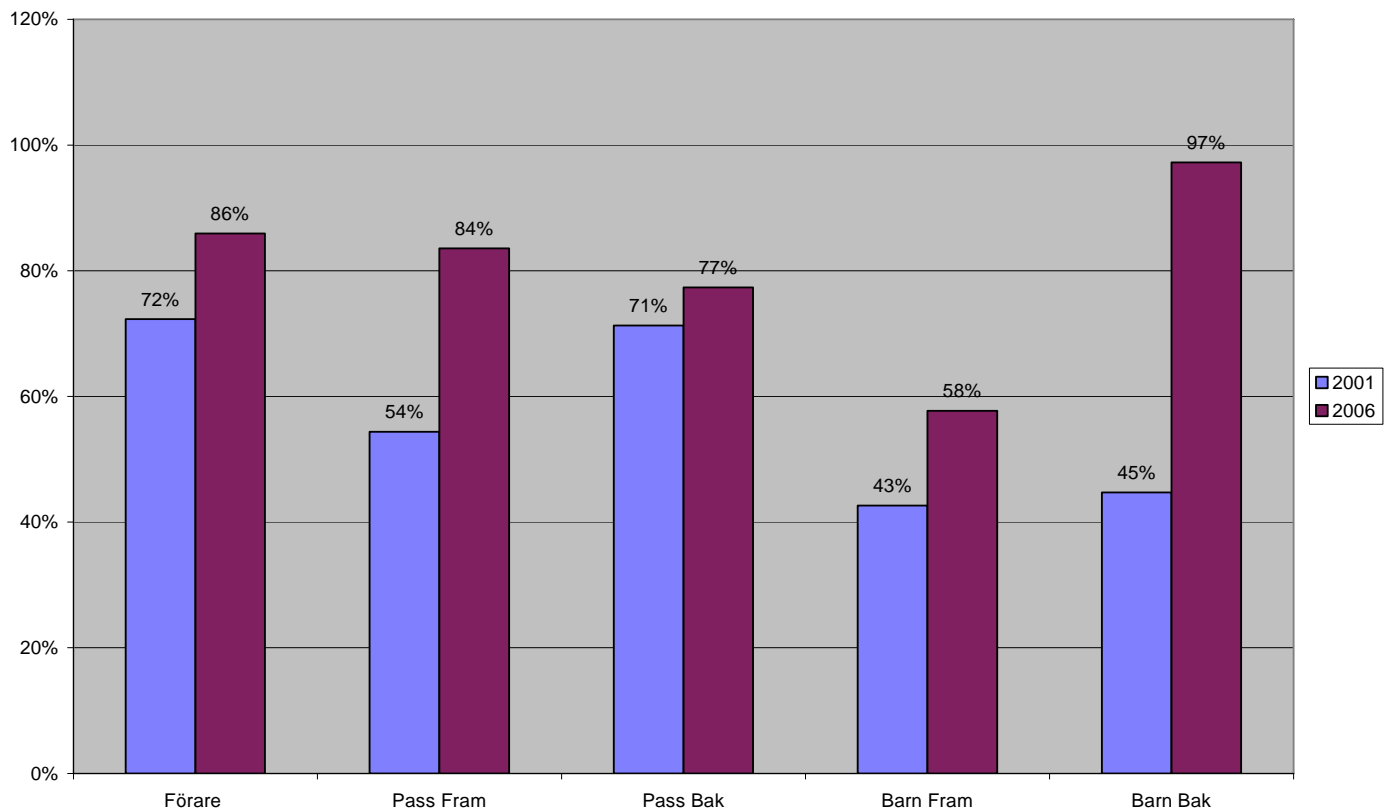
Hallunda

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	63 %	69 %
Pass fram	58 %	62 %
Pass bak	52 %	62 %
Barn fram	32 %	47 %
Barn bak	39 %	37 %



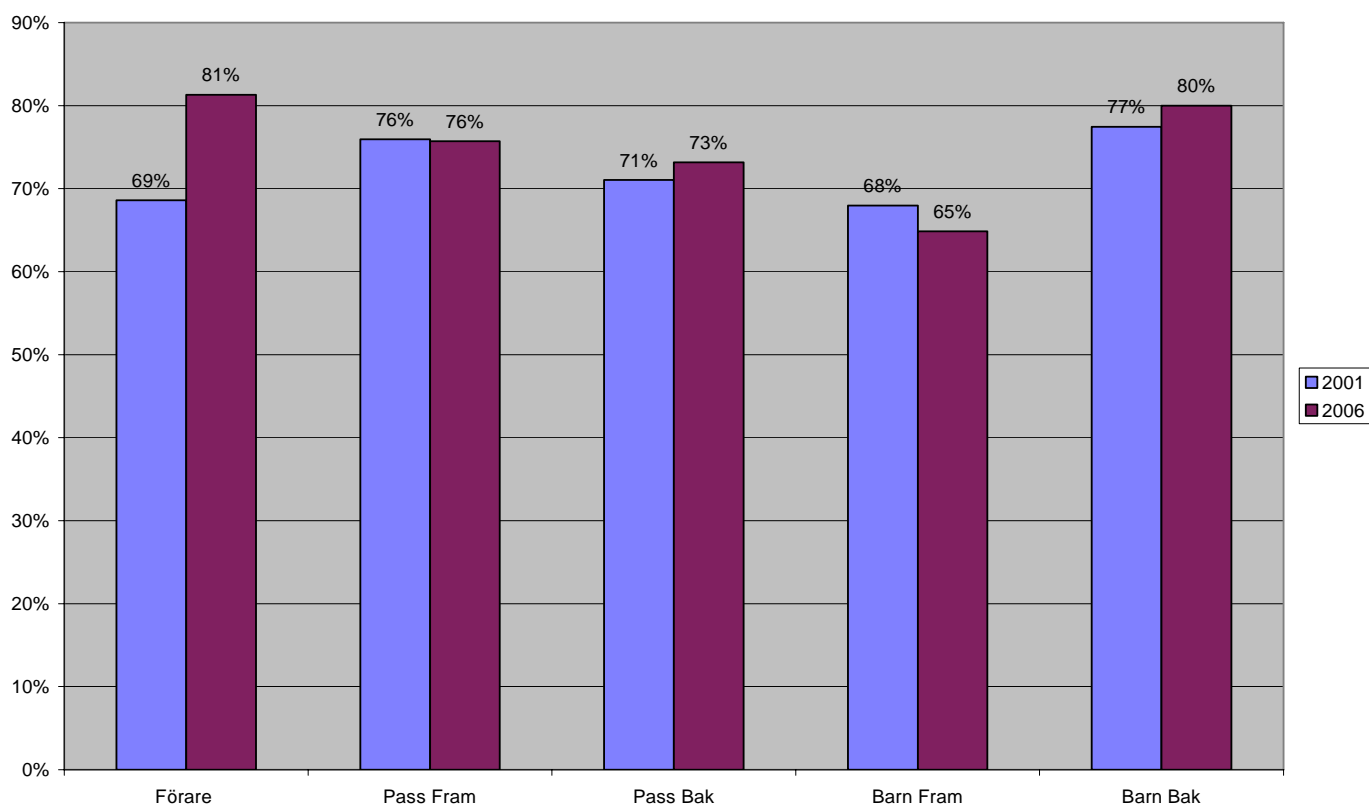
Storvreten

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	72 %	86 %
Pass fram	54 %	84 %
Pass bak	71 %	77 %
Barn fram	43 %	58 %
Barn bak	45 %	97 %



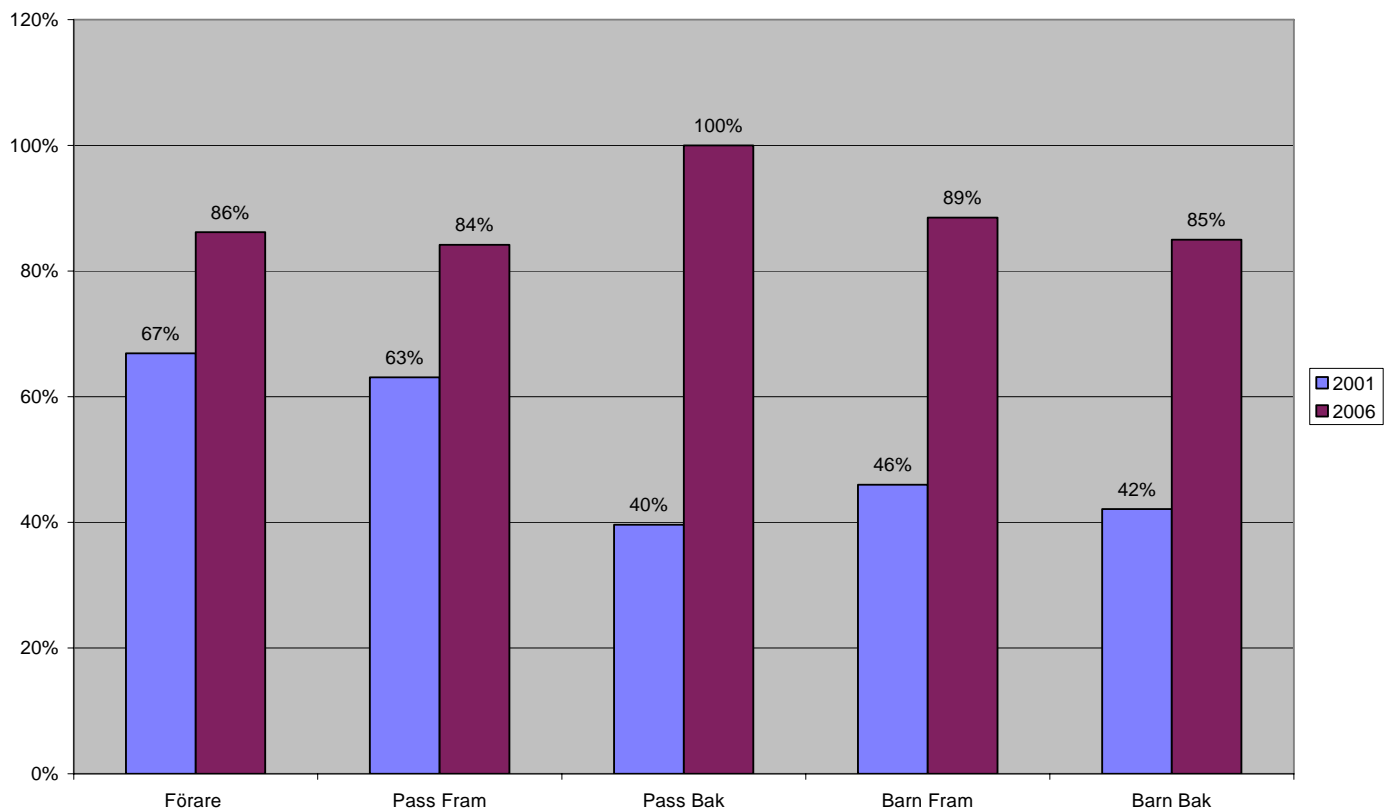
Tumba

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	69 %	81 %
Pass fram	76 %	76 %
Pass bak	71 %	73 %
Barn fram	68 %	65 %
Barn bak	77 %	80 %



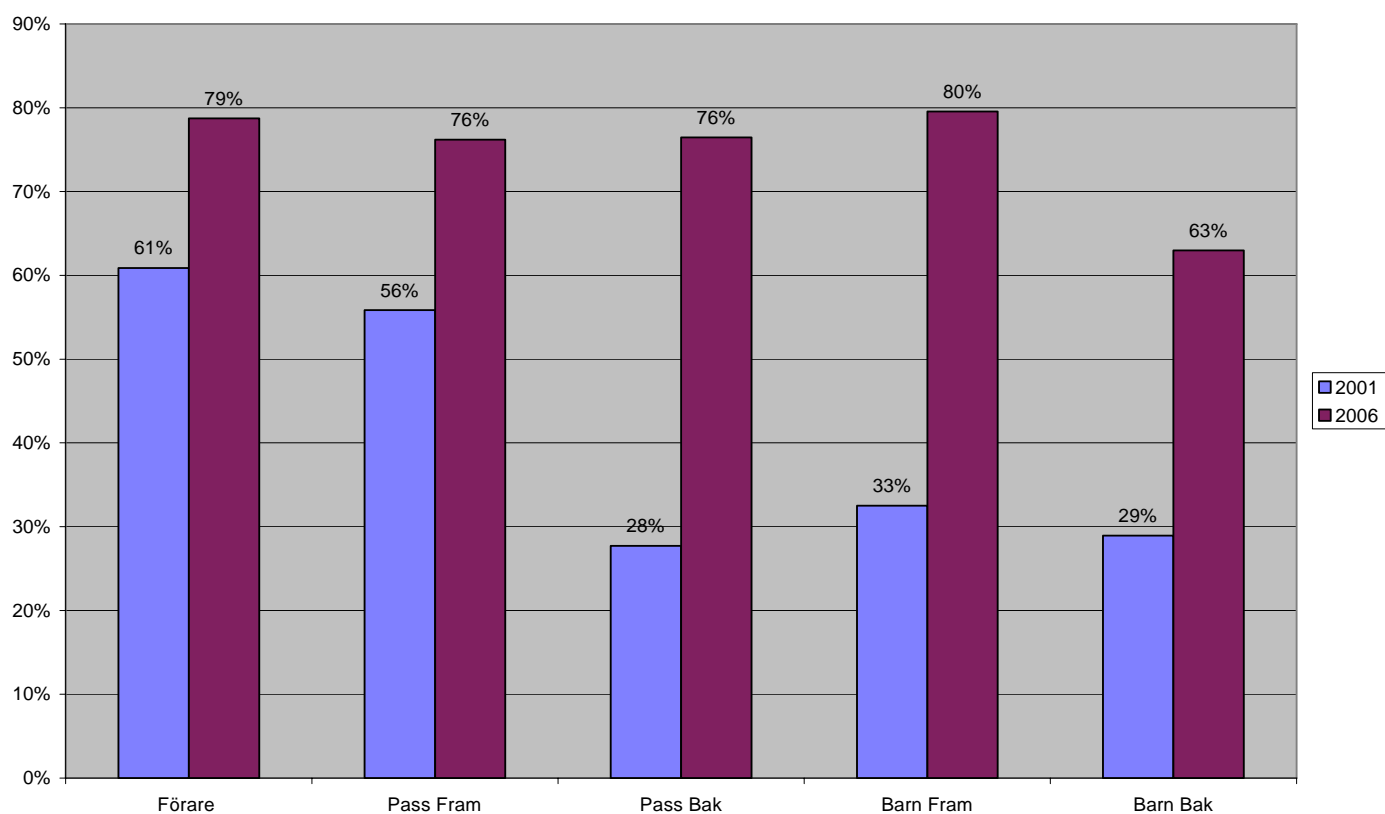
Södertälje stad

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	67 %	86 %
Pass fram	63 %	84 %
Pass bak	40 %	100 %
Barn fram	46 %	89 %
Barn bak	42 %	85 %



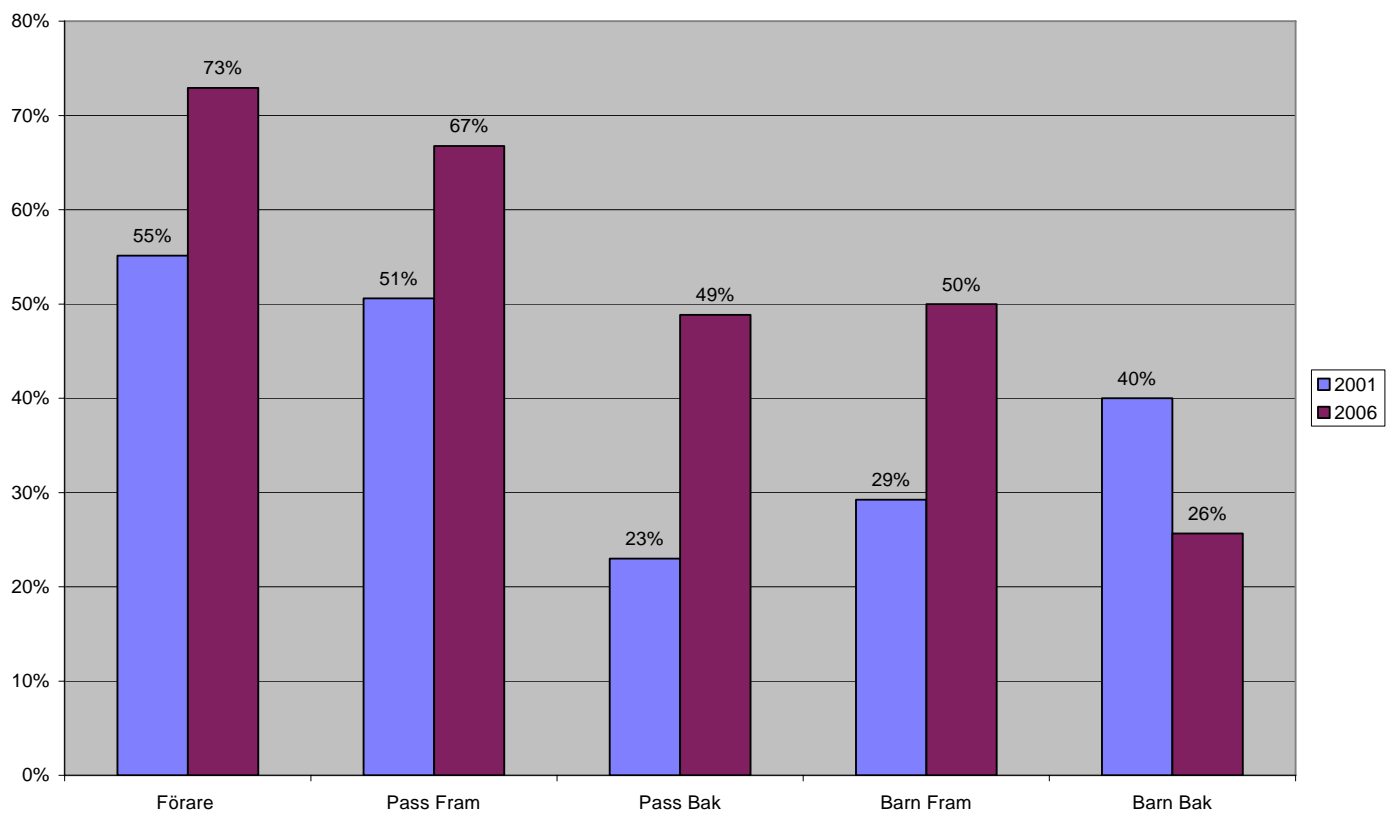
Hovsjö

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	61 %	79 %
Pass fram	56 %	76 %
Pass bak	28 %	76 %
Barn fram	33 %	80 %
Barn bak	29 %	63 %



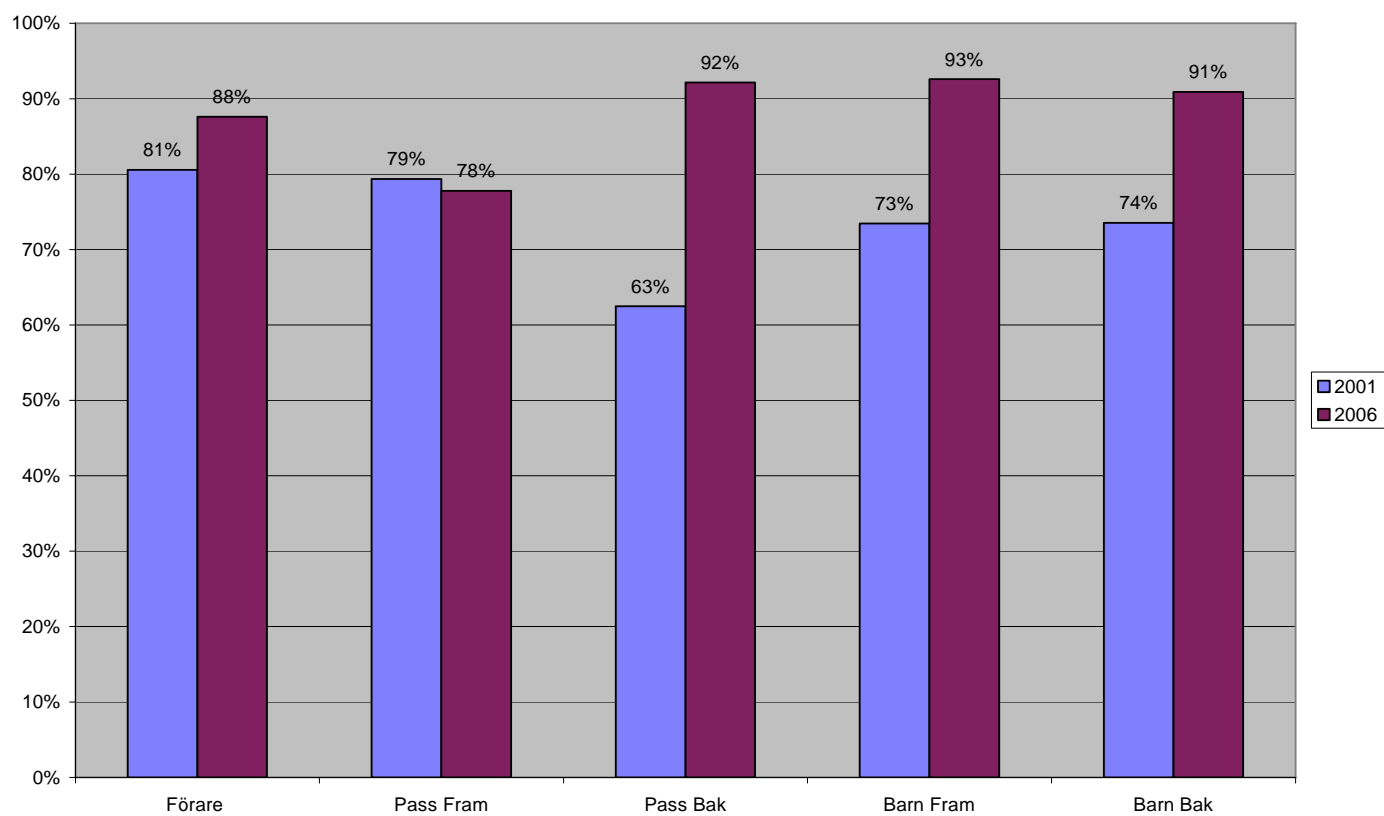
Ronna

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	55 %	73 %
Pass fram	51 %	67 %
Pass bak	23 %	49 %
Barn fram	29 %	50 %
Barn bak	40 %	26 %



Vällingby

MED BÄLTE PROCENTUELLT	2001	2006
Förare	81 %	88 %
Pass fram	79 %	78 %
Pass bak	63 %	92 %
Barn fram	73 %	93 %
Barn bak	74 %	91 %



5 Diskussion

Orsaker till skillnaderna i de olika mätområdena i 2001 och 2006 års studie är svårt att ge ett entydigt svar på. Det är säkert flera faktorer som spelar in, som t.ex. hur infrastrukturen ser ut, hur befolkningsfördelningen ser ut, var området ligger geografiskt, hur bilparken i området ser ut, resans längd osv. I tidigare studier (bl.a. NTF Stockholms läns bältesmätningar 2000, 2001 och 2003) har man tyckts skönja ett samband mellan andelen invånare med utländsk bakgrund och lägre användning av skyddsutrustning. I dag vet man att det finns skillnader i trafikkunskaper, trafikultur och säkerhetsmedvetande beroende på tidigare erfarenheter från det gamla hemlandet. En del av våra nya svenskar kommer till Sverige med erfarenheter som krockar med ”trafiksäkra Sverige” både vad det gäller lagar, regler och krav för att få körkort. Andra faktorer som också kan påverka är hur du som individ värderar risken att skadas/dödas i trafiken. Det finns all anledning att misstänka att bedömning och värdering av risker i trafiken är olika hos personer beroende på vilka risker man tidigare upplevt. De kan vara så att många av våra nya svenskar som utsatts för höga risker i sitt ursprungsland (exempelvis i samband med krig) bedömer riskerna i svensk trafik annorlunda än de trafikanter som är födda i Sverige. Fler och fler studier visar dock att om du inte får rätt kunskap genom utbildning, utsätts du för större risker för t.ex. en krockinblandning. Den senaste studien ”The traffic safety situation among foreign born in Sweden” från VTI (Väg och trafikforskningsinstitutet) i Linköping visar på så stora skillnader som 4 ggr högre risk, än för infödda svenska medborgare, vad det gäller krockinblandning om du kommer från länder som Irak, Iran, Libanon eller Syrien. Människor från Somalia och Etiopien löper 3 ggr så stor risk. Idag tack vare nya regler gällande flyktingsstatus är det just från dessa länder som den största invandringen till Sverige sker. Med underlag från denna och andra undersökningar, bör vi i ”trafiksäkra Sverige” på allvar diskutera var vi ska lägga våra resurser för att minska döda och allvarligt skadade i trafiken. Självklart bör den som invandrat få möjligheter till rätt kunskap för att skydda sig i trafikmiljön oavsett om man färdas i bil, åker kommunalt, cyklar eller går. Därför vore det självklart att den dag man anländer till Sverige blir man uppfångad i ett system som ser till att han/hon får dessa kunskaper. Idag när inte trafikkunskap är ett prioriterat ämne i skolundervisningen kommer barn till dessa föräldrar ha sämre kunskaper än vad barn har till föräldrar som tidigt mött svenskt trafiksäkerhetstänkande. Det borde därför vara en självklarhet att redan den dag man träder in över Sveriges gränser ges det en möjlighet att få dessa kunskaper.

Från år 2002 och fortfarande bedrivs ett arbete nationellt för att höja bältesanvändningen i Sverige. Arbetet är ett samarbetsprojekt mellan Vägverk, Polis och NTF. Projektet har bestått av bältesmätningar, informationsinsatser och övervakning.

Hur detta arbete har påverkat Stockholms län generellt är svårt att säga, dock kan man i 2006 års mätning, se en ökning när det gäller bältesanvändningen inom de flesta kategorier vi mätt. Tydligt är dock att de områden som haft någon ytterligare form av insats också är de områden där man ser markanta skillnader på användningsgraden från 2001 till och med 2006.

Slutsatsen blir därför att med rätt satsade åtgärder går det även i efterhand att förändra en låg användningsgrad i områden med låg trafiksäkerhetskunskapsnivå. Ett tydligt tecken på detta är stadsdelarna Rinkeby och Tensta.

2006 år mätningen visar att det fortfarande finns områden i Stockholms län där användningsgraden är låg vad det gäller skyddsutrustning i bil och där man behöver koncentrera insatserna. I dag beror mycket av förändringar och framgångar på enskilda personers engagemang både i stadsdelarna/kommunerna och/eller på tjänstemän inom olika organisationer och myndigheter. Detta medför en sårbarhet och rättigheten att få dessa kunskaper är inte lika för alla då det är avhängt enskilda personers engagemang. I nollvisionens tankar och

trafiksäkerhetsarbetet pratas alltid om att utgå från den svagaste länken. Detta måste innebära att om man av någon anledning inte kan tillgodogöra sig information och kunskaper är det något som måste rättas till.

Slutsatsen måste därför bli att om vill vi få tillstånd en djupare förändring bör vi noga bl.a. titta över regelverket som styr vilka som ska ha behörighet att framföra körkortspliktiga fordon innan de fått ett svenskt körkort och hitta en samsyn mellan de aktörer som är aktuella när det gäller trafiksäkerhet, utbildning och integration.

6 Referenser

Annika Wesslen

Folkhälsogruppen Stockholms län landsting. Föräldrar, barn och trafiksäkerhet i ett mångkulturellt område. Rapport nr 17, 1998

Anna Anund, Gunilla Sörensson och Yaha Mohammed-Reza

Väg och Transportforskningsinstitutet. Barns säkerhet i bil. En enkätundersökning i västra Sverige. Notat 20-1999

Lotta Frejd , Anna-Sofia Holmquist

NTF Stockholms län , Skyddsutrustning i bil, stickprovstudie i tre områden i Stockholm Notat 8 - 2000

Lotta Frejd

NTF Stockholms län Studie i utvalda områden med olika demografisk karaktär Rapport 4 - 2001

Sonja Forward, Dora Kos-Dienes och Sanja Obrenovic

Väg och Transportforskningsinstitutet, Invandrare i trafiken. En attitydundersökning i Värmland och Skaraborgs län. Rapport 454-2000

Mohammed-Reza, Yahya

Väg och Transportforskningsinstitutet Invandrare och trafiksäkerhet. En analys av tillgängliga data i Sverige. VTI 907-2001.

Susanne Gustavsson, Anna Anund

Väg och Transportforskningsinstitutet, Samband mellan socioekonomisk bakgrund och användningen av skyddsanordningar för barns säkerhet i bil, VTI-notat 17-2003

Lotta Frejd

NTF Stockholms län Studie i utvalda områden. Rapport 5 - 2003

Hans-Åke Cedersund

Väg och Transportforskningsinstitutet ”Bältesanvändningen i Sverige”, 2005 VTI-18-2006

Susanne Gustavsson, Väg och Transportforskningsinstitutet, Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö, VTI-rapport-R546-2006

Susanne Gustavsson

Väg och Transportforskningsinstitutet, The traffic safety situation among foreign born in Sweden, VTI-rapport 547A-2006

7 Bilagor

7.1 Befolkningsfördelning

Märsta	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd totalt	22 549	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	8 241	36 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	2 485	11 %

I Märsta förvärvsarbetar 69 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	8 355	76 %
Småhus:	1 994	24 %
Totalt:	10 349	100 %

Valsta	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd totalt	9 530	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	4 419	46 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	2 370	25 %

I Valsta förvärvsarbetar 59% i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	3 263	84 %
Småhus:	630	16 %
Totalt:	3 893	100 %

Tensta	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	16 834	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	14 225	85 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	5 205	29 %

I Tensta förvärvsarbetar 51% i åldern 16-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	5 858	99 %
Småhus:	78	1 %
Totalt:	5 931	100 %

Rinkeby	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	15 074	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	13 364	89 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	4871	36 %

I Rinkeby förvärvsarbetar 43% i åldern 16-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	5 056	100 %
Småhus:	33	16 %
Totalt:	5 089	100 %

Botkyrka

Alby	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	11 310	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	8 431	75 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	3 139	29 %

I Alby förvärvsarbetar 57% i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	3 812	82 %
Småhus:	861	18 %
Totalt:	4 673	100 %

Hallunda	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	14 559	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	10 056	68 %
	Därav Invånare med utländskt medborgarskap:	2 734	19 %

I Hallunda förvärvsarbetar 61 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	4726	78 %
Småhus:	1353	22 %
Totalt:	6079	100 %

Tumba	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	15 582	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	4 213	27 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	1 268	9 %

I Tumba förvärvsarbetar 80 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	2734	46 %
Småhus:	3401	54 %
Totalt:	6135	100 %

Storvreten	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	5 907	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	3 049	55 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	1 125	19 %

I Storvreten förvärvsarbetar 68 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	2119	85 %
Småhus:	384	15 %
Totalt:	2503	100 %

Södertälje

Ronna	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	6 512	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	5 035	75 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	1 198	18 %

I Ronna förvärvsarbetar 59 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	2418	81 %
Småhus:	457	19 %
Totalt:	2875	100 %

Hovsjö	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	4 879	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	3 943	79 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	1 139	27 %

I Hovsjö förvärvsarbetar 49 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	1812	84 %
Småhus:	287	16 %
Totalt:	2099	100 %

Södertälje stad	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	62 900	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	27 823	44 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	7 906	13 %

I Södertälje stad förvärvsarbetar 71 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	25028	56 %
Småhus:	11028	44 %
Totalt:	36056	100 %

Vällingby	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	26 931	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	7 252	27 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	2 010	7 %

I Vällingby förvärvsarbetar 76 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	7894	57 %
Småhus:	4520	43 %
Totalt:	0	100 %

Rågsved	Befolkning	Antal	%
	Folkmängd tot:	9 617	100 %
	Invånare med utländsk bakgrund:	5 512	57 %
	Därav invånare med utländskt medborgarskap:	2 070	21 %

I Rågsved förvärvsarbetar 60 % i åldern 20-64 år.

Bostäder	Antal	%
Flerbostadshus:	4419	100 %
Småhus:	0	
Totalt:	4419	100 %

Rapporter och notat finns att hämta i sin helhet
i utskriftsvänligt format på
www.ntf.se/stockholm

NTF är en ideell trafiksäkerhetsorganisation.

Vi är partipolitiskt obundna och arbetar för allas rätt till en trygg och säker trafik

NTF = Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande