

Säker trafik

i Stockholms län



Nr 2 2005

Borgarråd som gärna åker kollektivt

Gatu- och fastighetsborgarrådet Leif Rönngren (s) ser fram emot trängselskatteförsöket i Stockholm och vill ha folkbildning kring hastighetens betydelse för säkerheten.

– Med färre bilar i innerstaden får vi större möjligheter att jobba med förbättringar av den befintliga trafikmiljön.

Det nämner gatu- och fastighetsborgarrådet Leif Rönngren (s) som en av sina förhoppningar inför försöket med trängselskatter som införs i Stockholm med start i januari 2006.



Leif Rönngren (s)

Leif Rönngrens mobiltelefon är på och det ligger kopior av en Aftonbladartikel med temat: ”Därför vill politikerna stoppa stadsjeepar i stan” på bordet i tjänsterummet i Stadshuset, där vi har slagit oss ner för en intervju.

– Helt otroligt! Här har vi i gatu- och fastighetsnämnden sagt att vi är positiva till att utreda möjligheten att begränsa stadsjeepars förekomst i innerstadstrafiken – under förutsättning att det går att definiera rent tekniskt vad en stadsjeep är – och så blir jag i media utmålade som en som säger att ”Stadsjeepar är skrytbilar”. Och jag som inte ens har talat med en journalist i ämnet ännu! utbrister Leif Rönngren och sätter sig tillrätta i intervjustolen.

Av naturliga skäl, börjar så min första intervjufråga om de i media så omdebatterade stadsjeeparna, som bara tycks öka i popularitet i Stockholm.

Att det har beslutats om en utredning kring stadsjeeparna måste väl ändå vara ett tecken på att ni i gatu- och fastighetsnämnden vill få bort så många som möjligt av dessa bilar från stadens gator?

– Vi har som sagt bara tryckt på knappen för en juridisk utredning i frågan, men

visst finns det all anledning att försöka stoppa en utveckling där platskrävande, bränsleslukande och trafikfarliga fordon blir allt vanligare på bekostnad av små, miljövänliga bilar som vi i många år har haft en vision om att försöka få folk att välja.

Nog om stadsjeepar. Vad tycker du rent allmänt är din viktigaste uppgift (från trafiksäkerhetssynpunkt) som gatu- och fastighetsborgarråd?

– Det är utan tvekan att se till att vi i staden lever upp till det trafiksäkerhetsprogram, som har antagits för 2005-2010! Det är ett mycket bra program, som jag hoppas kommer att förbättra trafiksäkerheten avsevärt för alla Stockholmare, då det är genomfört i sin helhet.

Vad tror du är de viktigaste åtgärderna för att få ner antalet dödade och skadade i Stockholmstrafiken?

– Jag hoppas mycket på den nyligen genomförda 30-zonomvandlingen i Stockholms bostadsområden. Sänkta hastigheter är ju otvivelaktigt en av de viktigaste faktorerna för att få ner antalet döda och skadade i trafiken.

Före införandet av 30-zonerna har NTF Stockholms läns mätningar visat att ungefär sju av tio kör för fort på 30-sträckor. Hur det ser ut sedan zonerna infördes den 14 februari har vi inte mätt ännu, men man kan kanske gissa att det fortfarande är väldigt många som inte håller hastigheten på 30-gator. Vad tycker du att man ska göra åt det?

– Vi jobbar kontinuerligt med utbyggnaden av olika fysiska ingrepp i trafikmiljön, så att man som bilist ska få en signal från själva vägen om vilken hastighetsbegränsning som råder. Det kan handla om gupp, avsmalningar av körbanan, försök med blomlådor etc. Det är något som vi kommer att jobba vidare på, men av praktiska och ekonomiska skäl går det förstås inte att genomföra allt över en natt.

Intervjun fortsätter på nästa sida.

I detta nummer

Borgarråd som gärna åker kollektivt	1
Trafiksäkerhet del av brottsförebyggande arbete i Spånga-Tensta	2
Sänkt hastighet på Busslink i Täby	3
Kommentaren Christer Olsén, RTP-s	4
Hallå där - Ulrika Messing...	4

Säker trafik i Stockholms län

Fortsättning från föregående sida.

Hur är det med budgeten för fysiska ingrepp i trafikmiljön? Har den ökats på i samband med införandet av 30-zonerna?

– Nej, det har inte avsatts extra pengar, utan vi fortsätter med befintliga medel och utifrån vad som är praktiskt möjligt med tanke på att trafiken måste flyta på samtidigt. Men man ska inte fästa sig bara vid utbyggnaden av fysiska åtgärder. Något annat som också är viktigt tycker jag är opinionsbildning och folkbildning kring hastighetens betydelse för säkerheten och där har ni på NTF en mycket viktig roll. Vi måste helt enkelt få till ett klimat i trafiken, där var och en känner att den genom sitt beteende i trafiken kan bidra till ökad trafiksäkerhet.

Hur ser du på ISA-system (Intelligent stöd för hastighetsanpassning) i fordon?

– Det är jag så klart positiv till och likaså till alkoholås. På det tekniska området ligger vi i framkant inom Stockholms stad, då vi redan har ett stort antal fordon ut-

rustade med denna relativt nya teknik. Därtill har vi ett inriktningsbeslut kring att alla nya fordon som köps in av stadens förvaltningar och bolag bör vara utrustade med såväl ISA-system som alkoholås.

Har du själv provat att köra bil med den här utrustningen?

– Faktum är att jag inte har något körkort! säger Leif och börjar förklara varför det tidigare inte har blivit av och att det i nuläget helt enkelt inte finns tid ("Kanske en intensivkurs i sommar!").

– Körkort är dock sällan något jag saknar, eftersom jag tycker det fungerar så bra med kollektivtrafiken och tack vare alla nya cykelfält och cykelbanor i stan, så går det ju även jättebra att ta sig fram med cykel.

Det låter som att du ser fram emot försöket med trängselskatter och de satsningar på kollektivtrafiken som försöket ska föra med sig?

– Det stämmer absolut! Jag tycker att vi har en mycket spännande tid framför oss med trängselskattförsöket i många avseenden. När det gäller kollektivtrafiken, så har du väl hört att SL sätter in 200 extra bussar redan i augusti? Det hoppas jag ska få fler att börja åka kollektivt redan lite innan själva avgifterna införs i januari 2006. När så trängselskatten väl har införts, hoppas jag att vi ska få se positiva effekter såväl på framkomlighet som på miljö och trafiksäkerhet i Stockholms innerstad, säger Leif och avslutar förhoppningsfullt:

– Inte minst blir det ett halvår då vi kommer att kunna jobba lite mer ostört och offensivt med den fysiska upprustningen av trafikmiljön innan för tullarna. Det om något lär gynna den sammansatta trafiksäkerheten i Stockholms innerstad – och det oavsett den framtida utvärderingen av trängselskattförsöket.

Helen Sjöberg

Trafiksäkerhet del av brottsförebyggande arbete i Spånga-Tensta

Som ett av fem prioriterade problemområden är trafiksäkerhet högt på dagordningen för det lokala Brottss- och drogförebyggande rådet i Spånga-Tensta. Linda Wikman är samordnare av rådet och en av eldsjälarna bakom den trafikvecka som anordnades i stadsdelen i april och som bland annat tycks ha resulterat i en ökad bilbältesanvändning i området.

– Man kan säga att vi i Tensta har ett omfattande problem med att många människor bryter mot normer i trafiken, normer som i andra områden är självklara att följa. Som exempel kan nämnas att köra bil på gångvägar och att strunta i skyddsutrustning som bilbälte, bilbarnstolar och cykelhjälm, berättar Linda Wikman.

I de trygghetsmätningar som har gjorts bland medborgarna i stadsdelen, har trafiken ändå hamnat i topp bland de orosmoment som befolkningen fått uppge. Därför är enigheten bred bland de många aktörer



NTF-funktionären Sohrab Jahanfar demonstrerar krocksläden för några skolelever under en trafikvecka i Spånga-Tensta

som nu satsar stort på att förbättra trafiksäkerheten för de boende i området. Bland dem som satsar utöver det lokala Brottss- och drogförebyggande rådet, märks bl.a. Connex, trafikpolisen och närpolisen, NTF Stockholms län, Trafikkontoret Stockholms stad och ett flertal av skolorna i området.

– Tillsammans hoppas vi att nå ut med kunskap om trafik och trafiksäkerhet till så många som möjligt av medborgarna och vad vi satsar främst på är kunskap till bar-

nen via skolan. På så sätt hoppas vi att barnen i sin tur ska påverka sina föräldrar att tänka trafiksäkert, berättar Linda.

Lyckad trafikvecka

Som en slags kick off för satsningen på trafiksäkerhet i Spånga-Tensta ordnades i april en trafikvecka med många aktiviteter i bl.a. skolan. Med hjälp av de olika aktörerna för satsningen på trafiksäkerhet i stadsdelen fick skolbarn då bland annat "provköra" buss, krocka med bilbälte i 7 km/h i en krocksläde och ta del av information om vikten av att använda cykelhjälm och annan skyddsutrustning.

– Tanken med de praktiska övningarna var att väcka skolornas och elevernas intresse och att få dem att jobba vidare med trafikkunskap i skolarbetet. Till hjälp för detta har vi också utbildat ett antal kontaktpersoner på skolorna och försett dem med pedagogiskt stöd och ett kostnadsfritt arbetsmaterial, berättar Linda.

Fortsättning längst ned på sidan 3

Envishet har gett resultat kring hastighet på Busblink i Täby

En sänkning av medelhastigheten på 50-sträckor från nästan 57 km/tim hösten 2004 till knappt 51 km/tim våren 2005. Det har blivit resultatet av ett nio veckor långt hastighetsprojekt riktat till Buslinks cirka 600 förare på företagsdepå i Täby.

– Vi är mycket nöjda med resultatet. Nu gäller det att behålla den positiva trenden genom att fortsätta dialogen med förarna och då och då göra egna hastighetsmätningar precis som vi har gjort regelbundet under projektets gång, säger Amir Lotfi, produktionsansvarig på Busblink i Täby.

Det var efter NTF Stockholms läns larm i höstas om att endast var fjärde SL-buss kör lagligt som ledningen på Busblink i Täby beslutade att något måste göras åt problemet med bussförare som struntar i hastighetsgränserna.



Amir Lotfi

– Vi ville först inte tro att våra bussar förekom i NTFs mätning, men det gjorde de tyvärr. Då tänkte vi att enda möjligheten att nå de förare som utmärkt sig negativt i NTFs mätning var att starta en intern kampanj kring hastighet bland *alla* förare, berättar Amir Lotfi.



Några av bussarna på Buslinks depå i Täby

Högröstad kampanjstart

Ett samarbete inleddes så med NTF Stockholms län, som erbjöd sig att såväl dialoga med förare som att genomföra ett antal öppna respektive dolda hastighetsmätningar av Buslinks fordon.

– Ingen kunde undgå vår interna kampanjstart! Då bjöds på frukt m.m. när förarna kom in från sina morgonpass samtidigt som det gavs tillfälle att prata hastighet och körtider med NTFs representant Kjell Cronvall. Vidare fick alla som ville prova på hur ett laserinstrument fungerar, berättar Amir.

Diskussionerna kring framför allt körtider blev rätt vilda i början av projektet, men Amir Lotfi och Kjell Cronvall propagerade oförtrutet för Buslinks policy kring hastighet: säkerhet och laglydnad först – körtider i andra hand.

Mätningar och varningssystem

Under de nio veckor som projektet pågick varvades öppna och slutna hastighetsmätningar med utbildning/information och enskilda samtal med de förare som trots den interna kampanjen avslöjades med att trampa för hårt på gasen.

– Den som ertappas med att köra för fort får en erinran och enligt Buslinks trafiksäkerhetspolicy riskerar den anställde vid upprepade överträdelser att skiljas från sin anställning, berättar Amir.

Sänkt skadefrekvens

Och vad som har blivit resultatet av det nio veckor långa projektet stod redan att läsa i början av den här artikeln: Medelhastigheten på 50-sträckor har sjunkit med sex procentenheter på ett halvår – från 57 km/tim till 51 km/tim, något som redan har bidragit till att skadefrekvensen på depån har sjunkit.

– Att förändra attityder är verkligen jättesvårt, men jag tycker att vi har kommit långt när våra förare trängs framför anslagstavlan i receptionen då nya mätresultat presenteras. Dit hade vi nog inte utan NTFs hjälp i allmänhet och Kjell Cronvalls stöd i synnerhet. Skriv det! avslutar Amir Lotfi på Busblink i Täby.

För mer information, kontakta

Kjell Cronvall, tel. 070-578 88 88

Fortsättning från sidan 2

Också medborgare utanför skolvärlden nåddes av information om trafiksäkerhet under den aktuella trafikveckan. Då ordnades bl.a. torginformation av trafikpolisen, närpolisen och NTF och under hela veckan fanns också möjlighet att ställa frågor till de NTF-vårdar i röda jackor som cirkulerade i stadsdelen. På flera officiella platser, som i köpcentrumet och på medborgarkontoret, fanns också skärm- och monterutställningar med information om och prover på skyddsutrustning som bilbarnstolar och cykelhjälm.

– Jag har svårt att tänka mig att någon som rörde sig i stadsdelen under trafik-

veckan missade vad som var på gång, säger Linda och tillägger att ”Folk var som magneter på dem som skötte utdelningen av material!”

Effekter på bilbältesanvändning

Alldeles efter trafikveckan i april genomförde NTF Stockholms län en stor studie av bilbältesanvändningen på olika platser i Stockholms län. I den framkom bland annat att användningen av bilbälte i Tensta nått upp till 77 % jämfört med 58 % i den närliggande stadsdelen Rinkeby.

– Jag är övertygad om att en del av denna skillnad kan förklaras av insatserna

under trafikveckan. Det, tillsammans med att bilbältesanvändningen har ökat överlag i Spånga-Tensta under de senaste åren, tycker jag är bevis på att samlade trafiksäkerhetsaktioner verkligen *kan* åstadkomma betydelsefulla förändringar, åtminstone på kort sikt. Förhoppningsvis ser politiker och andra dessa effekter, så att vi också 2006 får resurser att genomföra en trafikvecka av minst samma dignitet som i år, avslutar Linda Wikman.

För mer information,

se Spånga-Tensta på www.stockholm.se och/eller kontakta Lotta Frejd, 08-705 59 45, lotta.frejd@ntf.se



Kommentaren

Hjälmen räddade mitt liv



Hej! Mitt namn är Christer, jag är 36 år och mitt liv förvandlades på en sekund för ett antal år sedan. Det som hände inträffade då jag var med i en motocrosstävling. Låg på tredje plats och trillade i en sväng, sen kom någon av de andra 27 förarna och körde över mitt huvud. Som tur är måste man ha hjälm på sig när man kör motorcross – annars hade jag varit död nu!

Efter olyckan började den tunga väg tillbaka som man aldrig når slutet på. De första sex månaderna bodde jag på sjukhus, där jag fick lära om många saker från början, bl.a. att äta och att tala.

Det som har varit viktigast för mig har varit min starka vilja att komma tillbaka. Har även fått mycket hjälp av mina föräldrar, min lillebror och mina vänner. Men nu i livet, så är det min familj - Lena och döttrarna Louise och Linn - som betyder mest!

En tid efter sjukhusvistelsen började jag läsa på Ädelforsfolkskolan utanför Vetlanda. Det blev Allmän linje och sedan Informationslinjen och det bästa var att man kunde träna femtio procent av tiden. Där nere lärde jag mig också att gå med käpp och så fick jag fick handikappersättning, så att jag kunde köpa en bil.

Lite senare utbildande jag mig till Rehab-instruktör i Solna. Samtidigt fick jag kontakt med Riksförbundet för Trafik och Polioskadade, Stockholms län (RTP-s). Där har jag jobbat heltid i fem år nu, främst som föreläsare med inriktning mot både skolbarn och vuxna. Jag tycker att det är viktigt att folk får se att ett liv inte tar slut trots en allvarlig skada. **Tänk därför på att alltid använda hjälm då du cyklar, åker moped e.dyl. Det är verkligen en billig livförsäkring!**

Christer Olsén, RTP-s

Hallå där – Ulrika Messing...

... som hjälpte Kapten Hjälms att skänka cykelhjälm till hjämlösa cyklister i direktsänd radio en tidig morgon under vecka 19!

När får vi en lag om cykelhjälm som omfattar alla?

– Det vet jag inte. Alla bör naturligtvis använda hjälm men vi har börjat med en lag för barn och nu vill vi att den ska få genomslag. Vi har idag ingen diskussion om en hjämlag för alla, vuxna får ta ett större ansvar själva.



Ulrika Messing

Vad tycker du om Kapten Hjälms?

– Jätteroligt! Det är andra året jag är med och jag var också med och delade ut reflexer i höstas. Nästan alla som kommer vill stanna och prata trafiksäkerhet och många säger saker i stil med "Man borde ha köpt en hjälm men det har inte blivit av".

Har ni en trafiksäkerhetspolicy för personalen i regeringskansliet?

– Nej. Vi har kampanjer om trafiksäkerhet och folkhälsa men ingen policy. Som arbetsgivare vill vi förstås att vår personal ska använda hjälm eftersom de cyklar säkrare då. Jag får prata med Göran Persson om en policy.

Hur ska vi få fler att ta cykeln till jobbet istället för bilen?

– Jag tror att vi måste koppla ihop cyklandet med hälsa. Ska vi leva ett gott liv måste vi hitta enkla knep i vår vardag som främjar vår hälsa. Det går alltid att påverka attityder och vi behöver få människor att förstå att hur vi lever hänger ihop med hur vi mår. Men alla har ett eget ansvar och man måste vilja också.

Vad är den viktigaste åtgärden som du som politiker kan göra för att öka trafiksäkerheten i samhället?

– Prata och delta i olika sammanhang som t.ex. kapten Hjälms. Genom att fler pra-

Fakta "Kapten Hjälms"

- Direktsänd morgontradition i Radio Stockholm en vecka i maj ända sedan mitten på 1990-talet.
- Programledare: Radio Stockholms Lasse Persson alias Kapten Hjälms
- Medverkan NTF samt diverse gäster som Ulrika Messing och hjärnexpert Per Hamid Gathan

tar om trafiksäkerhet och frågan lyfts i politiska sammanhang så ökar intresset. Jag tycker att man kan se ett ökat intresse idag jämfört med tidigare och fler ansökningar om projektpengar kommer också in till t.ex. Vägverket.

Vad ska du göra resten av den här dagen?

– Nu är det VU-möte på Sveavägen och på eftermiddagen är jag på departementet.

Linda Hallenberg



Stockholms län

Säker trafik i Stockholms län ges ut av:

NTF Stockholms län
Skytteholmsvägen 2, plan 4
171 44 Solna
Tel. 08/705 59 35
Fax: 08/705 59 49

Redaktör: Helen Sjöberg
E-post: helen.sjoberg@ntf.se
(all redaktionell text där inte annat anges)

Ansvarig utgivare: Hans Norbeck

www.ntf.se/stockholm