

# Säker trafik

i Stockholms län



Nr 1 2005

## Färre döda i trafiken 2004

Antal omkomna i trafiken i Stockholms län visar en positiv trend. Enligt preliminära siffror omkom 56 personer i trafiken 2004 att jämföra med 59 personer 2003 och 63 personer 2002.

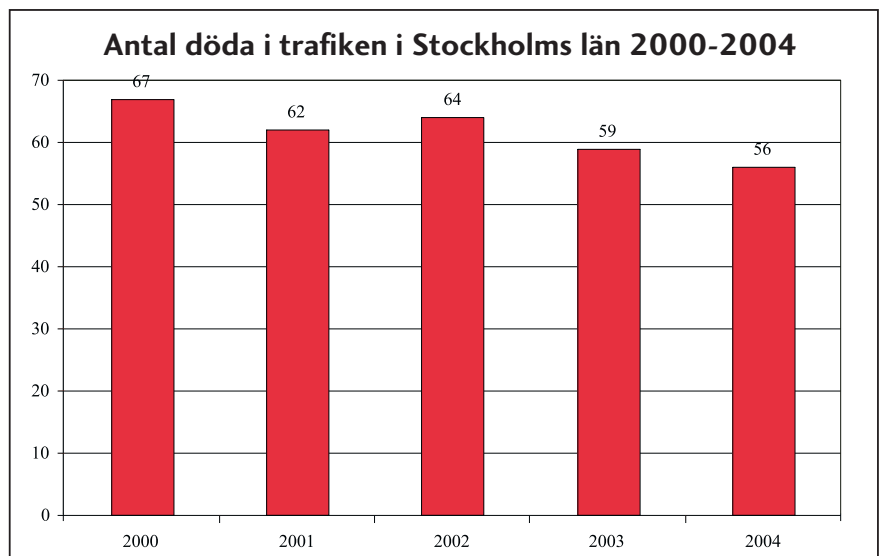
– Det är glädjande att färre omkommer i trafiken men utvecklingen går för sakta, menar Hans Norbeck, vd NTF Stockholms län.

Den positiva trenden finns bland bilister, fotgängare och cyklister men tyvärr ökar antalet omkomna motorcyklister kraftigt.

– Det är dubbelt så många motorcyklister som mist livet i trafiken 2004 jämfört med året före, konstaterar Hans Norbeck. Bland motorcyklister, precis som för bilisterna, är hastigheten ett av de stora problemen.

### Åtgärder för att snabba på trenden

Stockholms stad har infört 30-zoner på alla lokalgator i staden och många andra kommuner i länet provar på 30-zoner på större och mindre områden. Dessa 30-zoner leder förhoppningsvis till att det blir ett lug-



Preliminär statistik från Vägverket. Nedan visas antal döda per trafikantkategori.

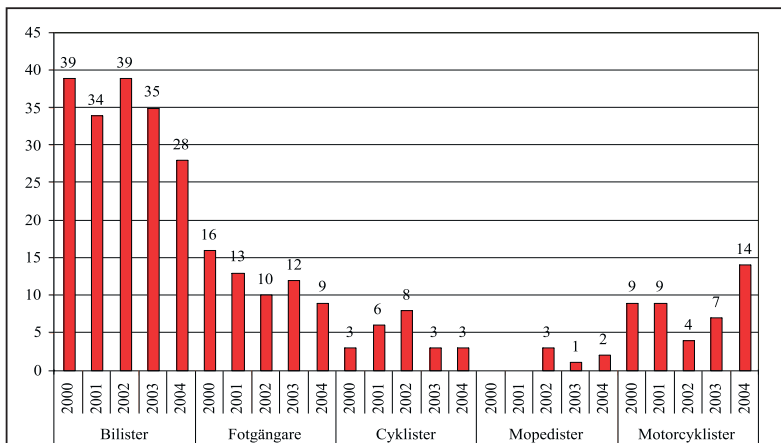
nare tempo också på de gator som klassificerats som huvudgator och fortfarande har 50 km/h.

– Sedan är det viktigt att vi får upp fler hastighetskameror på olycksdrabbade vägar, att polisen intensifierar sin övervakning på bältesanvändning och gör fler nykterhetskontroller och att trafikmiljön anpassas så att den högsta hastighet där bilar och oskyddade trafikanter blandas är 30 km/h. Då kan den här positiva tren-

den fortsätta och också gå fortare, säger Hans Norbeck.

Linda Hallenberg

För mer information, kontakta Hans Norbeck, 08-705 59 36 [hans.norbeck@ntf.se](mailto:hans.norbeck@ntf.se)



### I detta nummer

Färre döda i trafiken	1
Bara fyra av tio lämnar företräde	2
Demonstrationsprojekt cykel	2
Rätt hastighet viktigt för företag	3
SL installerar ISA-system i bussar	3
Fler skadas svårt i mopedolyckor	4
Om NTF Konsument	4
Intervju Linda Eriksson, FiSS	5
Upphandlare under luppen	6
Orolig skolskjuts på Värmdö	6
Intervju Gunnar Carlsson, NTF	7
Kommentaren	8
Åtta av tio kör medvetet för fort	8

## Bara fyra av tio lämnar gående företräde

Endast fyra av tio fordonsförare lämnar fotgängare företräde när de ska passera på ett obevakat övergångsställe.

NTF Stockholms län har nyligen gjort en mätning vid fem obevakade övergångsställen på 50-sträckor i Stockholm stad och resultatet är nedslående.

- 58 procent av fordonsförarna i vår mätning följer inte gällande lagstiftning och det är naturligtvis inte acceptabelt, säger Hans Norbeck, vd NTF Stockholms län.

NTF Stockholms län har under två dagar observerat drygt 1100 fordonsförare beteende när fotgängare står i begrepp att gå över gatan. Av dessa fordonsförare lämnade bara 42 procent företräde för gående vid övergångsstället. I studien lämnar kvinnliga fordonsförare företräde i något högre grad än manliga fordonsförare.

Läs mer och ladda ner hela undersökningen på [www.ntf.se/stockholm](http://www.ntf.se/stockholm)



Obevakat övergångsställe på Sveavägen

## Demonstrationsprojekt ska få fler att cykla till Arlanda

Att cykla till Arlanda låter kanske orimligt långt för de flesta, men för en utvald försöksgrupp på Luftfartsverket blir det nu ett hälsosamt, ekonomiskt och trafiksäkert sätt att kombinationspendla på. Detta tack vare cykelutrustning sponsrad av arbetsgivaren, hjälmar från NTF och stöldsäker garageförvaring av cykeln vid anslutande pendeltåg i Märsta.

Det hela började med att ett gäng cykelfrälsta projektledare från NTF Stockholms län, Naturskyddsföreningen och Vägverket Region Stockholm lät sig inspireras av andra europeiska länder vid en internationell cykelkonferens i Paris.

- Där fick vi bland annat höra att DSB (danska SJ) med framgång lockat till sig nya kunder genom att se till att cykelparkering kan ske på ett säkert sätt. Fler resenärer valde att cykla till och från kollektivtrafiken i stället för att åka bil hela resan. Och om det har fungerat väl i Köpenhamn, så fanns all anledning att tro att det kan bli en framgångsrik modell även kring Stockholm, säger Per-Åke Tjärnberg på NTF Stockholms län.

### Luftfartsverket positivt

Beslut togs så om att testa en första försvenskad modell, där Vägverket delfinansierar inköp av cykelgarage, en kommun står för upplåtelse av plats för garage och året runt-underhåll av aktuell cykelväg och ett företag för sponsring av

cyklar, regnkläder etc. till ett antal anställda. Nappade på erbjudandet gjorde Luftfartsverket vid Arlanda; Sigtuna kommun var också positiv.

- För Luftfartsverkets del är medverkan i demonstrationsprojektet inte "bara" av intresse för personalens hälsa på företaget. Det är också viktigt av miljöskäl, eftersom ökad cykling bland personalen leder till minskade koldioxidutsläpp kring Arlanda (70 % kör bil till och från jobbet där). Genom att delta i demonstrationsprojektet hoppas man alltså på att inspirera en växande del av personalstyrkan att i framtiden lämna bilen hemma, berättar Per-Åke.

### Stöldsäker cykelförvaring

En viktig nyckel för att förmå fler att kombinationspendla till jobbet är alltså att förse pendeltågsstationer etc. med stöldsäker cykelförvaring. I det aktuella demonstrationsprojektet löser man det genom att vid pendeltåget i Märsta uppföra ett inbrottsäkert cykelgarage med individuella bås och en teknik som lätt får cykeln att ställa sig på bakhjulet..

I båset finns dessutom plats för förvaring av exempelvis cykelhjälm och regnkläder.

- Visst kostar de här snygga och moderna cykelgaragen en rätt ordentlig slant, men med plats för reklambudskap på gavlarna och hopp om framtida sponsring av SL, så hoppas vi på att få se fler sådana här smarta lösningar vid olika knutpunkter för kollektivtrafiken i Stockholms län. Först återstår förstås att se hur det här demonstrationsprojektet vid Arlanda tas emot av anställda, företagsledning, SL och Sigtuna kommun - det ska bli spännande att se! avslutar Per-Åke Tjärnberg.

För mer information, kontakta Per-Åke Tjärnberg, 08-705 59 40, [per-ake.tjarnberg@ntf.se](mailto:per-ake.tjarnberg@ntf.se)

Fotnot. Demonstrationsprojektet "Cykla till Arlanda" är ett samarbete mellan Sigtuna kommun, Vägverket Region Stockholm, Luftfartsverket, Naturskyddsföreningen i Stockholms län och NTF Stockholms län.



Ett stöldsäkert cykelgarage med plats för förvaring av hjälm m.m. ska få anställda på Luftfartsverket att ställa bilen och ta cykeln från Märsta station till Arlanda.

## Rätt hastighet allt viktigare för yrkestrafikföretag

Hjälp att skriva en trafiksäkerhetspolicy, utbildning av förare och köp av hastighetsmätningar på egna fordon: Det växande intresset för trafiksäkerhet hos yrkestrafikföretag har gett NTF Stockholms län och projektledaren Kjell Cronvall alltmer bråda dagar.



Kjell Cronvall i farten.  
Foto: Casper Hedberg/Aftonbladet Bild

Att NTF Stockholms län brukar mäta hastigheten på yrkestrafikfordon och avslöja resultaten i media är knappast någon nyhet för de flesta stora yrkestrafikföretag i Stockholms län. Snarare är det så att alltfler företag söker aktiv kontakt med NTF mellan de olika mätstillfällena.

– Ju längre vi håller på med dessa mätningar, desto fler företag är det som hör av sig och vill ha hjälp med skraddarsydda hastighetsmätningar av företagets egna fordon. Det tycker jag är ett mycket gott tecken på att branschen börjar ta hastighetsproblematiken på fullaste allvar, säger Kjell Cronvall.

### Media en blåslampa

Redan från de första avslöjande hastighetsmätningarna för några år sedan, har intresset för de olika yrkestrafikföretagens resultat varit stort i en rad Stockholmsmedier. Under hösten 2004 inträffade t.o.m. att en av våra stora kvällstidningar hörde av sig och vill ha hjälp med en extra mätning av taxibilars förmodade fortkörningar. Och resultat lät inte vänta på sig: ”Nio av tio bilar kör för fort – och storbolagen är värst” kunde man läsa i den aktuella kvällstidningen ett par dagar senare.

– Sedan tog det bara några dagar innan jag hade fått kontaktförfrågningar från personer i hög ställning på såväl Taxi Stockholm som ett par mindre bolag. Dessa kontakter har bland annat lett till att Taxi Stockholm har tagit beslut om att man ska kunna tvinga åkerier som missköter sig kring hastighet och bilbälte att gå trafiksäkerhetsutbildning med sina förare på egen bekostnad, berättar Kjell.

Under 2005 kommer NTFs hastighetsmätningar av yrkestrafikföretag att fortsätta som tidigare parallellt med att det alltså är alltfler företag som beställer egna mätningar.

– Det är bara att höra av sig till mig om intresse finns. Vi har goda möjligheter att ge stöd åt alla yrkestrafikföretag som vill satsa på att tänka nytt kring hastighet, avslutar Kjell.

**För mer information, kontakta**  
Kjell Cronvall, 08/705 59 38  
kjell.cronvall@ntf.se

## SL installerar ISA-system i bussar

– hoppas på färre hastighetsdämpande åtgärder i trafikmiljön

SL planerar att införa ett system för intelligent hastighetsanpassning (ISA) i alla sina bussar med början redan under 2006. Det berättade Sten Sedin från SLs planeringsavdelning under en träff med det kommunala trafiksäkerhetsrådet (KTR) i Stockholms län.

Intresset bland de samlade trafikingenjörerna, trafiksamordnarna etc. från länets alla kommuner var stort då Sten Sedin från SL kom för att berätta om SLs policy beträffande olika hastighetsdämpande åtgärder. Under en knapp timme fick de lyssna till SLs syn på alltifrån vanliga väggupp (accepteras inte) till så kallade platågupp med långa ramper (ok under vissa förutsättningar) och andra hastighetsdämpande åtgärder.

– Det är svårt för oss att vara kategoriskt emot gupp, eftersom det är ett fak-

tum att de räddar liv. Därför har vi tagit fram det här policydokumentet med tydlig information kring vilka gupptyper vi kan acceptera med avseende förarnas arbetsmiljö, slitage på bussar etc., berättade Sten Sedin.

### Ny bussdator

Riktigt intresserad blev de samlade trafik-tjänstemännen då Sten Sedin fortsatte att berätta om SLs målsättning att installera ett intelligent system för hastighetsanpassning (ISA) i alla bussar som kör för SL och det med början redan under 2006.

– Du menar väl i alla NYA bussar? var det någon som frågade.

– Nej, jag menar i ALLA bussar, svarade Sten Sedin. Det kommer att börja användas i samband med att vi inför en ny bussdator och nytt system för elektronisk biljetthantering m.m. i varje buss. Systemet kommer att verka genom att

bussföraren ser tillåten hastighet på en GPS-styrd display samt att han eller hon får en tydlig ljudsignal vid eventuell fortkörning.

Diskussionen om olika alternativ för hastighetsanpassning fortsatte därefter livligt i den trafiksäkerhetsintresserade gruppen och Sten Sedin avrundade med att slå an en SL-förhoppning inför framtiden:

– Vi hoppas att busstrafikens framtida benägenhet att hålla rätt hastighet ska smitta av sig på trafiken runt omkring, så att vi får en lugnare trafikrytm i hela Stockholm med omnejd. Kanske kommer det rent av att fungera att ta bort en del av de hastighetsdämpande åtgärder som finns idag eller i varje fall stoppa utbyggnaden av fler sådana ingrepp i trafikmiljön.

Helen Sjöberg  
Åhörare under KTR-träffen

## Fler skadas svårt i mopedolyckor

– Gratis mopedinformation från NTF i länets skolor

De senaste åren har mopeden blivit allt populärare, särskilt den så kallade EU-mopeden. Tyvärr har populariteten inneburit att många svåra olyckor har inträffat. På NTF Stockholms län märks oron för denna nya skadetrend genom att allt fler skolor hör av sig och vill ha information om moped och trafiksäkerhet till sina elever. Tack vare stöd från försäkringsbolaget Folksam, kan NTF Stockholms län nu erbjuda skolorna kostnadsfria mopedbesök.

Från 22 svårt skadade 1999 till 41 år 2003 – det är nästan en fördubbling av de svåra mopedskadorna på bara fyra år. Under samma period har det också varit flera dödsolyckor i Stockholms län; som mest under perioden omkom tre personer under 2002. Genom Vägverkets djupstudier av samtliga mopedolyckor 1997-2002, har man kunnat konstatera att fyra av tio omkomna mopedister inte använde hjälm.

### Mopedolyckor i Stockholms län

År	Antal döda	Antal svårt skadade
1999	0	22
2000	0	24
2001	0	39
2002	3	32
2003	1	41
2004	2*	38*

\*Avser januari-september

– I den information som vi ger till skoleleverna har hjämbudskapet en viktig plats, liksom frågan om hastighet och trimning och vikten av att köra nykter,



Foto: Lars Clason/NTF

berättar Helena Hartzell, projektledare på NTF Stockholms län och ansvarig för NTFs mopedbesök i skolorna. I skrivande stund har erbjudandet om information till skolorna ännu inte hunnit ut; ändå är det fler skolor som har hört av sig spontant och bokat besök.

– Störst intresse märker vi från skolor i ytterkanterna av länet, men även skolor i Stockholms stad hör av sig, berättar Helena.

### Trimning ett stort problem

Enligt statistik från Vägverket är det mellan 70 och 80 procent av mopedister under 18 år som kör trimmat, något som har en direkt koppling till den kraftiga ökningen av mopedskador. Som en direkt följd av detta tog Folksam m.fl. förra året beslut om att den som kvaddar sin moped inte får ut något på försäkringen om fordonet är trimmat.

– Det är många som blir förvånade när vi berättar att en trimmad moped inte bara är farlig och olaglig, utan också oförsäkrad. Vår förhoppning är att det är något som får ungdomarna att tänka sig för en extra gång innan de eventuellt väljer att trimma sin moped, säger Helena.

När NTF under 2004 gjorde anonyma besök hos ett stort antal mopedhandlare i riket, visade det sig att en av fyra mopedhandlare medverkar aktivt till trimning av mopeder. Detta trots att det är en olaglig handling och trots att man på Moped och Motorcykelhandelns Riksförbund (McRF) hävdade att det inte längre är någon av förbundets anslutna handlare som trimmar och att det måste vara något fel med NTFs undersökning (!). Om det sa NTFs vd Monica Öhman i augusti:

– Vi har tröttnat på branschens tomma löften. Nu kräver vi lagstiftning. Det måste bli förbjudet enligt lag att medverka till trimning. Handeln ska kunna utkrävas ansvar.

Och visst krävs lagstiftning, men också information om trafiksäkerhet till alla de ungdomar som redan kör moped – trimmat och otrimmat. Så hör av dig till oss på NTF Stockholms län om du jobbar på en skola och vill veta mer om våra mopedbesök.

För mer information, kontakta Berglot Häll, tel. 08-705 59 42 lotta.hall@ntf.se

### Medlemsorganisationer!

## Vart vänder ni er med era trafiksäkerhetsfrågor?

Inom NTF finns en service som kallas NTF Konsument. Det är en tjänst som ska hjälpa människor att göra bra och trafiksäkra val när de köper tjänster eller produkter. NTF Konsument kan nås via en egen webbsida, e-post och ett telefonnummer.

Det finns säkert många medlemmar i din förening som har trafiksäkerhetsfrågor, som vill få vägledning när de ska köpa bil eller kanske veta mer om hur man arbetar för att få ner hastigheterna på gatan där man bor.

Men det är inte alltid så lätt att veta vart man ska vända sig med sina frågor. Därför erbjuder NTF broschyrer att dela ut liksom annonspluggar, som kan användas på hemsida, i tidning eller i ett utskick. Broschyerna och pluggarna om NTF Konsument är till för att sprida kunskap om vart man kan vända sig med sina trafiksäkerhetsfrågor. Pluggarna till tidning och hemsida kan utformas och anpassas efter din organisations önskemål. Välkommen med din beställning!



För mer information och beställning av material, kontakta Linda Hallenberg, 08/705 59 48 linda.hallenberg@ntf.se

## NTF en viktig samarbetspartner för Linda Eriksson från Föräldraalliansen

Ett samhälle där uttrycket "Det är inte mitt bord" är bannlyst och där alla föräldrar inser att det kan vara "dumt att vara snäll", t.ex. genom att i onödan skjutsa sina barn till skolan. Det är vad Linda Eriksson, ordförande för Föräldraalliansen i Stockholms stad (FiSS), kommer att tänka på spontant då hon ombeds beskriva sina drömmars Stockholm för barn och ungdomar.

Jag har fått en stund på mig att intervjua eldsjelen Linda Eriksson från FiSS innan hon ska träffa några kollegor och prata om barns skolvägar. Linda slår sig bekvämt ned i besöksfätöljen och börjar omgående berätta om sitt brinnande engagemang för barn och ungdomar:

– Det finns så många unga som inte mår bra idag, som ramlar utanför skolans ibland stelbenta normer och föräldrars då och då bristande engagemang.

Vad vi på Föräldraalliansen brinner för är att hjälpa dessa barn genom att stärka deras föräldrars roll, dels inom familjen, dels inom viktiga samhällsinstanser som skola och barnomsorg.

### Hur mycket tid lägger du ner på ditt ideella arbete inom Föräldraalliansen?

– Man kan nog säga att jag lägger ner nästan all min fritid. Det kan kanske låta mycket, men jag brinner helt enkelt väldigt mycket för att göra det bättre för barn och ungdomar – såväl mina egna som andras!

### Är trafiksäkerhet ett vanligt samtalsämne inom föräldraföreningar och andra grupper inom FiSS?

– Om! Jag blev jätteglad när ni tog initiativ till samarbete med oss.



Linda Eriksson

FiSS, Föräldraalliansen i Stockholms Stad är ett forum för alla föräldrar, föräldraföreningar och föräldraråd i Stockholms Stad. Organisationen är fristående och bildades 2003 ur för detta Stockholms Stads Hem och Skola Distrikt.

### Vad fick du för första intryck av NTF Stockholms län och de frågor vi jobbar med?

– Jag påverkades rejält av mitt första möte här. Det hade att göra med att jag fick se en film där olika hastigheter liknades vid att åka alldeles bredvid olika branta stup. Då insåg jag på allvar vilken viktig fråga en säker trafikmiljö för våra barn är.

### Under 2004 samarbetade ni på Föräldraalliansen med oss på NTF i samband med några olika massmedia-uppvaktningar och undersökningar. Vilket av dessa områden tycker du att vi gemensamt har lyckats bäst med?

– Utan tvekan införandet av 30-zoner i Stockholms stad. Där tror jag att våra gemensamma påtryckningar gentemot politikerna kan ha bidragit till att denna fart-sänkning nu antligen är genomförd.

### Hur tycker du att trafiken skulle fungera i ett ideallikt Stockholm?

– I min idealstad skulle vi ha en vänligare trafikrytm, anpassad till barn, äldre och andra oskyddade trafikanter. Ingen skulle irritera sig på "gubbar i keps", utan ha en bred förståelse för människors olika förutsättningar i trafiken.

### Och till slut: Vilken roll önskar du att det framtida Föräldraalliansen ska ha?

– Min önskan är att vi blir en självklar remissinstans i allt som har med barn och ungdomar i Stockholms stad att göra. Vi är inte riktigt där än, men visst händer det att vi blir ombedda att tycka till i frågor från stort till smått redan idag, säger Linda och tillägger avslutningsvis:

– Och så hoppas jag att fler föräldrar väljer att ansluta sig till oss!

Helen Sjöberg

**Presstopp!**  
Linda Eriksson får NTF Stockholms läns Barn- och ungdomsstipendium 2005!  
Delas ut under föreningens årsmöte den 17 mars.

### Gemensamma pressaktiviteter 2004

- |      |  |
|------|--|
| Maj  | "Snart beslut om 30-zoner – Föräldraalliansen håller tummarna!"                      |
| Juni | "Föräldrar och NTF protesterar mot nedläggningen av trafikpolisens skolundervisning" |
| Dec. | "Trafiksäkerheten förbisedd när friskolor etableras"                                 |

## Upphandlare under luppen

Betyg på förmågan att ställa krav på arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö. Det är vad upphandlare av tunga transporter kommer att tilldelas av den snart startade organisationen QIII (Q3).

Den ökande konkurrensen inom vägtransportbranschen har lett till pressade priser. Detta påverkar i sin tur arbetsmiljön, trafiksäkerheten och miljön negativt. Under våren startar organisationen QIII sin verksamhet i syfte att påverka upphandlarna att ta ökat ansvar. Upphandlarna ska ställa krav på att de tunga vägtransporter de upphandlar uppfyller olika kriterier inom arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö. Upphandlingarna kommer sedan att bedömas utifrån ett antal fastställda kriterier.



Lasse Holm

– Det unika med QIII är att vi riktar oss till upphandlarna. Tidigare har man alltid riktat sig till förarna och åkerierna som upplevt att det ställts en massa krav på dem som de inte har tjänat på att efterleva. När det finns efterfrågan på bra väg-

transporter, finns det också starka incitament att leverera sådana, säger Lasse Holm, chef för QIII.



Foto: Lars Clason/NTF

### Kvalitet som konkurrensmedel

Idag är priset ofta det viktigaste argumentet vid upphandlingar av tunga vägtransporter. Det har fått till följd att kvaliteten har sjunkit och kostnaderna för sjukskrivningar, godsskador och miljöförorening har ökat.

– Med hjälp av oss får leverantörerna möjlighet att konkurrera med kvalitet istället för endast med pris. Det innebär bland annat att deras kostnader för sjukskriv-

ningar och fordonsslitage minskar eftersom förarna blir mindre stressade, säger Lasse Holm och fortsätter:

– De högre kvalitetskraven innebär att upphandlarna får ökad kontroll över transporter och att deras kostnader för godsskador minskar. Detta väger upp eventuellt högre transportkostnader.

### Betygssystem med stjärnor

Exempel på de krav upphandlarna ska påverkas att ställa är att leverantören har särskilda program för hastigheter och kör- och vilotider och samarbetar aktivt för att minska utsläpp av miljöstörande ämnen. QIII bedömer upphandlingarna utifrån de krav som ställts. Beroende på resultatet tilldelas den upphandlande organisationen mellan en och fem stjärnor.

– Målet är att det på några års sikt ska bli norm att upphandla tunga vägtransporter enligt QIII:s kriterier, avslutar Lasse Holm.

### För mer information, kontakta

Lasse Holm, 070-767 11 66  
lasse.holm@q3.se

## Skolskjutsförare på Värmdö hoppas på lag om lugnare tempo

På kort tid i höstas omkom flera skolbarn i Sverige i samband med att de blev påkörda då de tog sig till eller från skolskjutsen. I Värmdö kommun utanför Stockholm rasar de förare som kör skolskjuts sedan länge mot den bristande respekt som visas gentemot skolskjutsarna av stressade Värmdöbor på väg till jobbet.

– Vi har inte haft några tillbud hittills, men många menar att det är en tidsfråga innan det smäller till på allvar även här, säger Rune Jakobson, förarnas skyddsombud.

Enligt Värmdö kommuns upphandlingskrav är det skolskjutsförarnas uppgift att följa barn över vägen om skolskjutsen har stannat på "fel" sida av vägen.

– Med tanke på att de flesta bilister struntar blint i att sänka farten då de ser en skolskjuts som har stannat, så är det med risk för både vår egen och barnens säkerhet som vi följer den för oss självklara bestämmelsen att följa barnen över vägen, berättar Rune Jakobson.

Flera upprörda e-postmeddelanden från skolskjutsförarna till Rune vittnar om Värmdöförarnas oro för barnens säkerhet. "Man skulle önska att det vore olagligt att köra om ett fordon med blinkade skolskyltar" skriver någon och "Det är rena western i Värmdötrafiken, folk tutar t.o.m. och ser förbannade ut", skriver en annan.

Vägverket förväntas i vår, på uppdrag av infrastrukturminister Ulrika Messing, presentera ett eller flera förslag på åtgärder för att säkra trafiken kring stillastå-

ende skolskjutsar. Troligen blir förslaget sänkt hastighet, t.ex. till 30 km/tim, förbi skolskjutsarna. Om mer drastiska förslag som krav på stoppliktt för skolskjutsar, sade Ulrika Messings pressekreterare Lovisa Lagerström Lantz till tidningen Dagens Nyheter i höstas.

– Att införa stoppliktt är ju en större sak som kräver mera utredning. Vägverket ska titta på om det är möjligt att införa på lång sikt.

För Rune Jakobson och de andra skolskjutsförarna på Värmdö står nu hoppet i första hand alltså till en lag som ska tvinga bilförarna in i ett lugnare tempo då de passerar de skolskjutsar, som inte säl- lan transporterar bilförarnas egna barn.

## Hallå där Gunnar Carlsson ...

... NTFs trafiksäkerhetschef, som fyllt 65 och snart går i pension.

### Hur länge har du jobbat som trafiksäkerhetschef på NTF?

– Jag började på NTF 1993. Innan dess jobbade jag som forskningschef på VTI, där jag hade jobbat sedan 1966.

### Vad har varit det bästa med jobbet?

– Inom forskningsvärlden kände jag ofta frustration över att det fanns en massa viktig kunskap som inte nådde ut. Men på NTF har möjligheterna att påverka omgivningen varit större, genom att man har kunnat få forskningsresultaten att slå igenom även i verkligheten.

### Vad har varit det bästa med att jobba just på NTF?

– NTF är en stor organisation, vilket gör att jag har kommit i kontakt med många olika sorters människor. Både inom NTF, men också med personer knutna till organisationen – som pensionärer, bilkåristor och ungdomar, i en salig blandning. Jag har under mina år på NTF verkligen vidgat min kontaktyta så att den spänner över en mycket större del av samhället.

### Vad har varit mest utmärkande för trafiksäkerheten under åren?

– En radikal attitydförändring av inställningen till hastighetens betydelse för trafiksäkerheten. Numera är kunskapen om hastighetens betydelse etablerad på beslutsnivå – inom Vägverket, transportföretagen etc – även om den inte riktigt har nått ut till den enskilde bilisten ännu.

### Finns det något man hade kunnat göra annorlunda?

– Att beslutsfattarna hade nått insikten om hastighetens betydelse tidigare. Då hade vi varit 10 år längre fram i utvecklingen av trafiksäkerheten.

### Vad ser du för trender inom trafiksäkerheten?

– Jag ser mycket positivt på utvecklingen i framtiden. Förre ansåg man att



*NTFs trafiksäkerhetschef Gunnar Carlsson vill jobba ett tag till trots att han fyllt 65.*

olyckor var en naturlig del av transportsystemet. Men nu har politikerna insett att det inte är acceptabelt att människor dör i så stor utsträckning i trafiken. Och insikten sprider sig i resten av världen, där ledande organisationer har förstått att något måste göras för att stoppa utvecklingen. Särskilt i växande länder där trafikdöden nu ökar dramatiskt.

### Vad är det största hotet mot trafiksäkerheten?

– Bilutvecklingen. Ständigt ökad prestanda och storlek är ett hot mot både miljön och trafiksäkerheten, och stämmer inte överens med tanken om ett långsiktigt och hållbart transportsystem. Med ett samhälle som till så stor del är uppbyggt kring bilismen måste den här utvecklingen stoppas, annars riskerar vi att drabbas av onödigt hårda restriktioner såsom beskattningar av olika slag.

### Vad är din förhoppning inför framtiden?

– För det första att inställningen att vi inte kan acceptera att människor dödas och skadas för livet i trafiken får fäste hos befolkningen och att vi får en folkrörelse för säkrare lagar och regler och för ökade investeringar i säkrare vägar. För det andra att vi hittar en lösning som möjliggör att vi kan åka bil utan restriktioner även i framtiden. Det innebär en insikt om hastighetens betydelse. Hastigheten har hela tiden ökat och de sista 10 kilometrarna har kostat mycket mer än de smakat.

### Hur kommer NTFs roll att förändras?

– Under mina år på NTF har det skett en radikal förändring av NTFs roll. Från att ha fokuserat på den enskilda trafikantens beteende har man gått till att ifrågasätta systemet och beslutsfattarna. Den utvecklingen tror jag kommer att fortsätta. I nästa steg tror jag också att kunskapen inom NTF i större utsträckning kommer att spridas till nätverket. Nätverket kommer i sin tur inte längre att bara bestå av de traditionella medlemsorganisationerna, utan kommer att utökas med en ny del av engagerade människor med en lösare koppling till NTF.

### Vad har du för råd att ge din efterträdare?

– Håll stenhårt på NTF som renodlad trafiksäkerhetsorganisation! Kompromissa aldrig bort trafiksäkerheten! Det finns det så många andra som gör. Basera också alla uttalanden på bästa tillgängliga fakta och häng med i kunskapsutvecklingen. NTF ska alltid ha rätt i långa loppet. Dessutom är det viktigt att vara envis. Bli gärna utsedd till taliban av något slag, men ge aldrig upp!

### Tänker du verkligen sluta jobba nu?

– Nej, jag tänker försöka arbeta tills jag fyller 67. Men jag vill successivt trappa ner. Därför söker vi nu en efterträdare som kan börja sitt arbete som trafiksäkerhetschef till sommaren. Det sista året ska jag jobba halvtid. Jag kan stötta den nya trafiksäkerhetschefen vid behov men framför allt göra saker som är viktiga men som jag hittills inte hunnit med. Jag har t.ex. vissa idéer om speciella olycksanalyser som jag skulle vilja göra.

*Carolina Samuelson*  
NTF-riks

Artikeln lånad från [www.ntf.se](http://www.ntf.se)

## Kommentaren

### Vägbulor räddar liv



Det är mycket man inte förstår! Varför är det t.ex. så stor skillnad mellan trafikskadade i Stockholm, Malmö och Göteborg?

Under tiden 1995 till 2002 har Stockholm nästan fyrdubblat sina trafikskadade i trafiken, från 86 till 316 stycken, medan Göteborg som hade mer än 300 skadade i trafiken år 1996 har minskat sina till 67 år 2002. Göteborgaren har alltså blivit en bättre bilist med hjälp av fler vägbulor och ligger därför tio år före övriga Sverige.

Kan det vara så enkelt att under tiden 1995-2002 ökade Göteborg antalet väggupp med 2000, samt byggde fler rondeller, medan Stockholm och Malmö ej byggt ut dessa i samma takt.

Tydlig skillnad i resultat i trafikskador ovan, kan kanske få fler trafikanter positiva till vägbulor, så att fler anläggs och kan minska hastigheten och skydda andra bilister och trafikanter från den farlige bilisten som åker bil istället för att köra bil.

Protester från bland annat miljökampanjer, utryckningsfordon, yrkestrafikanter har fått bort redan anlagda vägbulor, men nya sådana har åter tillkommit när olyckorna ökat på dessa platser. Det är därför jag inte förstår motståndet mot vägbulor, när dessa uppenbart räddar liv.

Det kan vara så enkelt att motståndaren till trafikhinder såsom vägbulor och rondeller är så dåliga och ouppmärksamma bilister att de helt enkelt inte klarar av att köra genom dessa utan problem och därför protesterar för att få bort dessa.

Dessa bilister åker bil istället för kör bil och är därför i stort sett lika farliga som en berusad bilist i trafiken anser jag.

Jan-Olof Jarsjohn  
Rätan, Jämtland

Debattinlägg från Östersundsposten publicerat med tillstånd från skribenten

## Åtta av tio kör medvetet för fort

Åtta av tio förare säger sig medvetet köra för fort. Det visar en ny SIFO-undersökning som har genomförts på uppdrag av tidningen Vi bilägare.

– Svaren i den här undersökningen stämmer väl med hur det brukar se ut i verkligheten då vi gör hastighetsmätningar i Stockholms stad med omnejd, säger NTF Stockholms läns vd Hans Norbeck.



Hans Norbeck

I den aktuella undersökningen, som presenterades i februari numret av tidningen Vi bilägare, har 1 235 bilägare fått frågan om det händer att de inte håller hastighetsgränsen när de kör bil och hur mycket de i så fall kör för fort. I snitt åtta av tio förare i undersökningen medgav att de ibland kör för fort, 85 % av männen och 74 % av kvinnorna. Hur mycket för fort som respondenterna ansåg sig köra varierade; det vanligaste svaret var högst 10 km/tim för fort.

– Här kan man tänka sig att de som har svarat har haft hastigheten på motorväg/landsväg i åtanke då de har svarat "högst 10 km/tim", men faktum är att denna mån av fortkörning stämmer bra även med hur det ser ut i verkligheten på många 30-sträckor inom Stockholms stad. Det är verkligen beklagligt, men det ger samtidigt en förklaring till att vi får nästan samma resultat av våra hastighetsmätningar år från år, säger Hans Norbeck.

### Modern teknik lösningen

I den aktuella artikeln i Vi bilägare finns också några kommentarer från Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö. Där säger han bland annat att en viktig del för att arbeta in en ny trafikultur ligger i att bygga vidare på den automatiska hastighetsövervakningen (ATK), som idag finns på alltför många olycksdrabbade vägsträckor, bl.a. i Stockholms län.

– Personligen tror jag på en kombination av ATK, ISA (Intelligent stöd för hastighetsanpassning i fordon), attitydpåverkan och en trafikmiljö som signalerar rätt hastighet för att vi ska närma oss en trafikrytm där alla håller hastighetsbegränsningarna. Och med tanke på hur snabbt den tekniska utvecklingen går, så behöver det inte dröja så länge tills vi har nått dit vi vill, avslutar Hans Norbeck.

**För mer information, kontakta**  
Hans Norbeck, 08-705 59 36  
hans.norbeck@ntf.se

### Jämförelse fortkörning

I NTF Stockholms läns senaste hastighetsmätning på 30-sträckor i Stockholms stad körde i snitt närmare sju av tio för fort. Medelhastigheten på de olika sträckorna var 35 km/tim.

### Fakta fortkörning

"Det är väldigt svårt att riktigt förstå hastighetens betydelse men faktum är, att risken för allvarliga skador vid en olycka ökar med 40 procent, om hastigheten ökar med tio procent!"  
Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö i Vi Bilägares artikel.

Källa: "Vi bilägare" nr 2 2005



Stockholms län

Säker trafik i Stockholms läns 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](http://www.ntf.se/stockholm)