

# Säker trafik

i Stockholms län



Nr 2 2004

Avhandling från Karolinska Institutet slår fast:

## Klassbakgrund avgör ungas risk att skadas i trafiken

En persons ursprungliga socioekonomiska tillhörighet påverkar tydligt risken att skadas i trafiken såväl under uppväxten som under perioden som yngre vuxen. Det visas i en aktuell avhandling av Marie Hasselberg, sociolog på Karolinska Institutet.

Skador är den främsta orsaken till för tidig död, allvarlig sjukdom och permanent handikapp bland barn och ungdomar. Uppväxtåren innebär möten med en rad nya situationer och miljöer som kan medföra fler och ökade risker. Ett exempel som kräver uppmärksamhet är trafikmiljön, där unga debuterar som fotgängare, cyklister, mopedister, motorcyklister och bilförare.



Marie Hasselberg

– I samband med detta finns det uppenbara socioekonomiska skillnader i risken att skadas i trafiken, säger Marie Hasselberg, sociolog på Karolinska Institutet och fortsätter:  
– I min forskning har jag bland annat kommit fram till att barn till arbetare har 20-30 procents högre risk att skadas som fotgängare och cyklist jämfört med barn till tjänstemän på mellan- och högre nivå. Skillnaderna ökar när unga börjar använda moped, motorcykel och bil. Då har barn från arbetarhem ändå upp till 70 procent högre risk att skadas.

### Många faktorer påverkar

Marie nämner många möjliga förklaringar till de socioekonomiska olikheterna: Hur mycket barn och unga exponeras för trafik, i vilket typ av fordon de färdas och i vilken mån föräldrar har råd att skaffa rätt skyddsutrustning etc.

– En annan viktig faktor är själva trafikmiljön. Samma typ av olycksfall kan i en viss miljö leda till ett lätt skadefall, medan det i en annan miljö kan mynna ut i en dödsolycka, säger Marie.

Klasskillnaderna beträffande skaderisker bland unga som beskrivs i Marias avhandling gäller alla typer av studerade trafikskador. Den sociala fördelningen skiljer sig däremot emellan olika olyckstyper.

– När det gäller unga bilförare ser man t.ex. att klasskillnaderna är större ju allvarligare skador det handlar om, säger Marie.

Delar av vad Marie har kommit fram till i sin avhandling finns med i den offentliga utredningen ”Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling”, som är ett slutbetänkande av Barnsäkerhetsdelegationen från 2003.

– Jag hoppas verkligen att såväl politiker som myndigheter och frivilligorganisationer är villiga att se de socioekonomiska skillnader som finns och att de är beredda att ta in jämlikhet som en viktig ansats i framtida trafiksäkerhetsarbete. Det är verkligen något som skulle



Foto: Lars Clason/NTF

kunna gynna utvecklingen av barn och ungdomars trafiksäkerhet i 2000-talets Sverige, avslutar Marie Hasselberg.

Helen Sjöberg

### I detta nummer

Klassbakgrund avgör ungas risk att skadas	sid 1
Sju av tio cykelpendlare använder hjälm	sid 2
Kamp för bättre trafikmiljö i Sättra	sid 2
Poståkeriet satsar hårt på sänkt hastighet	sid 3
Körsimulator på trafikskola	sid 3
Kommentaren	sid 4
Lyckat äldreprojekt	sid 4

## Sju av tio cykelpendlare använder hjälm

Cyklister som tar sig till och från Stockholms innerstad i morgonrusningen blir allt flitigare hjälm-användare. Det visar en färsk studie av NTF Stockholms län.



Foto: Lars Clason/NTF

Sedan 1998 gör NTF Stockholms län varje år en mätning av i vilken utsträckning cykelpendlare använder hjälm. I 2004 års studie, som genomfördes i maj/juni, var cykelhjälmsanvändningen 70 % bland de nästan 3 700 studerade pendlarna.

– Det är en ökning med fem procentenheter jämfört med föregående år, vilket är mycket glädjande, säger Per-Åke Tjärnberg, projektledare på NTF Stockholms län och tillägger:

– Cykelpendlare är viktiga förebilder och bidrar med all säkerhet till att allt fler ”vanliga” cyklister bär hjälm.

Studierna av cykelhjälmsanvändning bland cykelpendlare sker mellan kl.07.00

och 09.00 på sju välkända cykelinfaller till Stockholm. Bäst på att använda cykelhjälm i 2004 års studie var cyklister på Stock-sundsbron med 84 % användning, medan hjälmanvändningen på Solnabron var endast 56 %.

**För mer information,**  
se [www.ntf.se/stockholm](http://www.ntf.se/stockholm)

**För ytterligare information, kontakta**

Per-Åke Tjärnberg, tel. 08/705 59 40  
e-post: [per.ake.tjarnberg@ntf.se](mailto:per.ake.tjarnberg@ntf.se)

## Kamp för bättre trafikmiljö i Sätra

- Hyresgästförening ordnade egen hastighetsmätning med stöd av NTF

Parkerade bilar som skymmer sikten vid övergångsställen och höga hastigheter på en 50-väg som korsas av barn på väg till skolan. Sådan är trafik-situationen på Aspsätravägen i Sätra. Genom bland annat stöd från NTF Stockholms län har den lokala hyresgäst-föreningen i Aspsätra nu fått fart på politiker och tjänste-män att göra någonting åt trafiksituationen på Aspsätra-vägen.



Maryanne Björk

Maryanne Björk är mångårig ordförande i Aspsätra hyresgästförening och har tillsammans med sin styrelse drivit frågan om förbättrad trafiksäkerhet på lokalgatan Aspsät-ravägen i Sätra i flera år.

– Vi vill helst att hela gatan ska stängas av för biltrafik; i andra hand att det införs parkeringsförbud på båda sidor. Det har vi påtalat för såväl de lokala politikerna i stadsdelsnämnden som de mer centrala i Stockholms gat- och fastighetsnämnd, säger Maryanne.

### Lån av laserinstrument

Mitt under pågående kamp för trafikmiljön på Aspsätravägen fick Maryanne tipset att kontakta NTF Stockholms län för hjälp och stöd. I kontakten med NTF erbjöds Aspsätra hyresgästförening bl.a. att låna ett laserinstrument för hastighetsmätning i syfte att få fram äkta hastighets-fakta att presentera för berörda beslutsfattare.

– Vi bestämde datum och tid då lokala hyresgästföreningen skulle ut och mäta hastigheter och gissa vad som händer: Ösregn! Trots detta kom några av föreningens eldsjälur till mätillfället och det var riktigt roligt att hantera laserinstrumentet, berättar Maryanne och utbrister:

– Skriv att jag vill rikta ett särskilt tack till familjen Bergström!

### Lovande besked

I skrivande stund har Aspsätra hyresgästförening nyligen fått reda på att gat- och fastighetskontoret stöder föreningens krav på att parkering av trafiksäkerhetsskäl inte längre ska godkännas på Aspsätravägen. För att detta ska kunna realiseras krävs dock att den intilliggande Sätra ishall tar sitt ansvar och bygger en rejäl besöks-parkering för alla bilburna besökare som i dagsläget parkerar hej vilt på Aspsätra-vägen i samband med publika evenemang.



*Aspsätravägens generösa bredd inbjuder till höga hastigheter. Dessutom skymms sikten av parkerade bilar.*

– Det lär väl ta tid innan allt det där blir av, men vi är i alla fall på rätt väg, säger Maryanne.

– Det viktigaste när man som ideell kraft jobbar för en säkrare trafikmiljö är att aldrig ge upp. Det kan du hälsa alla läsare av ”Säker trafik i Stockholms län” som känner igen sig i den här artikeln! avslutar Maryanne Björk, ordförande i Aspsätra hyresgästförening.

Helen Sjöberg

**Fotnot.** Delar av artikeln har tidigare varit publicerad i ”Vi hyresgäster”, en Stockholmsbilaga till tidningen Vår Bostad. Detta med anledning av ett nystartat samarbete mellan NTF Stockholms län och Hyresgästföreningen.

**För mer information,**  
kontakta Helena Hartzell,  
tel. 08/705 59 44, [helena.hartzell@ntf.se](mailto:helena.hartzell@ntf.se)

Efter kritik från NTF:

## Poståkeriet satsar hårt på att få ner hastigheten på sina tunga fordon

”Postens förare är sämst” och ”Yrkesförare usla föredömen i trafiken”. Så yttrade sig NTF i media efter en mätning av yrkesförarens hastigheter i höstas. Kritiken har tagits på fullaste allvar av Poståkeriet i Stockholm, som nu har infört en policy att företagets fordon får rulla i max 80 km/tim på 90-väg.  
– NTFs kritik blev som en spark i baken på oss att på allvar flytta fram positionerna beträffande trafiksäkerhet, säger Roland König, platschef på Poståkeriet i Solna.

Bättre hälsa för chaufförerna, minskade bränslekostnader och ett bidrag till ökad trafiksäkerhet i Stockholmsregionen. Det är huvudorsakerna till att Poståkeriet i Solna nu satsar på att förmå företagets 85 chaufförer att köra saktare än 90-skylltarna i regionen visar. Genom information och utbildning om hastighet på flera arbetsplatsträffar har man lyckats få med de flesta chaufförerna på tåget.

– Det är faktiskt flera personer som har kommit fram till mig och berättat att de känner sig mindre stressade på jobbet sedan de börjat följa den nya policyn, säger Roland König och fortsätter:

– Och det förstår jag. Med 80 km/tim som maxfart behöver man ju inte ens tänka tanken att köra om fordonen framför! Dessutom tror jag att våra chaufförer som följer policyn har en lugnande effekt på trafiken runt omkring.

### Kunskap ger insikt

Roland berättar vidare att några av chaufförerna har blivit så intresserade av hastighetsfrågan att de tagit fram egna räkneexempel. I ett fall kom ett par förare fram till att tidsförlusten blir endast tre och en halv minut på sträckan Tomteboda – Märsta då en lastbil håller 80 km/tim jämfört med 90.

– Jag tror att det är precis den typ av insikter som behöver göras för att en person ska vara villig att ändra sin attityd.



Roland König,  
Poståkeriet i Solna

Samtidigt som Poståkeriet satsar på trafiksäkerhet, sparar man också pengar på de sänkta hastigheterna. Roland räknar bl.a. upp lägre bränslekostnader och mindre slitage på fordon respektive däck som direkta besparingar.

– Vi räknar med att spara 5 – 10 % av bränslekostnaden bara genom den aktuella hastighetssänkningen. Det blir minst sagt mycket pengar på ett år!

### Direkt feedback

Men det räcker förstås inte att utbilda och införa en policy för att få ett helt åkeri att tänka i nya banor beträffande hastighet. Vad som också krävs är uppföljning och dialog med de enskilda förarna, något som praktiseras dagligen på Poståkeriet i Solna.

– Vi tar helt enkelt stickprov ur fordonens färdskrivarblad. Visar dig sig då att någon förare ligger för högt beträffande hastigheter, så brukar jag ta ett snack med vederbörande, säger Roland.

– Visst finns det ett fåtal som opponerar sig mot den nya policyn, men de flesta är villiga att tänka om. I alla fall när budskapet har nöts och blötts några gånger.

### Kappkörning historia

Samtalet glider vidare in på ett numer historiskt öknamn på Postens tunga fordon – ”Gula faran”:

– Det där var på 70-80-talet då kappkörningen bland yrkeschaufförer var som värst, inte bara bland Postens fordon, säger Roland och suckar lite.

– Jag minns själv hur jag som ung förare tävlade med mina kollegor om att få ihop längsta möjliga kafferast genom att köra fort. Det var naturligtvis vansinnigt och som tur var är det bara historia nu.

Intervjun avslutas med att jag blir visad Poståkeriets nationella trafiksäkerhetspolicy, som nyligen lagts ut på SEKO Poståkeriets hemsida:

– I den nationella policyn finns ”bara” krav på att lagstadgade hastigheter ska hållas, medan vi i Åkeriområde Stockholm alltså går steget längre. Det tycker jag är ett bra exempel på vår vilja att gå i täten i hastighetsfrågan, men jag hoppas förstås att de andra åkeriområdena snart kommer efter, avslutar Roland König.

Helen Sjöberg

Fotnot. Policyn 80 km/tim på 90-väg gäller med undantag av transporter till och från Arlanda respektive Uppsala.

## Trafikskola vid Globen först med körsimulator

Ratt, pedaler och växelspak.  
Därtill fem datorskärmar som simulerar verklig trafikmiljö.

Sedan ett drygt år tillbaka kan bilskoleelever knutna till Globens trafikpedagoger lära sig grunderna för hur bilen manövreras i Sveriges första körsimulator i trafikskolemiljö.

– Intresset för körsimulatorens är stort bland våra elever, inte minst för att det är ett billigt sätt att lära sig bilkörningens grunder, säger Jeanette Jedback, trafikpedagog och ägare av trafikskolan Globens Trafikpedagog AB.



Läs mer om körsimulatorens på [www.ovningskor.nu](http://www.ovningskor.nu)

## Kommentaren

### Cykeltankar försommaren 2004



Cykelsäsongen är i full gång och hjälm-användningen går mot nya höjder (Se sidan två i tidningen).

Man funderar också lite på om den nya lagen om användning av cykelhjälm för barn upp till 15 år kommer att få någon större effekt på hjälm användningen och likaledes cyklingen. Men nog måste ett lagtvång vara det bästa argumentet för föräldrar att ta till gentemot hjälmotsträviga tonåringar!

Kommer det att bli färre cyklisterna nu? Det undrar man ängsligt från cyklistorganisationerna. En del verkar tro att en cykelhjälm lag kommer att bli domedagen för cyklingen i Sverige. Sådana attityder har vi på NTF Stockholms län emellertid inte mött i någon större utsträckning bland allmänheten. När vi för några år sedan frågade ett par tusen cyklisterna om de tänker sluta cykla om lag införs, så var det bara några få procent som svarade ja.

Våra isländska trafiksäkerhetsvänner har faktiskt observerat en ökning av antalet cyklisterna sedan man införde cykelhjälm lag där. Och från det gamla välanvända exemplet Australien kunde de se endast en tillfällig minskning av cyklingen direkt efter införande av en cykelhjälm lag, medan den inom två år var tillbaka på ursprungsnivå. Det väsentliga var samtidigt är att ANTALET HUVUDSKADOR MINSKADE MED 70%.

Polisen har också meddelat viss tveksamhet mot en cykelhjälm lag. Dels på grund av bristande resurser, dels för att det kan vara knepigt att lagföra minderåriga, men det är ju ingen större skillnad jämfört med t.ex. cykling utan lyse.

Slutligen en nyhet: Anmäl gärna felaktigheter i din cykelmiljö på [www.ntf.se/stockholm/cykelsakerhet](http://www.ntf.se/stockholm/cykelsakerhet).

Ha nu en riktigt skön cykelsommar!

Hälsar Per-Åke Tjärnberg

## Lyckat äldreprojekt gav samarbete och förbättrade trafikmiljöer

Under fyra år har upp till 4000 pensionärer i Sverige arbetat ideellt med kartläggning av farliga trafikmiljöer och rapportering till berörda väghållare. Projektet, som har kallats Äldre oskyddade trafikanter, har nu utvärderats med gott resultat.

5 166 inrapporterade problem och brister i trafikmiljön. Det blev skörden av upp till 4 000 pensionärens ideella arbete med att granska sin lokala trafikmiljö under 2001 och 2002. Projektet Äldre oskyddade trafikanter inleddes år 2000 med en förberedande utbildning av pensionärsorganisationernas ca 300 distriktsombud och avslutades 2003 med en uppföljning av huruvida inrapporterade brister blivit åtgärdade eller ej.

– Uppföljningen visar att 45 % av de brister som inrapporterades under åren 2001-2002 har åtgärdats eller påbörjats. Det måste ses som ett mycket gott resultat, säger Eva Andersson, ansvarig för målgruppen Äldre i trafiken på NTF centralt.

### Samarbete över gränser

Förutom konkreta förbättringar av trafikmiljöer, har projektet bidragit till att skapa ett mycket positivt samarbete mellan de olika pensionärsorganisationerna. Lars Furehed, ordförande i Äldres trafiksäkerhetsråd i Stockholms län och PRO-medlem, kommenterar:

– Projektet har tydligt visat på den enorma kraft som finns inom pensionärsorganisationerna och att vi tillsammans är en stor och viktig resurs i hela trafiksäkerhetsarbetet.

I en slutgiltig utvärdering från våren 2004 konstateras bl.a. att projektet Äldre oskyddade trafikanter har lett till ett ökat engagemang och en ökad medvetenhet om trafiksäkerhet bland dem som deltagit. Dessutom ses det som mycket positivt att nära nog hälften av alla brister som väghållarna har fått kännedom om har åtgärdats. Därmed har projektet Äldre oskyddade trafikanter mer än väl uppnått sitt



Foto: Lars Clason/NTF

ursprungliga syfte och det har till på köpet bidragit till ett unikt samarbete de olika pensionärsorganisationerna emellan.

Under 2004 övergår det avslutade projektet Äldre oskyddade trafikanter till ordinarie föreningsverksamhet ute i de olika pensionärsorganisationerna.

Helen Sjöberg

### Projektet Äldre oskyddade trafikanter i Stockholms län 2000-2003

Antal engagerade grupper: 285

Totalt antal rapporterade brister: 1.400

Varav åtgärdade/påbörjade: Tyvärr okänt

### För mer information, kontakta

Per-Åke Tjärnberg, tel.08/705 59 40, [per-ake.tjarnberg@ntf.se](mailto:per-ake.tjarnberg@ntf.se)



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](mailto:helen.sjoberg@ntf.se)

Ansvarig utgivare: Hans Norbeck

[www.ntf.se/stockholm](http://www.ntf.se/stockholm)