

Säker trafik

i Stockholms län



Nr 4 2004

Farlig för andra – och sig själv:

Många stadsjeepar på liten yta i Stockholm

Just nu går utvecklingen åt fel håll – mot allt fler stadsjeepar (SUV:ar). Det skriver försäkringsbolaget Folksam på sin hemsida. Samtidigt presenterar branschorganisationen Bil Sweden försäljningsstatistik, där SUV:ar framställs som "ett utpräglat bruksfordon i glesbygden" som kontrast mot den bild av trendriktigt stadsfordon som ofta syns i andra sammanhang.

Men oavsett att Stockholm hamnar i botten på Bil Swedens så kallade SUV-topp, så rullar cirka 120* nya stadsjeepar per månad ut i Stockholmstrafiken.

Terrängbilen, även kallad stadsjeep eller SUV (Sports Utility Vehicle), har blivit allt mer populär. Genom sin storlek och höga frontstruktur orsakar den tyvärr en kraftigt ökad skaderisk för motpartens passagerare. Stadsjeepens design ökar också skade- och dödsrisken för oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklisterna.

– När det gäller tvåbils-kollisioner, så kan man säga att stadsjeepen använder motpartens bil som deformationszon. Det är också en vanlig missuppfattning att stadsjeepar generellt skulle ha en högre egen säkerhet jämfört med personbilar. Denna skiljer sig åt mellan olika SUV:ar, precis som mellan personbilar. Däremot finns amerikanska siffror som pekar på att SUV:ar oftare åker av vägen p.g.a. sin högre tyngdpunkt, säger Sigrun Malm, trafikförsäkringsforskare på Folksam. Detta är kalla fakta om stadsjeepars bristande trafiksäkerhet, fakta som sällan



En allt vanligare syn i bostadskvarter i och kring Stockholm.

kommer fram i medias beskrivning av denna populära fordonstyp. I stället skrivs stadsjeepar ofta odelat positivt i artiklar med rubriker av typen "Stadsjeepen – mer praktisk än en kombi" (Aftonbladet den 4 november 2004), något som knappast minskar de trafikfarliga stadsjeeparnas popularitet.

– Och inte heller bilbranschen tar något ansvar för bilköparnas intresse för dessa "aggressiva" personbilar som i bland väger dubbelt så mycket som en vanlig personbil. I stället säger man att "Vi tillverkar bara bilar som folk vill ha" och på så sätt växer flottan av SUV:ar på våra vägar, säger Sigrun Malm.

Missvisande Stockholmsstatistik

När det gäller miljöproblem, så har kritiken mot de bränsleslukande stadsjeeparna varit desto hårdare från ledande miljöorganisationer. Detta har man på branschorganisationen Bil Sweden försökt stävja genom att i en undersökning påvisa att endast runt 5 % av de bilar som säljs i Stockholm är SUV:ar, medan siffran för Norrlandskommuner som Strömsund och Åre är uppe en bit över 20 %.

– Genom att presentera nyförsäljningen av SUV:ar procentuellt per kom-

mun på detta sätt, försöker man på Bil Sweden tvätta bort miljörelsens bild av stadsjeepen som ett "onyttigt Östermalmsfordon som borde straffbeskattas", säger Helen Sjöberg på NTF Stockholms län som gjort en mindre granskning av branschen och fortsätter:

– Men ser man till *antalet* stadsjeepar i kommunen Stockholms stad, så såldes över 100 nya bara i september i år. Det tycker jag säger mer om förekomsten av stadsjeepar på den lilla ytan Stockholm än vad Bil Swedens procentuella siffra gör. Men oavsett *hur* statistiken presenteras, så är det ett faktum att allt fler stadsjeepar i Stockholm bidrar till såväl försämrad trafiksäkerhet som miljö för oss alla som bor och lever här.

Fotnot: Siffran 120* är hämtad från uppgifter kring nybilsförsäljningen i Stockholms stad i september 2004.

Källor: Folksam, Bil Sweden, Statistiska centralbyrån, Aftonbladet och Dagens Nyheter

I detta nummer

Många stadsjeepar på liten yta	1
Vinnare av limericktävling	2
Cykelbanor avstjälningsplats?	2
Med hopp om 30-zoner...	2
Uppmärksam kampanj	2
Ökning av viltolyckor	3
Kommentaren	4
Falck satsar på trafiksäkerhet	4
Råd för oskyddade trafikanter bildat	4

Marianne vann limericktävling om reflexer

Marianne Hammarlid från Enskede blev glad vinnare i en limericktävling om reflexer, som anordnades under Radio

Stockholm och NTF Stockholms läns årliga reflexkampanj i november.

– Jag blev både häpen och full i skratt då jag hörde meddelandet på min telefonsvarare, berättar Marianne och fortsätter:

– Att få förstapriset utdelat i direktsänd radio från Slussen tidigt en morgon var en rolig grej.



Jag var inte alls nervös utan skulle mycket väl kunna tänka mig att jobba på radio!

Förstapriset i tävlingen bestod av ett gediget, och av Marianne välkommet, paket med olika reflexer. Reflexvästen som ingick i paketet fick

dock sluta som lottovinst i den kör som Marianne är medlem i, så vem vet var den har hamnat nu!

*"Det var en man från Gubbängen
Som ständigt vände på pengarna
För snål för reflex
ville hellre ha sex
Han stanna helt enkelt i sängen"*

Cykelbanor avstjälpningsplats för snö?

– Snöröjning av cykelbanor – existerar det? Ja, det kan man fråga sig, säger Per-Åke Tjärnberg på NTF Stockholms län, som testat framkomligheten på ett antal av stadens cykelbanor under vinterns första snökaos.

– På många platser verkar cykelbanorna ha blivit rena snöupplagen i stället för de trygga transportvägar för året runt-cyklister, som de väl ändå är menade att vara. Skärpning Stockholms stad!

Hälsar Per-Åke Tjärnberg, 08/705 59 40
per.ake.tjarnberg@ntf.se



Cykelbana på Folkungagatan den 26 november.

Uppmärksammas Ris- och Roskampanj

Runt 1200 besökare på kampanjsajten och drygt 100 inlägg blev resultatet av kampanjen Ris & Ros, som genomfördes i vecka 46-47. Flest ris fick SL tätt följd av Taxi Stockholm.

– Kollektivtrafiken och taxiresor är kanske det som ligger närmast till hands att tycka till om och den yrkestrafik som engagerar oss mest, säger Linda Hallenberg, projektledare.

Veckorna 46 och 47 genomförde NTF Stockholms län, tillsammans med en rad medlemsorganisationer, kampanjen Ris och Ros. Kampanjen uppmanade trafikan-

ter att vara uppmärksamma på yrkestrafiken och höra av sig till företag när de såg någon som gjorde något bra respektive något fel i trafiken.

Tillsammans med våra medlemsorganisationer Hem och Samhälle, Cykelfrämjandet, MHF, SKBR, pensionärsorganisationerna, Stockholms trafikskolors förening, Föräldraalliansen och FMK, så spreds information om kampanjen via flygblad, e-post, hemsida, stortavlor och mun till mun-metoden. Totalt delades runt 20 000 flygblad ut, stortavlor om kampanjen satt upp i två veckor och i samarbete med Radio Stockholm berättade vi om kampanjen i radio vid två tillfällen.



Med hopp om 30-zoner...

I skrivande stund är allt förberett inför införande av 30-zoner i Stockholm den 14 februari nästa år. I detta nu fattas bara ett formellt beslut av Gatu- och fastighetsnämnden den 16 december.

– Ett beslut om 30-zoner har mycket stor betydelse för att öka tryggheten och säkerheten i Stockholm stad. Det måste sedan följas upp med hastighetsmätningar för att se vilka gator som behöver hastighetsdämpande åtgärder, så att hastighetsgränsen följs, säger NTF Stockholms läns vd Hans Norbeck.

Huvudgatorna omfattas inte av 30-zoner, något som flera stadsdelar tagit upp i sina remissvar. Vissa stadsdelar vill att även huvudgatorna ska ingå i 30-zonerna och fler har påtalat behovet hastighetsdämpande åtgärder på huvudgatorna.

– Om beslut om 30-zoner fattas, måste Gatu- och fastighetskontoret skyndsamt arbeta fram trafiksäkra lösningar också för stadens huvudgator, eftersom de flesta trafikolyckor inträffar där, påpekar Hans Norbeck.

Läs mer om införandet av 30-zoner på www.stockholm.se/30

– Det är roligt att så många medlemsorganisationer deltog i arbetet och att många var nyfikna och besökte vår kampanjsajt. Sen hade vi kanske hoppats på att fler skulle ta chansen att lämna synpunkter, säger Linda Hallenberg.

Hur många som valde att ringa till företagen finns det ingen statistik på, så antalet som valde att tycka till kan vara mycket högre än de drygt 100 inlägg som kom på webbsajten.

Undrar du vad förkortningarna SKBR, FMK etc. står för?

Läs om NTF Stockholms läns medlemsorganisationer på www.ntf.se/stockholm

Dramatisk ökning av antalet viltolyckor i Stockholms län

Nästan en fördubbling av antalet viltolyckor mellan 2003 och 2004: Det är vad som har drabbat invånare och djur i vilttäta Stockholms län enligt statistik från organisationen SES, Trafiksäkerhet och Eftersök i Samverkan.

– Stockholms län kommer på tredje plats i viltolycksstatistiken i Sverige. Faktum är, att vi som bor här kör omkring i ett Kolmården i miniatyr, säger Karl-Axel Öst, ansvarig för viltolyckor inom polisen i Stockholms län och aktiv inom SES-gruppen.

Hälften av alla trafikolyckor i Sverige och i Stockholms län utgörs av kollisioner med vilt. Ändå befinner sig viltolyckorna i en relativt anonym tillvaro, förmodligen p.g.a. att det oftast ”bara” är det påkörda djuret som skadas.

– Men med den ökande vildsvinstammen i Stockholms län, kommer vi även att se en ökning av antalet personskador i samband med viltolyckor, berättar Karl-Axel Öst.

Fler personskador

Och en ökning av antalet anmälda personskador till följd av viltolyckor har redan kunnat skönjas i Vägverkets statistik. Under de senaste åren har antalet anmälda personskador i samband med viltolyckor i Stockholms län nämligen ökat i stadig takt - från 28 stycken 1996 till 71 stycken 2003. Och det är inga ”smådjur” som körs på: Bara under det första halvåret 2004 har det skett cirka 1 200 rådjursolyckor och 70 älgolyckor i Stockholmsområdet.

– Ja, du kan inte ana vad rådjuren trivs bra i radhusträdgårdarna i Vällingby! säger Karl-Axel Öst lite skämtsamt. Annars ser vi den allra största koncentrationen av viltolyckor längs kustvägen i Roslagen och på och kring Nynäsvägen från Handen och söderut. I år är det dessutom

ett par vargar som råkat illa ut i trafiken och det närmare stan: En i Täby och en på Södertörn!



Även om flertalet olyckor inte slutar så drastiskt som på bilden, så kostar de samhället mycket pengar. Foto: Olof Carlsson

Högre anmälningsbenägenhet

Stefan Holm är nytillsatt länsansvarig jägare inom SES-gruppen i Stockholms län. Han tror att ökningen av viltolyckor – med och utan personskador – i Stockholms län kan förklaras till stor del dels med det ökande trafikflödet i länet, dels av att människor i större utsträckning anmäler viltolyckor till polisen.

– Sedan den 1 september 1998 har vi en lag på både anmälningsplikt till polisen och markering av platsen vid kollision med de flesta typer av vilt och det verkar det som om allt fler bilister har kännedom om, säger Stefan Holm.

Upplevd höjd status för eftersök

Stefan berättar vidare om de 368 (!) frivilliga jägare som, ideellt och dygnet runt, arbetar med så kallat eftersöksarbete längs våra vägar i Stockholms län.

– Under de senaste åren har vi blivit mer synliga ute på vägarna, bland annat på grund av att Vägverket har sponsrat oss med reflexvästar med texten ”Viltolycka Eftersök” på. Det tror jag har bidragit till att höja statusen på eftersöksarbetet och så medför det automatiskt att bilisterna lättar på gasen då de får syn på oss längs vägarna, vilket är bra både för jägarna och för bilisternas egen säkerhet på den fortsatta färden, avslutar Stefan Holm.

Fotnot: Trafiksäkerhet och Eftersök i Samverkan – SES = Polisen, SOS Alarm, Älgskadefondsforeningen, Svenska Jägareförbundet, Jägarnas Riksförbund, Bilprovningen, NTF, Vägverket och Naturvårdsverket.

Om olyckan är framme

- Varna andra trafikanter: Sätt ut varningstriangel
- Ta hand om skadade
- Larma polis - SOS 112
- Markera platsen där kollisionen inträffade.
- Lämna utförlig vägbeskrivning.
- Försök inte själv ta hand om eftersök av det skadade djuret

Vill du veta mer om viltolyckor och den lagstiftning som råder?
Se www.ses-gruppen.se

Kommentaren

Yrkesförare "Vägens Riddare"?



"Nio av tio taxibilar kör för fort." Så lät en i media uppmärksammas nyhet från NTF Stockholms län och Yrkestrafikrådet från i slutet av november i år.

För 30 år sedan var det yrkesförarna som satte normerna i trafiken genom att följa gällande trafikregler. I dag är det lite si och så med detta genom överskridande av gällande hastighetsgränser, dålig bältesanvändning (lag sedan 1999) och för korta avstånd till framförvarande fordon. Man skulle kunna säga att glorian har hamnat lite på sned genom de många yrkesförare som betar sig oansvarigt i trafiken. Det är förstås inte alla som uppträder illa, men de som inte följer gällande regler gör att även de som handlar rätt för stå vid skampålen för dåligt uppträdande.

Vi inom Yrkestrafikrådet jobbar alltid med att förmedla att det inte går att ursäktas sig med ett "Jag måste hålla tidtabellen" eller ett "Kunden kräver att jag är på Arlanda en viss tid" alternativt "Butiken/restaurangen kräver att jag är där med varorna vid ett visst klockslag". Det är helt enkelt du som förare som har ansvaret att följa gällande trafikregler oavsett vad kunderna kräver och för det ska du ha din arbetsgivares stöd!

Yrkestrafikrådet motto är att yrkestrafiken i Stockholms län skall vara bäst i landet på att följa regelsystemet i trafiken. Och för att detta ska kunna förverkligas krävs insatser från alla håll: Från företagen, från yrkesförarna, från NTF och från Yrkestrafikrådet.

Nu är det hög tid att vi alla börjar jobba på att återupprätta yrkesförarnas status till att bli betraktade som Vägens riddare!

Harald Ljung
Ordförande YTR Stockholms län

Falck satsar stort på trafiksäkerhet

Räddnings- och säkerhetsföretaget Falck Sverige är ett av allt fler yrkestrafikföretag som satsar föredömligt hårt på att implementera ett nytt trafiksäkerhetstänkande i sin organisation.

– Våra 700 fordon är företagets ansikte utåt och därmed vårt bästa marknadsföringsinstrument. Självklart är det därför viktigt att omgivningen får en positiv bild av hur dessa fordon framförs i trafiken, säger Roland Berndt, informationschef på Falck.

En kraftigt nedåtgående medelhastighet på 30-sträckor är kvitto på Falcks arbete att ta trafiksäkerheten på allvar i den löpande verksamheten.

– Sedan ni på NTF började förse oss med fakta svart på vitt beträffande fortkörningar, så har vi börjat ta varje sådan

rapport på högsta allvar. Det görs genom systematiska uppföljningssamtal med de aktuella förarna, något som i de allra flesta fall uppfattas positivt, berättar Roland

Vidare arbetar nu Falck, i samarbete med NTF Stockholms län, med att ta fram en trafiksäkerhetspolicy som ska gå i linje med redan befintliga policys för kvalitet och miljö.



Roland Berndt

– Trafiksäkerhet, miljö och fordons ekonomi går ju ofta hand i hand. Genom att utbilda alla våra förare i t.ex. Eco Driving, hoppas vi kunna slå flera flugor i en smäll inom dessa tre viktiga områden, säger Roland.

Arbetet med Falcks trafiksäkerhetspolicy pågår i skrivande stund som allra bäst och under 2005 väntar lite mer konkreta åtgärder för att sätta fokus på trafiksäkerheten i företaget.

– Kanske blir det "Hur kör jag?-dekal" på alla våra fordon, kanske blir det något annat. Huvudsaken är i all fall att varje förare ska kännas sig som en viktig pusselbit i vår växande satsning på trafiksäkerhet, avslutar Roland Berndt.

Råd för oskyddade trafikanter bildat

Många var de eldsjälarna med varierande bakgrund som anmält intresse av att delta i NTF Stockholms läns nystartade Råd för oskyddade trafikanter. Till ett första uppstartsmöte den 30 november kom personer med anknytning till bland annat Hyresgästföreningen, olika handikapporganisationer och organisationer med intresseområden som barn, kollektivtrafik, cykling och gåendes säkerhet.

– Vi kunde snabbt enas om att rådet ska arbeta opinionsbildande. På så sätt hoppas vi kunna bli en stark röst i media för Stockholms alla oskyddade trafikanter, säger Linda Hallenberg, projektledare på NTF Stockholms län.

På programmet för det nystartade rådet står nu att arbeta fram en gemensam plattform att agera utifrån framöver. Ett nytt möte har också planerats till den 1 februari nästa år.

För mer information, kontakta Linda Hallenberg, 08/705 59 48 linda.hallenberg@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
(all redaktionell text där inte annat anges)

Ansvarig utgivare: Hans Norbeck

www.ntf.se/stockholm