

Aktivitetsmöte om äldre i trafiken 22 mars 2018



Gunnar Carlsson, vårt trafikombud, med forskarbakgrund och ett förflutet på NTF och som SPF:s sakkunnige i trafikfrågor ställde upp för att föreläsa om sitt specialämne.

Tyvärr hade inte fler än ett 20-tal personer kommit för att lyssna. Det var synd, för det var ett mycket intressant föredrag och många i publiken hade också egna frågor, som Gunnar besvarade.

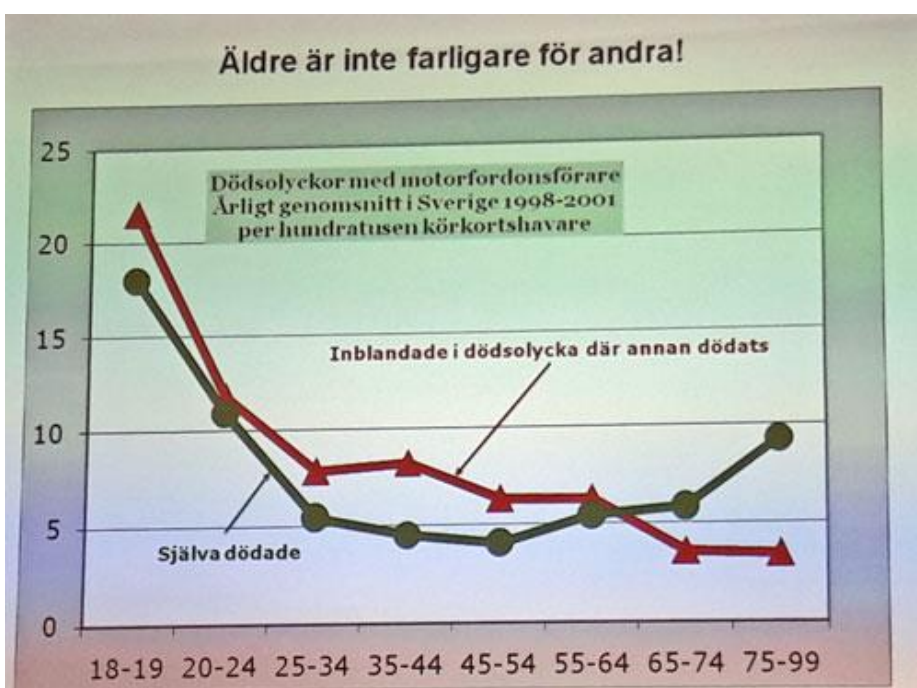


Gunnar inledde med att ge en överblick över trafikolyckor i världen.

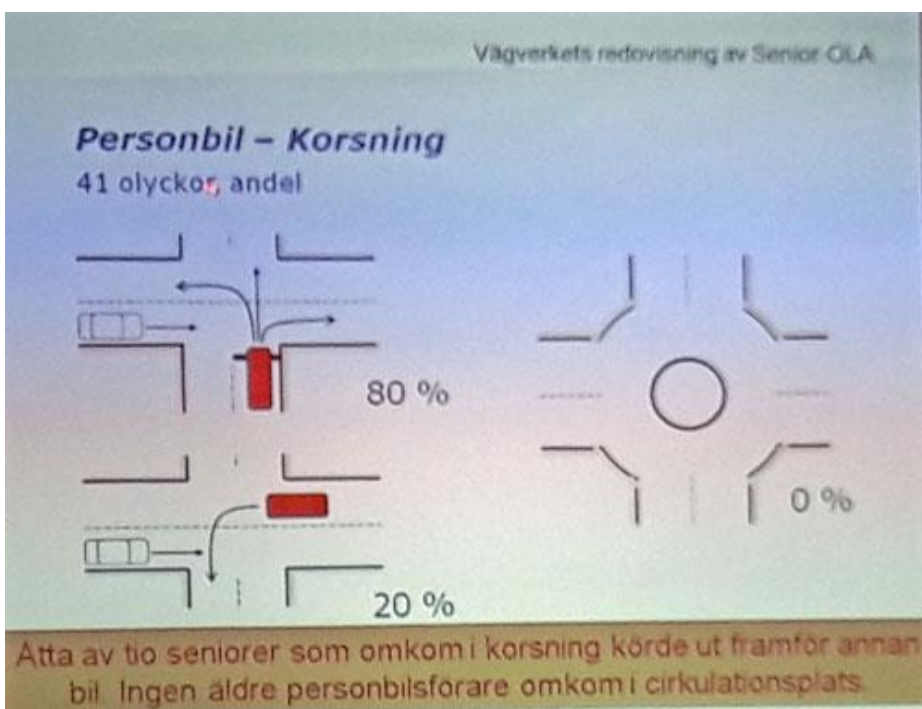
Trots att det är ofantligt många som dödas i trafiken varje dag, har inte trafikproblemen uppmärksamats så som de borde: Lika många dör i trafiken varje dag(!) som de som dog i 11 septemberkatastrofen i New York!



Den här bilden visar vilka olika typer av trafikolyckor som drabbar människor i olika åldrar. *Bilförare* (det blå fältet) drabbas mest i 18 - 20-årsåldern medan *gångtrafikanter* (det gröna fältet) drabbas mest i högre åldrar (den högersta stapeln).



Men äldre bilförare är inte farliga för andra, vilket man ibland hör.



Den farligaste situationen för äldre bilförare är korsningar.

Även upphinnandeolyckor (= för korta avstånd!) orsakas ofta av äldre bilförare.



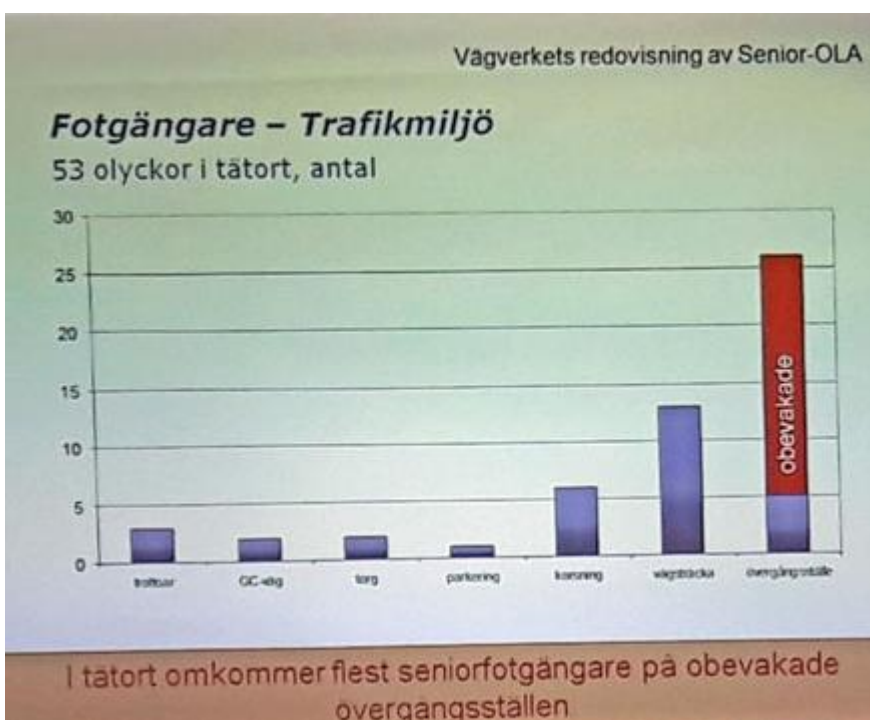
Gunnar berättade med stor inlevelse om hur äldre fungerar i trafiken.

Äldre Bilförare

- Är bättre på att följa hastighetsgränser!
- Är bättre på att köra nyktra!
- Är bättre på att använda bälte!

- Är sämre på att köra i korsningar!
- Är sämre på att hålla tillräckligt avstånd!

Äldre bilförare är bättre än yngre på vissa saker också enligt bilden till vänster.



Obebakade övergångsställen är farliga för äldre fotgängare.



Gunnar förklarade att vi äldre *inte* drabbas av *fler* trafikolyckor än yngre, men *våra skador blir värre*, eftersom vi är skörare

Nollvisionen och det ökande antalet äldre

- Nollvisionen antogs av en enig riksdag 1997.
- Visionen innebär att vi på sikt ska utforma vägtrafiken så förlåtande att inga personer som följer lagar och regler ska dö eller skadas allvarligt p.g.a. trafikolyckor.
- Dimensionerande för anpassningen av vägtrafiken är de sköraste trafikanterna.
- Visionen innebär ett delat ansvar mellan systemutformare (politiker, väghållare, bilfabrikanter, polis m.fl.) och trafikanter.
- Det första etappmålet för Nollvisionen var en halvering av antalet dödade på 10 år.

”Nollvisionen” har inte levt upp till sina fina mål vad det gäller framför allt den tredje punkten: Anpassning efter de sköraste trafikanterna, d.v.s. de äldre.



Mycket har gjorts som har fått ner dödsolyckorna vad gäller väghållningen, t.ex. mitträckena som förhindrar frontalkrockar.

Även bilfabrikanterna har på olika sätt (krockkuddar m.m.) bidragit.

De viktigaste komponenterna i trafikantansvaret

Beteende	Nuvarande laglydnad	Effekt på dödade vid 100% laglydnad
Hastighet	45%	-30%
Alkohol/Droger	99%	-20%
Bälte	87%	-10%
Total effekt		-50%

Vi själva som trafikanter måste också ta vårt ansvar. Om alla skulle vara laglydiga vad gäller hastighet, alkohol/droger och bältesanvändning så skulle antalet dödsolyckor minska med hälften!

Fallolyckor.
Singelolyckor för gående.

Ett dolt problem!!!

Ett problem, som inte hade uppmärksamats förrän man i statistiken över trafikolyckor lade till sjukhusens siffror, var hur många fotgängare som skadades i halkolyckor på gator och vägar.

Kostnaden för fotgängares halkskador

Gudrun Öberg et al. VTI rapport 735, 2012.

- I de flesta kommunerna ligger skadekostnad för fotgängare på is/snöväglag på cirka 5–6 gånger högre än den totala kostnaden för vinterväghållningen.
- Vinterväghållningskostnaden för gångytor är en mindre del av den totala vinterväghållningskostnaden.
- Det är därmed klart att skadekostnaden är betydligt högre än vinterväghållningskostnaden för fotgängare.

Halkskador orsakar enorma kostnader, som skulle kunna undvikas med bättre vinterväghållning av gångbanor och trottoarer.

Hur allvarliga är fallolyckorna jämfört med trafikolyckorna?

Skador i Stockholm 2012

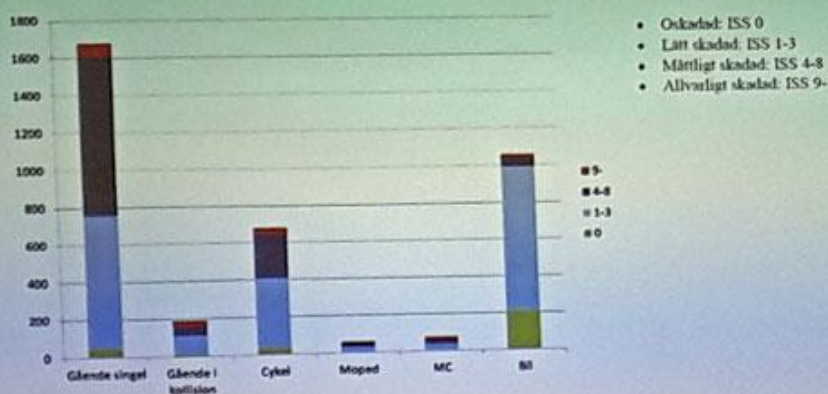


Diagram 16. Skadade efter skadegrad (ISS) och färdstätt år 2012 enligt sjukhusen

Av stapeldiagrammet på bilden kan man se att gående (vänstra stapeln) ofta får allvarligare skador (mörkblått och rött) än bilister (högra stapeln), som ofta kommer undan med lätta skador (ljusblått).

Slutsatser

- De äldre är inte farligare för andra.
- Äldre trafikanter är föredömen.
- Äldre får ta en oproportionerligt tung del av skador och död.
- Detta beror på att de äldre är skörare och att andra trafikanters hastigheter är för höga.
- Äldre gåendes fallolyckor är ett försummat problem som i Stockholms stad är lika stort som de vanliga trafikolyckorna.
- De äldre är Nollvisionens största utmaning.

Gunnar hade sammanställt några intressanta slutsatser.

Gratis kollektivtrafik för 65+ i Göteborg

- Infördes januari 2008
- Gäller lågtrafiktid.
 - Måndag-fredag 8.30-15.00 och 18-06.
 - Lördag, söndag och helgdagar dygnet runt.
- 82% av 65+ (63 500) hade ett aktivt kort efter ett år.

Vår förening har – utan gehör - genom motioner till SPF:s distriktsstämma verkat för gratis kollektivtrafik för pensionärer, åtminstone under lågtrafik.

Detta har genomförts i några städer, bl.a. Göteborg, med intressanta resultat.

Vad hände?

- De äldres resor fördubblades.
- Man klarade ökningen utan att sätta in fler spårvagnar eller bussar.
- Kostnaden för förlorade biljettintäkter och för kortet uppgick till 50 miljoner kr per år.
- Utnyttjandet av färdtjänst minskade med 2%.

Samhällsekonomi

- Pensionärerna ute mer, mer sociala, minskad isolering.
- Rör på sig mer, bättre hälsa.
- Färre bilresor(miljö, slitage, olyckor, trafik kostnad)
- Mindre biljettintäkter. Kostnad för kommunen.
- Minskad kostnad för kommunens färdtjänst
- Inte utökad kollektivtrafik.
- Inte fler fall i vagn.
- Senarelägger troligen behov av färdtjänst, hemtjänst, sjukvård och omsorg.

Slutsats



- Gratis kollektivtrafik för 65+ är inte bara bra för samhällsekonomi utan också för kommunens ekonomi.
- Vi bör vända på argumentationen och fråga kommun- eller landstingspolitikerna hur de kan låta bli att införa gratis kollektivtrafik och därigenom dra på kommunen eller landstinget extra kostnader?

Även här är slutsatserna intressanta.

Man kan ju undra varför politikerna inte ens bryr sig om ekonomiska realiteter...?