



TRAFIKKOLLAGE: LOKATIDNINGEN MITT I: S BILDARKIV

De gasar mer, bromsar senare och orsakar flest dödsolyckor. Om männen körde mer kvinnligt skulle antalet döda i trafiken minska med 40 procent. Och värst av alla bilförare är unga män.

● Text: Åsa Görnerup Faith-Ell ● Foto: Ulrika Lind

Varning för män

Den vita skåpbilen med företagslogo lägger sig demonstrativt en halv meter bakom oss när vi svänger ut på väg 73. Föraren girar tvärt, kör om och placerar sig en meter bakom nästa fordon. När den unge mannen så småningom svänger av blänger han ilsket genom sidorutan. Om blickar kunde döda.

Tilltaget hade kostat 2 000 kronor i böter om polisen hade sett det.

Vi har just gett oss ut i Stockholmstrafiken för att se hur det är med laglydigheten. I baksätet sitter trafiksäkerhetsexperten Nils Petter Gregersen på NTF, Nationalförbundet för trafiksäkerhetens främjande.

– Killar är mycket mer testosteronstyrda än tjejer. Det här med att tävla vid rött ljus förekommer inte bland tjejer, säger han.

Nils Petter Gregersen är säker på sin sak. NTF:s forskning visar att unga män ligger närmare andra bilar, de kör fortare, bromsar senare, är sämre på att använda bilbälte och har över huvud taget en mer provocerande körstil. De vill visa att de är vuxna och testa gränser.

– Det är inte alls lika viktigt bland tjejer. Det handlar bland annat om manliga och kvinnliga hormoner.

Män tror att de är bättre på att köra bil än kvinnor, och även om de möjligen är bättre på att manövrera och parkera i trånga utrymmen har det inget med trafiksäkerhet att göra. För i trafiken går högmod före fall. Om de körde lika säkert som kvinnorna skulle antalet trafikdöda minska med 40 procent, enligt en rapport från Statens institut för kommunikationsanalys 2007.

– Unga bilförare är generellt överrepresenterade i trafikolyckor, inte bara för att de är unga, utan för att de är oerfarna.

Först när kvinnan är 22–23 år är den främre pannloben utvecklad. För mannen tar det ytterligare tre fyra år. Från den delen

av hjärnan styrs attityder, konsekvenser av beteenden, riskbedömning och förmågan att visa hänsyn. Det visar hjärnforskning som har gjorts på senare år.

Vi stannar till vid ett grådaskigt Stureplan, där bilarna kör huller om buller.

Bakom ryggen på Nils Petter Gregersen går en kvinna över övergångsstället samtidigt som en taxibil svischar förbi på en fotlängds avstånd. Den manlige chauffören i V70:n parkerar vid taxizonen några meter längre fram, där bilarna står i dubbla led med

varningsblinkers på. En likaledes manlig kollega backar över övergångsstället för att kunna komma ut. Ytterligare en taxi skyndar sig att göra en U-sväng för att hinna ta den enda lediga platsen.

– Taxihetsen är ganska påtaglig här. Det är en underdimensionerad taxizon och yrkesförarna ska sköta sina jobb. Är man snäll och vänlig i alla lägen hamnar man lätt sist.

Många gånger är trafikproblemet större än bara föraren.

– Nollvisionen handlar väldigt mycket om att de som är ansvariga för att utforma systemet också bär ansvaret för trafiksäkerheten.

Gator och vägar måste få rätt form, lagar och regler vara bra och förnuftiga. Redan från barnsben behöver man lära sig att trafiksäkerhet är viktigt och yrkesförare måste få förutsättningar att sköta sina jobb på ett säkert sätt.

Vi följer trafikströmmen genom city. Gång på gång blir vi omkörda – av framför allt män – trots att vi kör exakt så fort vi får.

De senaste åren har NTF kunnat mäta en attitydförändring i trafiken. I takt med att farten och individualismen i samhället har ökat, har tempot på vägarna blivit hetsigare.

På samma sätt kan man dra paralleller mellan våra kontinentala alkoholvanor, som tog fart när vi gick med i EU, och rattfylleriet.

Till skillnad från medelålders förare, där alkoholism ofta är inblandad, är det många gånger ett spontant beslut bland unga efter att de har tagit sig några järn på en fest.

– Kom vi till rätta med det här skulle vi spara 150 liv per

år. Det kan det vara värt.

Lösningen är obligatoriska alkoholåsar. Nils Petter hoppas att infraröd strålning och elektroniska näsor ska kunna känna av om någon har druckit utan att man behöver blåsa. De är billiga och hela proceduren blir enklare än att sätta på sig bälte.

Förutom att 60 procent av alla bilister kör för fort, tycker Nils Petter att de flesta sköter sig bra.

Under den timslånga färden på Stockholms gator ser vi en rad personbilar stå parkerade i cykelbanan, ett flertal bilister låter bli att stanna vid övergångsställen och många som byter fil utan att blinka.

– Att inte använda blinkers i stan kan skapa pååskador och irritation, men det leder inte till allvarlig skada och död.

Och det är just det som är NTF:s arbete med Nollvisionen. Redan i augusti i år passerades riksdagens etappmål med maximalt 270 döda i trafiken. På lång sikt är visionen att siffran ska vara noll.

Vid påfarten till E4 stannar en man sin bil för att skälla på föraren bakom. ”Har du aldrig hört talas om blixlåsprincipen, din jävla idiot?” skriker killen som har trängt sig in i kön utan att vänta på en lucka. Smockan hänger i luften. Mannen kliver snart in i bilen igen och det utsträckta långfingret som syns i bakrutan försvinner sakta bort.



Männen farligast i trafiken

► Till och med oktober hade 387 människor dött i den svenska trafiken i år. Av dem var 290 män och 97 kvinnor. Kvinnor som förolyckas blir ofta ihjälkörda av män, menar NTF.

► Andelen dödade kvinnor är ungefär en tredjedel. Av dem var en tredjedel förare: 31 i bil, 3 på mc och 2 på moped. Antalet passagerare var: 38 i bil, på MC, buss eller snöskoter. 23 har förolyckats som oskyddade trafikanter, gående eller på cykel.

► Enligt Brottsförebyggande rådet står män för drygt 90 procent av alla rattfylleriförseelser. Av de personbilar som dör är 42 procent alkoholpåverkade.

► Männen står för 40 procent fler hastighetsöverträdelser än kvinnor, enligt statistik från polisen.

► Bältesanvändningen har ökat. Bäst är äldre kvinnor, där 98,9 procent använder bälte. Sämst är unga män med 75,8 procent. I cirka 30 procent av dödsolyckorna är dödsorsaken att personen inte har bälte. Det kostar omkring 100 liv per år.

KÄLLA: NTF

