

Trafiksäkra idrottsresor *möjligheter, hinder och framtidsutsikter*



Magnus Andersson

Cajoma Consulting
Ringgatan 7A
752 17 Uppsala
info@cajomaconsulting.se
www.cajomaconsulting.se

© Cajoma Consulting, Uppsala 2012
Layout: Magnus Andersson
Omslagsfoto: Svenska Innebandyförbundet
Tryck: Kopieringshörnan AB, Uppsala 2012
ISBN 978-91-980667-0-8



Trafiksäkra idrottsresor – möjligheter, hinder och framtidsutsikter

Magnus Andersson

Innehåll	sida
Sammanfattning	3
Förord	6
Kapitel 1. Bakgrund	7
Kapitel 2. Syfte, hypoteser och avgränsningar	8
Kapitel 3. Metoder för datafångst	9
Kapitel 4. Litteraturstudie	10
Kapitel 5. Resultat av intervjuer	20
Kapitel 6. Enkätundersökning	36
Kapitel 7. Analys	39
Referenser	43
Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer	46
Bilaga 2. Intervjuguide	47
Bilaga 3. Enkätfrågor	48

Sammanfattning

Studien ”*Trafiksäkra idrottsresor – möjligheter, hinder och framtidsutsikter*” har utförts av trafik-säkerhetskonsulten Magnus Andersson, Cajoma Consulting. Studien är baserad på intervjuer (huvudsakligen med företrädare för Riksidrottsförbundet, distriktsidrottsförbund och specialidrottsförbund), en enkätundersökning (riktad till samtliga distriktsidrottsförbund och specialidrottsförbund) och en litteraturstudie. Studien finansierades med medel från Skyltfonden vid Trafikverket.

Ståndpunkter och slutsatser i rapporten är uteslutande författarens egna och överensstämmer därmed nödvändigtvis inte med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

Möjligheter

Riksidrottsförbundet har antagit en policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter. Denna policy utgör grunden för idrottsrörelsens trafiksäkerhetsarbete. Det finns en rad idrottsförbund som kan uppvisa ett engagerat och framgångsrikt arbete med att främja trafiksäkra idrottsresor:

- Smålandsidrotten har genomfört ambitiösa trafiksäkerhetsutbildningar för idrottsföreningar i flera kommuner i Småland inom ramen för projektet ”Säker och trygg förening”.
- Gästriklands Idrottsförbund har bedrivit ett framgångsrikt arbete med att förbättra trafiksäkerheten kring idrottsanläggningar.
- Västergötlands Idrottsförbund har, i samarbete med NTF, genomfört ett femtiotal utbildningar av minibussförare.
- Västerbottens Innebandyförbund har gjort en stor satsning på att främja samåkande med buss.

Dessutom har många idrottsföreningar antagit trafiksäkerhetspolicyer som i flera avseenden har en högre ambitionsnivå än Riksidrottsförbundets policy. *Eskilstuna Gymnastikförenings* trafikpolicy innehåller en omfattande checklista som ska användas av alla som ansvarar för föreningens transporter. Föreningens anställda, styrelse, instruktörer och aktiva ska medverka till att personer i deras omgivning följer föreningens trafiksäkerhetspolicy. Alla uppmanas att följa policyn även då de inte deltar i föreningens aktiviteter. *Bågskytteklubben Dalpilens* trafiksäkerhetspolicy uppmanar förare i personbil och minibuss att hålla ett säkert avstånd till framförvarande fordon och ha minst åtta timmars sömn innan transporten sker. Förarna ska ha genomgått en halkutbildning för aktuell fordonstyp. Vid väderproblem ska resan ställas in eller avbrytas. Alla föreningsmedlemmar uppmanas att vägra åka med någon som kör för fort. *Anundsjö IF* har antagit en trafiksäkerhetspolicy som lyfts fram vid årsmöten, gemensamma träffar, arrangemang, i text på affischer, på idrottsanläggningar och i föreningens lokaler. *Fors IK:s* trafiksäkerhetspolicy betonar att hastigheten ska anpassas efter vägunderlag och trafikintensitet. Säkerhetsavstånd ska hållas till andra fordon. Alla uppmanas att avstå från farliga och/eller onödiga omkörningar. Cykelhjälm rekommenderas för alla som cyklar till och från träning eller tävling. *Falu Idrottsklubb* har en trafiksäkerhetspolicy som uppmanar de aktiva att inte starta eller att avbryta resan vid allvarliga problem med väglaget. Vidare uppmanas de att vägra resa förare som kör för fort. I *Valla Idrottsförening* måste ledare, föräldrar och spelare som utför transporter för föreningen underteckna ett dokument kallat ”Överenskommelse för förare”.

Svenska Innebandyförbundet gör bedömningen att hälften av alla de 800 innebandyföreningar med betydande barn- och ungdomsverksamhet har antagit en trafiksäkerhetspolicy. Detta är ett utmärkt gott resultat. För övriga idrottsförbund är det svårare att få fram statistik över hur många idrottsföreningar som har antagit trafiksäkerhetspolicyer.

Kalmar, Växjö och Karlskoga samarbetar med lokala idrottsföreningar inom projektet ”Säker och trygg förening” som syftar till att utbilda och certifiera idrottsföreningar (och andra föreningar) i säkerhetsfrågor, inklusive trafiksäkerhet.

Hinder

Följande hinder för trafiksäkra idrottsresor identifierades:

- Det har inte genomförts någon uppföljning av idrottsförbundens och idrottsföreningarnas arbete med att genomföra Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy.
- Det saknas en entydig och allmänt accepterad definition på vad som är en ”idrottsresa”.
- Det finns ett otillräckligt statistiskt underlag om de trafikolyckor och trafikskador som inträffar i samband med idrottsresor. Mörkertalet för lindriga skador är allra störst.
- Riksidrottsförbundet och Trafikverket har för närvarande inget närmare samarbete kring främjandet av trafiksäkra idrottsresor.
- Kommunerna ställer i regel inte krav på att föreningar som får kommunala bidrag ska ha en trafiksäkerhetspolicy.
- Det finns en risk för ”policyinflation” som innebär att idrottsförbund och idrottsföreningar inte anser sig mäka med att arbeta med alla de policyfrågor som idrottsrörelsen har förpliktigt sig att jobba med.
- Bristande planering av resor och idrottsarrangemang kan leda till negativa konsekvenser för trafiksäkerheten, t.ex. vid upphandling av bussresor.
- Vissa förbund och föreningar har ett ganska ensidigt fokus på kärnverksamheten. De anser sig inte ha tid eller möjlighet att prioritera några andra uppgifter än de som ingår i kärnverksamheten.
- Många föreningar kämpar med ekonomiska problem vilket kan leda till att de avstår från de mest trafiksäkerhetsanpassade transportlösningarna (t.ex. att resa med buss istället för bil).
- Frekventa byten av ledare och andra ansvariga gör det svårt att upprätthålla en kontinuitet i vissa idrottsföreningars trafiksäkerhetsarbete.

Framtidsutsikter

Intervjumaterialet tillsammans med enkätundersökningen visade att det finns en önskan inom idrottsrörelsen att utöka insatserna för trafiksäkra idrottsresor. Närmare 70 procent av de idrottsförbund som deltog i enkätundersökningen vill göra mer för trafiksäkerheten. Behovet av säkra cykelresor kommer att aktualiseras mer och mer. Redan idag finns det minst sex idrottsförbund som verkar för ökad cykelhjälm användning bland de aktiva i idrottsföreningarna. Paketeringen av miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet och ekonomi kan förverkligas t.ex. genom en ökad andel resfria möten för vilket det finns en mycket hög acceptans. Förutsättningarna för en ökad samverkan mellan idrottens parter, kommunerna och Trafikverket bör undersökas.

Ett framgångsrikt arbete med trafiksäkra idrottsresor i förbund och föreningar förutsätter att frågan förankras ordentligt hos alla förtroendevalda, anställda, ledare och föräldrar. Det är också viktigt att trafiksäkerhetsfrågorna regelbundet finns med på styrelsernas agenda, att frågorna ägnas uppmärksamhet i verksamhetsplaner och årsredovisningar samt på årsmöten och att trafiksäkerhetsarbetet följs upp, både nationellt och inom idrottens distrikts- och specialförbund.

Förord

Föreliggande rapport är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets Skyltfond. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten är uteslutande författarens egna och överensstämmer därmed nödvändigtvis inte med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

Alla moment i studien (litteraturstudie, intervjuer, enkätundersökning och författande av rapport) har genomförts av Magnus Andersson, Cajoma Consulting.

Undersökningen bygger i stor utsträckning på intervjuer. Vilka framgår av *Förteckning över intervjuade personer*. De intervjuade har i efterhand erbjudits möjlighet att kontrollera att deras uppgifter från intervjuerna är korrekt återgivna. Jag vill varmt tacka alla personer som välvilligt ställt upp för intervjuer och för efterhandskontroller.

För tydlighetens skull bör tilläggas att det endast är undertecknad som är ansvarig för innehållet i denna rapport. Undersökningen avslutades i september 2012.

Uppsala i september 2012

Magnus Andersson

1. Bakgrund

Inriktningen för trafiksäkerhetspolitiken i Sverige

Utgångspunkten för arbetet med säker vägtrafik i Sverige är nollvisionen. Riksdagen, regeringen, Trafikverket, kommunerna och alla andra systemutformare, har att hantera den officiella programteori som formulerats i riksdagens nollvisionsbeslut år 1997. Denna teori säger följande:

- (1) Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- (2) Trafikanterna har ansvar för att följa det regelverk som gäller för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- (3) Om trafikanterna inte följer regelverket eller om personskador uppstår vid en olycka måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Systemutformare är de aktörer som professionellt utformar, sköter eller försörjer vägtrafiksystemet med produkter eller tjänster. Nollvisionens programteori gäller för all trafik och alla trafikantgrupper. Den gäller alltså för alla slags idrottsresor.

År 2009 antog riksdagen propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” (prop. 2008/09:93). Detta beslut innebar att hittillsvarande sex transportpolitiska delmål ersattes av två jämbördiga mål: Tillgänglighet (funktionsmålet) och Säkerhet, miljö och hälsa (hänsynsmålet). Hänsynsmålet formulerades på följande sätt: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.” Målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciserades på följande sätt: *antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020*. Ytterligare ett mål stipulerar att år 2020 ska 70 procent av cyklisterna använda cykelhjälm (Trafikverket, 2011).

Säkerhetsförbättringar ska ske successivt och kontinuerligt och ska styras genom systematik, kunskap och hantering av avvikelser och indikatorer. Många aktörer ska involveras i säkerhetsarbetet. Icke säkra beteenden ska förhindras och rätt beteende stödjas (Tingvall, 2011).

Idrottens resor

Idrottsrörelsen är Sveriges största folkrörelse med tre miljoner medlemmar. Idrottens resor är omfattande. Sedan 1997 har minst 60 personer omkommit i idrottsrelaterade resor. År 2005 antog Riksidrottsmötet *Policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten* som ska gälla för Riksidrottsförbundets drygt 21 000 idrottsföreningar, fördelade på 21 distriktsidrottsförbund (DF) och 69 specialidrottsförbund (SF). Denna policy syftar till att främja säkra cykeltransporter, säkra busstransporter och säkra bilresor för alla som är verksamma inom idrottsrörelsen.

2. Syfte, hypoteser och avgränsningar

Studien ”Trafiksäkra idrottsresor – möjligheter, hinder och framtidsutsikter” har följande syften:

1. Sammanfatta hur idrottsrörelsen har arbetat med sin trafiksäkerhetspolicy: Hur har distrikts-idrottsförbund, specialidrottsförbund och föreningar involverats? Vilka har varit nyckelaktörerna i processerna? Har arbetet utvärderats och följts upp?
2. Kartlägga vilka resultat som har uppnåtts och lyfta fram goda exempel.
3. Kartlägga vilka problem och hinder som har uppstått och analysera orsakerna till detta.
4. Bedöma framtidsutsikterna till en vidareutveckling av idrottens trafiksäkerhetsarbete.

Hypoteser

Idrottsrörelsen i Sverige har tre miljoner medlemmar vilket är lika med en tredjedel av hela svenska befolkningen. Idrottsrörelsen har därmed en stor potential att bidra till en säkrare trafik. I den bästa av världar kan idrottsrörelsens trafiksäkerhetsarbete bli så pass framgångsrikt att det uppstår positiva smittoeffekter till andra trafikantgrupper i samhället. Därmed ökar möjligheterna till att uppnå de nationella trafiksäkerhetsmålen för år 2020.

På basis av detta konstaterande kan följande två hypoteser formuleras. *En första hypotes* är att idrottsrörelsens gemensamma trafiksäkerhetsarbete har en mycket stor potential. Riksidrottsförbundets arbete för trafiksäkra idrottsresor kan vidareutvecklas. *En andra hypotes* är att om idrottsrörelsens trafiksäkerhetsarbete blir ännu mera framgångsrikt kan det uppstå positiva smittoeffekter till andra delar av samhället (arbetsresor, pendlingsresor, fritidsresor etc.).

Avgränsningar

Studien gör inte anspråk på att täcka alla faktorer som har betydelse för trafiksäkra idrottsresor. Därför behandlas exempelvis inte ämnen såsom trafiksäkerhetslagstiftning, fordonens säkerhetsmässiga beskaffenhet och övergripande infrastrukturpolitik.

3. Metoder för datafångst

Tre metoder har använts för att genomföra projektet: intervjuer, litteraturstudie och en enkätundersökning.

Det viktigaste källmaterialet är inhämtat via enskilda intervjuer, vilka har genomförts med 16 individer som bedömts besitta särskilt goda kunskaper om idrottsresor och åtgärder för att skapa säkrare idrottsresor (företrädare för Trafikverket, Riksidrottsförbundet, distriktsidrottsförbund, specialidrottsförbund och NTF.) En förteckning över intervjupersonerna återfinns i bilaga 1. I bilaga 2 redovisas den frågeguide som använts vid intervjuerna. Intervjuandet har gjorts per telefon. Intervjuerna har spelats in med hjälp av bandspelare. Materialet har transkriberats ordagrant och sedan skickats tillbaka till intervjupersonerna för godkännande. Informanterna har i efterhand fått möjlighet att korrigera och komplettera respektive intervju.

Studien är även baserad på skriftliga dokument. Jag har därvid i första hand använt mig av idrottsrörelsens policydokument inom trafiksäkerhetsområdet. Dessa har kompletterats med tidningsartiklar samt konsult- och forskningsrapporter.

En tredje metod som använts är enkätundersökning. Enkätundersökningen omfattade fem frågor som riktades till ledande företrädare för samtliga 21 distriktsidrottsförbund (DF) och 69 specialidrottsförbund (RF) som är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF). Frågorna behandlade bland annat idrottsförbundens arbete med att förankra Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy bland idrottsföreningar och förbundens åtgärder för att främja användningen av cykelhjälm och resfria möten. I bilaga 3 återfinns alla frågor som ingick i enkätundersökningen.

Studien baseras således på en triangulering (kombination) av tre datafångstmetoder: intervjuer, litteraturstudie och enkätundersökning.

4. Litteraturstudie

Följande kapitel redovisar resultatet av en litteraturstudie. Kapitlet behandlar dödade och skadade i idrottsresor, olycksorsaker, idrottens policyer och projekt för främjandet av trafiksäkra idrottsresor samt trafiksäkerhetspolicyer i idrottsföreningar.

Dödade och svårt skadade i idrottsresor

Enligt Trafikverkets faktasammanställning inom ramen för Idrotts-OLA (se nedan) omkom 61 idrottare i trafiken mellan 1997 och 2009. Flest omkom 1999 (tolv döda), 2001 (åtta döda) och 2002 (16 döda). Trafikverkets sammanställning visade vidare att under perioden 2006-2009 dog tre personer på väg till tävling/träning och lika många dog från tävling/tävling. Tre personer omkom under tävling/träning. Den veckodag då flest omkom eller skadades svårt inom idrotten under samma period var lördagar (Trafikverket, 2010).

Enligt Folksam skedde mellan 1998 och 2005 28 trafikrelaterade dödsfall och cirka 280 personer skadades allvarligt på väg till, från eller under idrottsutövning (Folksam, 2006).

Antalet lindriga skador kan preliminärt uppskattas till cirka 3 000 per år. Dessa skador registreras oftast inte varför det saknas tillförlitlig statistik om dessa skador.

Olycksorsaker

Följande riskfaktorer för idrottsresor kan identifieras:

- Idrottens omfattande trafikarbete innebär i sig en hög exponering för trafikolyckor.
- Trötthet och utmattning efter match och träning ökar olycksrisken vid bilkörning, i synnerhet vid längre sträckor. Dödsfall har inträffat när trötta bilförare somnat och kört av vägen eller kolliderat med mötande fordon.
- Hög hastighet, i synnerhet i samband med mörker och/eller halt väglag, är en bidragande olycksorsak vid resor med bil och buss.
- Många barn och ungdomar skadas i samband med cykelresor till och från sina idrottsanläggningar.
- Många idrottsaktiva, i synnerhet barn och ungdomar, måste korsa hårt trafikerade gator och vägar för att komma till sina idrottsanläggningar.

Det finns inga indikationer som pekar på att rattfylleri skulle vara ett betydande problem i samband med idrottsresor.

Olyckor i samband med bussresor

Nedan följer ett urval av buss- och minibussolyckor som drabbat idrottsrörelsen de senaste tjugo åren.

I februari 1993 dödades en spelare och flera skadades när en buss med ishockeyjuniorer från Östersund på väg hem från en match i Sollefteå körde ner i en ravin (Aftonbladet, 1993). I augusti 1993 körde en svensk buss med ungdomar från ett lag med hög hastighet in i en stillastående lastbil i Greifswald i norra Tyskland. Lastbilschauffören dog omedelbart, fyra personer i den svenska bussen

skadades svårt (Aftonbladet, 1998). I december 1993 frontalkrockade en minibuss med ett bandy-pojklag med en personbil på E4 strax norr om Gävle. En tolvårig pojke och hans styvfar omkom, liksom personbilens förare (Aftonbladet, 1998).

I juli 2010 omkom tre personer, två vuxna och ett barn, och 17 skadades då en buss kolliderade med en personbil utanför Piteå. Bussen var chartrad av ett herrfotbollslag från Skellefteå (Hellmyrs, 2010).

I november 2010 åkte en buss med Borås Baskets herrlag av vägen utanför Mjölby. Bussen blev liggande med ena långsidan mot marken. Ingen av de 18 passagerarna skadades allvarligt men flera personer fick lindriga skador. Borås Baskets sportchef Jonas Larsson beskrev olycksförloppet på följande sätt: ”Det kom en kastvind som tog tag i bussen. Vi åkte ut i snömodden och ned i diket. Det small till och folk flög. Det var väldigt otäckt” (GP, 2010).

I november 2011 välte en buss med Röglefans på väg till en ishockeymatch i Tingsryd. 25 personer befann sig ombord. Av dessa skadades tre personer skadades lindrigt. Enligt Växjöpolisens var många i bussen kraftigt berusade och sprang runt på vägen och några lade sig på vägbanan (svenskafans.com, 2011).

I december 2011 krockade Linköpings Hockeyklubbs damlag på väg i buss till en bortamatch mot MoDo med en personbil söder om Hudiksvall. Den som körde personbilen skadades allvarligt medan spelarna klarade sig oskadda (Aftonbladet, 2011).

I december 2011 hamnade en busstransport med Degerfors IBK herrseniorlag i innebandy på sidan i diket. Föraren kunde inte hålla fordonet på vägen efter i sladd i det hala och moddiga väglaget. 15 personer i åldrarna 10 till 50 år fördes till olika vårdinsatser. Hastighetsgränsen på den aktuella vägsträckan hade nyligen höjts från 70 km/tim till 80 km/tim av Trafikverket (Sjögren, 2011). I januari 2012 gick en buss med 20 ishockeyspelare från Tegs IK i Umeå av vägen ett par mil öster om Åsele. Spelarna var födda 1997 och 1998. Alla spelare var bältade och ingen skadades (Västerbottenskuriren, 2012).

Idrottens policyer och projekt för att främja trafiksäkra idrottsresor

I följande stycken beskrivs kortfattat trafiksäkerhetsrelaterade program, policyer och projekt som utvecklats av idrotten eller där idrotten involverats som en samarbetspartner.

”Idrotten vill” – Riksidrottsförbundets idéprogram

Dokumentet ”Idrotten vill” utgör idrottsrörelsens idéprogram. Programmet tillkom vid Riksidrottsmötet i Umeå år 1995. Lokala idrottsföreningar i hela Sverige har använt ”Idrotten vill” som en utgångspunkt när de författat policyer för olika områden. Vid 2009 års RF-stämma förnyades innehållet i dokumentet. I denna uppdaterade version av ”Idrotten vill” ägnas dock inte trafiksäkerheten någon stor uppmärksamhet. Under rubriken ”miljömedvetenhet” finns dock följande formulering: ”Idrottsrörelsen tar sitt ansvar genom att så långt det är möjligt anpassa sin verksamhet så att den inte påverkar miljön negativt. Det gäller också de omfattande resorna i samband med träning och tävling, som ska göras så trafiksäkra och miljövänliga som möjligt” (Riksidrottsförbundet, 2009: 15).

Riksidrottsförbundets ”Policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten”

Vid Riksidrottsmötet (RIM) år 2005 antog Riksidrottsförbundet ”Policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten” (Riksidrottsförbundet, 2005). Denna policy säger följande:

- Alla transporter i samband med idrottsverksamhet ska ske med erfarna förare, trafiksäkra transportmedel och följa gällande trafikbestämmelser. Anpassad hastighet, eco-driving och total trafiknykterhet betonas.
- Alla som cyklar till och från idrottsverksamhet bör ha cykelhjälm, alla under 15 år *ska* ha cykelhjälm.
- Idrotten ska verka för hållbart resande genom att främja att gå och cykla på trafiksäkert sätt till och från idrottsanläggningar, verka för kortare resor, eco-driving, samåkning och verka för transporter med alternativa drivmedel.
- Bussar ska vara anslutna till Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) och uppfylla dess regler och policyer.
- Idrotten ska stödja utvecklingen mot säkrare och billigare transporter genom att främja samåkning, t.ex. på Internet.
- Att visa extra försiktighet vid skjutsning av barn och ungdomar i privata personbilar och så långt som möjligt välja säkra och miljöanpassade bilar.
- Att idrottsförbund och idrottsföreningar tillsammans med kommuner och polis kartlägger trafikmiljön runt idrottsanläggningar, t.ex. säkra cykel- och gångvägar.
- Att idrottsverksamhet på vägar och gator separeras från övrig trafik.
- Att informera idrottsaktiva om vikten av att vara utvilad innan man ger sig ut i trafik.
- Att i samarbete med kommun och polis verka för trafiksäkra miljöer i samband med arrangemang som genererar mycket trafik.
- Att idrottsföreningar med barn- och ungdomsverksamhet kan se trafiksäkerhet som en del av sitt sociala ansvar.
- Riksidrottsförbundet ansvarar för att upprätthålla nätverk med distriktsidrottsförbund, specialidrottsförbund, Trafikverket och NTF i syfte att följa den trafikpolitiska debatten, beakta ny lagstiftning och följa utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet.
- Riksidrottsförbundet ska utvärdera och uppdatera policy, handlingsplan och verksamheten.

En *handlingsplan* finns kopplad till denna policy. Handlingsplanen anger ett antal åtgärder som krävs för att kunna förverkliga policyn. Handlingsplanen slår fast att distrikts- och specialförbund ska främjas att ta fram grenspecifika och/eller lokala policyer. Riksidrottsförbundet ska ha en ansvarig handläggare och tillhandahålla information och vägledning.

Idrotts-OLA

OLA står för **O**rsaker, **L**ösningar, **A**vsikter och är ett arbetssätt som utvecklades av Vägverket för att utveckla trafiksäkerhetsåtgärder riktade mot prioriterade målgrupper och målområden. Idrotts-OLA tillkom för att främja trafiksäkrare idrottsresor. Inom ramen för Idrotts-OLA inlämnades avsiktsförklaringar av ett tiotal organisationer, företag och myndigheter. *Riksidrottsförbundets (RF)* avsiktsförklaring inom Idrotts-OLA uttryckte en önskan om att upprätthålla ett nätverk för att främja trafiksäkerhetsarbetet och att uppdatera den egna trafiksäkerhetspolicyn:

”RF ska verka för att upprätthålla nätverk med SF, DF, Vägverket och NTF i syfte att följa den trafikpolitiska debatten, beakta ny lagstiftning, följa utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet och de ökade möjligheterna till samåkning som kan vara till gagn för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten. RF ska verka för att inom ramen för hela arbetsfältet kring trovärdighetsfrågorna utvärdera och uppdatera policy, handlingsplan, vägledning och verksamhet.”
(Riksidrottsförbundet och SISU Idrottsutbildarna, 2008)

Örebro Läns Idrottsförbund uppgav att man planerade att uppvakta kommuner för att få dem, tillsammans med föreningar, att genomföra investeringar för att skapa en säkrare trafiksituation i närheten av idrottsanläggningar. Vidare avsåg förbundet att ställa krav på att föreningar ska ha en trafiksäkerhetspolicy för att vara berättigade till kommunala bidrag (Örebro Läns Idrottsförbund, 2008).

Svenska Triathlonförbundet (STF) tillkännagav sin avsikt att tydliggöra riktlinjer för hur tävlingar ska arrangeras för att nå största möjliga trafiksäkerhet (Svenska Triathlonförbundet, 2008).

Bussbranschens Riksförbund (BR) angav tre övergripande mål: (1) öka bussresornas marknadsandel inom idrottens resor, (2) utforma riktlinjer för säkra, tillgängliga och miljöanpassade bussresor och (3) utforma riktlinjer för tillgängliga och säkra idrottsanläggningar och arenor (Bussbranschens Riksförbund, 2008).

I sin avsiktsförklaring angav *NTF* sin önskan om att i samarbete med RF och SISU Idrottsutbildarna utveckla en ny arbetsmetodik för ökad trafiksäkerhet inom idrottsrörelsen. För detta ändamål skulle ett pilotprojekt initieras i samverkan med fyra specialidrottsförbund på nationell nivå och tre specialdistriktsförbund i tre län (NTF, 2008).

Folksam åtog sig att från och med hösten 2007 registrera alla trafikskador som sker i samband med idrottsresor och som anmäls till försäkringsbolaget. Bland annat skulle trafikantkategori och typ av personskada registreras. Från och med 2008 avsåg *Folksam* att införa ett uppföljningsinstrument för att säkerställa att *Folksam* regionalt har krav på trafiksäkerhetspolicy i varje avtal (Folksam, 2008).

Gästriklands Idrottsförbunds avsiktsförklaring fokuserade på säkra transporter kring idrottsplatser. Förbundet åtog sig att (1) ta fram en checklista för säkra transporter kring idrottsplatser tänkt att användas i dialoger med kommuner och andra intressanter, (2) göra en inventering av problemets omfattning och (3) vara en part vid ny- eller ombyggnation eller annan förändring kring idrottsplatser (Gästriklands Idrottsförbund, 2007).

Riksförbundet Hem och Skola åtog sig att driva frågan om säkra skolvägar i lokala föräldraföreningar (Riksförbundet Hem och Skola, 2008).

I sin avsiktsförklaring angav *Vägverket* att man avsåg att utvärdera och analysera hur den kunskap om idrottsrelaterade trafikskador som *Folksam* byggt upp ska spridas på bästa sätt. I analysen ingick också att värdera om övriga bolag som försäkrar idrotten behöver involveras i kunskapsuppbyggnaden. Vidare avsåg *Vägverket* att tillsammans med RF och *Bussbranschens Riksförbund* ta fram information som stödjer idrottsrörelsen vid planering och genomförande av säkra och miljövänliga resor (Vägverket, 2008).

Idrotts-OLA har avslutats och någon motsvarighet till detta projekt har inte utvecklats av Trafikverket.

Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten

Under perioden 2006-2008 genomfördes projektet ”Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten i Vägverket Region Mitt” (Vägverket Region Mitt, 2009). Syftet med projektet var att informera idrottsföreningar om RF:s miljö- och trafiksäkerhetspolicy och att stimulera dessa föreningar till att utarbeta egna policyer. Projektet genomfördes av distriktsidrottsförbunden i Dalarnas, Gävleborgs, Jämtlands och Västernorrlands län i samarbete med NTF-förbunden i respektive län. Vägverket Region Mitt agerade koordinatör och finansör. Projektet utformades olika i distrikten beroende på deras respektive förutsättningar. I ett län utformades en policy som föreningarna sedan kunde anta, i andra distrikt fick föreningarna själva utforma sin policy. För att inspirera till arbetet arrangerades informationsträffar. Många av de föreningar som deltog i projektet genomgick trafiksäkerhetsutbildningar. Efter hand tillkom IQ-certifiering som innebär att en förening blev certifierad efter att policyn granskats och godkänts. Projektets mål var att 20 procent av de föreningar som ansökt om LOK-stöd¹ skulle utarbeta och anta en resepolicy (miljö- och trafiksäkerhetspolicy) när projekttiden var till ända. Utvärderingen visade att man nådde 13 procent. Projektet ledde till ökad samåkning och att trafiksäkerhetsfrågorna lyftes på föreningarnas agenda. Projektets utvärdering genererade följande slutsatser för framtiden:

- Det är viktigt att skapa en *tydlig struktur* för hur arbetet ska läggas upp och hur det ska förankras, såväl i idrottsföreningarna som ut till allmänheten. Strukturen för arbetet skulle kunna byggas digitalt och både inrymma goda exempel och erfarenheter från avslutade projekt och verktyg för planering och utvärdering av framtida projekt.
- Det är viktigt att sätta *tydliga mål* för verksamheten.

Trafiksäkerhetspolicy inom idrotten – NTF, RF och SISU

Under 2008 och 2009 genomfördes ett samverkansprojekt mellan NTF (huvudman för projektet), RF och SISU för att främja framtagandet av trafiksäkerhetspolicyer med tillhörande handlingsplaner. Projektet kallades ”Trafiksäkerhetspolicy inom idrotten”. Fyra specialidrottsförbund (bowling, segling, volleyboll och basket) tillsammans med tre distriktsidrottsförbund (Örebro, Norrbotten och Fyrbodalen) deltog i projektet. Ett tjugotal idrottsföreningar engagerades i projektet. Trafiksäkerhetspolicyernas förankring i föreningarna identifierades som en avgörande framgångsfaktor. Samarbetet med NTF utvärderades på ett positivt sätt av de inblandade parterna från idrottsrörelsen. ”Det behövs en igångsättare, aktiv arbetshjälp och kanske också någon som regelbundet kommer med påminnelser för att få till stånd en förankringsprocess för att arbetsmetoden ska fungera”. Följande råd gavs för det fortsatta arbetet:

- Ett utökat trafiksäkerhetsarbete mellan föreningar inom samma idrott är önskvärt och kan främjas genom regionala träffar.
- Skilj inte ut trafiksäkerhetsfrågan från annan föreningsutveckling. Trafiksäkerhet kan komma med som en del, tillsammans med andra viktiga frågor såsom alkohol och droger. Det gör det troligt att fler föreningar kommer att arbeta med frågan.
- Det är viktigt att det finns en kommunikationsplan.

¹ LOK står för statligt lokalt aktivitetsstöd och är avsett att stödja ungdomsverksamheten mellan 7-20 år i föreningarna. Regeringen har enligt förordningen om statsbidrag (1999: 1177) överlämnat uppgiften att pröva frågor om fördelning av statsbidrag till idrottsverksamhet till Riksidrottsförbundet.

- Alla kommuner bör kräva att idrottsklubbar som får kommunala bidrag har en trafiksäkerhetspolicy.
- Någon form av uppföljning är nödvändig (Markör Marknad och Kommunikation, 2010).

Trafiksäkerhetens budkavlar

I projektet ”Trafiksäkerhetens budkavlar för idrottsorganisationer”, som startade år 2001, engagerades ett tjugotal idrottsförbund och ett stort antal idrottsföreningar i en budkavle för att främja trafiksäkra idrottsresor. Totalt har 38 budkavlar delats ut för att vandra runt i olika förbund och föreningar. Bland de deltagande föreningarna kan nämnas bandyklubbarna Bollnäs, Edsbyn, Ljusdal, Sirius och Sandviken (Frisk, 2001).

Säker och trygg förening

Idrotten har sökt samarbete med kommuner för att främja trafiksäkra resor och andra säkerhetsrelaterade frågor i de lokala idrottsföreningarna. Sedan 2005 arbetar Smålandsidrotten och Kalmar kommun med projektet ”Säker och trygg förening” som syftar till att certifiera barn- och ungdomsverksamheter i föreningslivet. Målet är bättre hälsa, minskad skadefrekvens, ökad säkerhet och trygghet. Antalet certifierade föreningar uppgick år 2012 till 21. Ytterligare åtta föreningar arbetar för att bli certifierade år 2013 (Kalmar kommun, 2012a). Certifieringsunderlaget består av följande elva block:

- Mål och vision för föreningen.
- Brandsäkerhet.
- Regler och besiktning av anläggning och lokaler.
- Säkerheten i utemiljön från hemmet till idrottsanläggningen (siktförhållanden, övergångsställen, trafikmiljön i närheten av idrottsanläggningar etc.).
- Säker utrustning för den verksamhet som bedrivs.
- Hjärt- och lungräddning.
- Olycksfall och akut insjuknande.
- Föreningskunskap.
- Ledarkunskap.
- Droger, alkohol, tobak och doping.
- Trafik- och resepolicy.

När det gäller arbetet med trafik- och resepolicy ges följande allmänna råd till föreningarna (Kalmar kommun, 2012b):

- Använd nollvisionen som utgångspunkt.
- Sätt tydliga mål.
- Ange tydliga regler för transporter.
- Fundera kring hur de aktiva tar sig till träningen och ge rekommendationer, t.ex. kring användande av cykelhjälm och reflex.
- Utbilda ledare och aktiva i trafiksäkerhet.
- Upprätta en lista över ansvariga och kontaktpersoner.
- Följ upp trafiksäkerhetspolicyen varje år.

I Växjö kommun certifierades under 2011 fyra föreningar inom ramen för projektet ”Säker och trygg förening”.

SISU Idrottsutbildarna i Värmland och Karlskoga kommun genomför tillsammans ”Säker och trygg förening” i Karlskoga. Karlskoga kommun inbjöd år 2010 samtliga 41 idrottsföreningar med barn- och ungdomsverksamhet att delta i projektet och ett tiotal idrottsföreningar tackade ja till detta. Certifieringsunderlaget består av samma elva block som i Kalmar kommun. I samtliga block ingår ett antal föreläsningar som de deltagande föreningarna kan anmäla sig till på frivillig basis. För att bli certifierad ska föreningen ta fram en policy för varje block. Alla policyer ska formuleras skriftligt och lämnas in till kommunen för godkännande. Policydokumenten förvaras i en pärm och läggs ut på föreningens hemsida. Certifierade föreningar är förpliktigade att ha ”Säker och trygg förening” som en fast agendapunkt på alla styrelsemöten. En certifierad förening måste varje år förnya sin certifiering. Certifieringen förnyas när en förening kan visa att den har genomfört en uppdatering av ett eller flera block, t.ex. vidtagit en ny trafiksäkerhetsåtgärd. I december 2011 certifierades de två första föreningarna i Karlskoga, Karlskoga modellflygklubb och Karlskoga simförening.²

Trafiksäkerhetspolicyer i idrottsföreningar

En inventering av idrottsföreningars trafiksäkerhetsarbete visar att det finns föreningar som har antagit policyer som i vissa avseenden är mera långtgående än Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy. *Norsborgs FF:s* styrelse har antagit en trafiksäkerhetspolicy som gäller alla aktiva, ledare, föräldrar och övriga som genomför transporter för föreningen. Denna policy säger bland annat följande:

- Ledare ska planera resan så väl att tidsbrist inte uppstår.
- Om minibuss används vid transporten ska föraren ha minst fem års körvana.
- Föraren ska undvika att prata i mobiltelefon vid färd.
- Om last medförs i fordonet ska lasten säkras så att den inte kan skada passagerarna.
- Föreningens medlemmar som cyklar till och från idrottsverksamhet ska ha cykelhjälm. Fungerande cykelbelysning ska finnas vid färd i mörker.

Föreningens styrelse är ansvarig för policyns genomförande och att den varje år revideras. ”Styrelsen förmedlar policyn till föräldrar och övriga som genomför eller kan komma att genomföra transporter för Norsborg FF” (Norsborgs FF, 2009).

Västanviks AIF har antagit en trafiksäkerhetspolicy som slår fast att alla resor till bortamatcher eller turneringar skall ske med vana bilförare. Vidare ska föreningen verka för att cykelhjälm används vid färd med cykel samt att cykelbelysning används vid mörker (Västanviks AIF).

GAIS Bandy har en trafiksäkerhetspolicy som säger följande: ”Bussbolag som anlitas för GAIS Bandys transporter ska tydligt informeras om våra trafiksäkerhetskrav i upphandlingsunderlaget. Vi godkänner bl.a. endast bussbolag som har kontinuerliga läkarundersökningar för sina förare. Dessa läkarundersökningar ska ske med tätare mellanrum ju högre upp i åldrarna bussbolagens chaufförer är, speciellt vad gäller ålderspensionärer eller sjukpensionerad chaufför.” Busschaufförerna ska kunna påtala av vikten av ”inget onödigt spring i bussen”. GAIS Bandys anställda, aktiva och medlemmar skall medverka till att personer i deras omgivning följer GAIS Bandys trafiksäkerhetspolicy (GAIS Bandy).

Borlänge Stora Tuna Bandyklubb har antagit en trafiksäkerhetspolicy som säger att föreningens medlemmar alltid ska bära reflexväst vid idrottsutövning på allmän plats eller väg, även under dagtid. Vid transporter är lagledarna ansvariga för att en deltagarlista lämnas på idrottsplatsen Tunet. Denna lista ska ange vilka personer som reser med i bilar och/eller minibussar. Listan ska innehålla

² Källa: Intervju med Marina Sjödahl, projektledare för ”Säker och trygg förening” i Karlskoga kommun.

telefonnummer till anhöriga. Ett annat krav är att lagledare eller förare ska ha tillgång till mobiltelefon (Borlänge Stora Tuna Bandyklubb, 2007).

Enligt *Åsele Idrottsklubbs* trafikpolicy ska resor i klubbens regi med ungdomar som passagerare i första hand ske med buss. Minibuss eller personbilstransporter får endast ske under barmarkspérioden utifrån regler som varje sektion i föreningen har beslutat om. Vid personbilstransporter och nyttjande av föreningens egen minibuss får spelare inte köra till arrangemang som är längre bort än tio mil. Passagerarna uppmanas att bidra till att skapa en lugn miljö för föraren (Åsele Idrottsklubb).

Enligt *Hällekis IF:s* trafikpolicy ska hjälm bäras av alla som färdas på moped, cykel eller inlines. Godkänd belysning och/eller reflexer ska användas i mörker. Alla som utför transporter för föreningen uppmanas att hålla bestämda tider, t.ex. samlingstid för avfärd. ”Vi hjälper varandra att följa denna policy. Ingen av ”de våra” ska i onödan behöva skadas eller dödas i trafiken” (Hällekis IF, 2010).

Eskilstuna Gymnastikförenings trafikpolicy innehåller en checklista som ska användas inför alla transporter. Checklistan innehåller bland annat följande säkerhetsrutiner:

- Vid resor längre än 20 mil ska tåg, buss eller flyg användas i största mån. Vid bilresor längre än 20 mil får inte chauffören vara inblandad i arrangemanget som tränare, kursledare, funktionär etc.
- Cykelhjälm ska användas av alla barn under 15 år.
- Vid träning utomhus skall reflexväst användas vid skymning eller mörker.
- Vid passagerartransport med motorfordon ska föraren vara minst 22 år och haft körkort i minst två år.
- Vid passagerartransport med minibuss ska föraren ha god vana att köra minibuss.
- Alla barn upp till tio år rekommenderas att använda bilkudde.
- Föraren ska ansvara för att lasten är välplacerad och förankrad.
- Föraren ska följa bestämmelser för hastighet och avstånd mellan fordon.
- Föraren ska utse en andreförare som är vaken vid färd. Andreförarens placering är framsätets passagerarplats.
- I varje fordon ska finnas en fungerande mobiltelefon.
- Föraren ansvarar för att det finns en aktuell telefonlista i fordonet. Listan ska innehålla telefonnummer till övriga fordon i sällskapet, till alla personer i sällskapet samt en anhöriglista.
- Information om färden bör lämnas/sändas till föreningens kansli.
- Föraren ska innan start känna till samlingsplats, rastplats(er), resmål samt avstånd till dessa.
- Bestämda restider ska fastställas i förväg så att det finns marginal för oförutsedda händelser.
- Bussbolag som anlitas av Eskilstuna Gymnastikförenings transporter ska tydligt informeras om föreningens trafiksäkerhetskrav.
- Eskilstuna Gymnastikförenings anställda, styrelse, instruktörer och aktiva ska medverka till att personer i deras omgivning följer föreningens trafiksäkerhetspolicy. Alla uppmanas att följa policyns även då de inte deltar i föreningens aktiviteter (Eskilstuna Gymnastikförening, 2010).

Enligt *Bågskytteklubben Dalpilens* trafiksäkerhetspolicy ska förare i personbil och minibuss hålla ett säkert avstånd till framförvarande fordon och ha minst åtta timmars sömn innan transporten sker. Förarna ska ha genomgått en halkutbildning för aktuell fordonstyp. Vid bokning av hyrbil eller minibuss ska föreningen alltid efterfråga alkoholås, antisladd och antispinn, att däcken har godkänt mönsterdjup och att det finns brandsläckare (gäller minibuss.) Vid väderproblem ska resan ställas in eller avbrytas. Vid längre resor är det viktigt att tänka på raster och eventuellt förarbyte. Alla

föreningsmedlemmar uppmanas att vägra åka med någon som kör för fort. Cyklister ska ha eker-reflexer, lyse eller reflex fram (vit) och bak (rött) och alla cyklister, även de över 15 år, ska använda cykelhjälm. Sjukvårdsväska ska finnas med på resorna och checklista ska användas vid olycka. I klubbens verksamhetsplan för 2009 står följande: ”BK Dalpilen är med och arbetar för ett förverkligande av nollvisionen (...). Detta innebär ett åtagande från BK Dalpilens sida att verka för att medlemmar och föräldrar följer policyn. BK Dalpilen skall belysa sin policy i samband med medlemsmöten och före alla tävlingar. Den skall också finnas tillgänglig på hemsidan samt delas ut till nya medlemmar” (BK Dalpilen, 2008).

Anundsjö IF har antagit en trafiksäkerhetspolicy. Enligt denna policy bör alla aktiva, föräldrar och anställda använda cykelhjälm till och från aktiviteter anordnade av Anundsjö IF. Mopedister ska anpassa hastigheten efter väglag och vara ett föredöme för andra som inte har rätt ålder för att framföra moped. Alla aktiva, ledare och tränare uppmanas att använda reflexer i samband med träning efter väg under de mörka årstiderna. ”För att få tyngd och hållbarhet i vår policy kommer vi att lyfta fram den vid årsmötet, gemensamma träffar, vid våra arrangemang, i text på affischer, med skyltar på våra anläggningar och i våra lokaler. Policyn ska också finnas presenterad på Anundsjö IF:s hemsida samt i vår verksamhetsbeskrivning” (Anundsjö IF, 2007).

Tidans Idrottsförening har bakat in sin trafiksäkerhetspolicy i en generell föreningspolicy. Föreningen betonar att gällande trafikregler ska följas av alla ledare, föräldrar och övriga som utför transporter för föreningen (Tidans Idrottsförening, 2011).

Fors IK:s trafiksäkerhetspolicy betonar att hastigheten ska anpassas efter vägunderlag och trafikintensitet. Det är viktigt att hålla säkerhetsavstånd till andra fordon och att avstå från farliga och/eller onödiga omkörningar. Cykelhjälm rekommenderas för alla dem som cyklar till och från träning eller tävling (Fors IK).

Falu Idrottsklubb har en trafiksäkerhetspolicy som uppmanar de aktiva att inte starta eller att avbryta resan vid tveksamt väglag. Vidare uppmanas de att våga vägra resa med den som kör för fort. Klubben betonar att extrakostnader för att köra säkert är små i jämförelse med de kostnader som uppstår om en olycka skulle inträffa (Falu Idrottsklubb).

Valla Idrottsförening har antagit en rese- och trafiksäkerhetspolicy som inte bara gäller för samtliga matcher och träningar utan även andra träffar i föreningens regi. Alla medlemmar i föreningen ska informeras om policyn. Ledare, föräldrar och spelare som genomför resor och är förare måste underteckna ett dokument som kallas ”Överenskommelse för förare” som är en bilaga till policyn. Vid transport med cykel ska alla under 15 år använda hjälm och de vuxna ska föregå med gott exempel i detta avseende (Valla Idrottsförening, 2007).

Jönköpings Södra IF har antagit en trafiksäkerhetspolicy för att utveckla arbetet med trafiksäkra resor. Föreningen kräver att de chaufförer som utför upphandlade transporter åt föreningen ska ha haft körkort i minst 24 månader och inte vara sjuk- eller ålderspensionärer. När det gäller transporter som utföras av föreningsmedlemmar i bilar eller minibussar i föreningens egen regi gäller bland annat följande:

- Föraren ska ha haft körkort i minst tolv månader. Spelare får inte vara chaufför till bortamatch.
- Ingen alkohol får konsumeras dagen innan transporten.
- Godkända vinterdäck ska vara monterade på bilen under perioden 1 november-30 april.
- Förare får inte prata i mobiltelefon under färd om inte handsfree-utrustning finns.

Jönköping Södra IF:s ledning och ledare ska informera alla aktiva och övriga som är engagerade i föreningens verksamhet om trafiksäkerhetspolicyns innehåll. Föreningen ska kontinuerligt informera A-laget om policyn och förklara vikten av att spelare och ledare följer den eftersom de ska vara goda föredömen (j-sodra.se).

Örebro Hockey Ungdom har antagit en trafikpolicy som ger följande vägledning när det gäller köpta busstransporter: ”Vid bussresor anlitas endast auktoriserade bussföretag (...) Utöver körkort för buss ska föraren ha ett gällande yrkeskompetensbevis som intygar att föraren har teoretiska kunskaper och praktiska erfarenheter av persontransporter med buss. Krav ska ställas på att föraren inte överskrider tillåtna hastigheter, både de skyltade och de som eventuellt kan gälla för bussen, samt att föraren använder bilbältet. Extra bromskontroll mellan besiktningarna ska vara gjord och skylten ”Kontrollerade bromsar” uppsatt fram på bussen” (Örebro Hockey Ungdom, 2008).

Ett övergripande syfte med *Ångermanlands Fotbollförbunds* trafiksäkerhetspolicy är att ”verka för att våra föreningar utarbetar sin egen trafiksäkerhetspolicy, anpassad till föreningens verksamhet.” Hyrda bussar ska vara anslutna till Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) och uppfylla dess regler. Hyrbilar ska vara anslutna till biluthyrarbranschen (BURF) och uppfylla dess regler och policy. Vid alla kallelser och inbjudningar till arrangemang i Ångermanlands Fotbollförbunds regi ska följande uppmaning finnas med: ”Följ hastighetsbestämmelserna – använd säkerhetsbältet” (Ångermanlands Fotbollförbund, 2007).

Vätternrundan

Alla cyklister som fullföljer Vätternrundan och som avser att själv köra bil från målet i Motala måste ha minst sex timmars vila efter fullföljd runda innan de sätter sig bakom ratten. Detta till följd av att allvarliga trafikolyckor har inträffat när utmattade personer kört bil efter att ha genomfört Vätternrundan (www.vattnrundan.se).

Sammanfattning

Sedan 1997 har minst 60 personer omkommit i idrottsrelaterade trafikolyckor. Årligen skadas 300 personer allvarligt och ungefär 3 000 får lindriga skador. Vanligt förekommande orsaker till idrottsrelaterade trafikolyckor är trötthet/utmattning i samband med bilkörning efter träning/tävling och cykelolyckor till och från idrottsanläggningar. Riksidrottsförbundets ”Policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten” utgör grunden för idrottsrörelsens arbete för trafiksäkra idrottsresor. Kalmar, Växjö och Karlskoga främjar trafiksäkerheten genom certifiering av lokala idrottsföreningar i projektet ”Säker och trygg förening”. Det finns en rad enskilda idrottsföreningar, exempelvis Eskilstuna Gymnastikförening, som ställer extremt höga trafiksäkerhetskrav på alla resor.

5. Resultat av intervjuer

I detta kapitel följer en redovisning av 16 intervjuer som genomförts inom ramen för denna studie. Följande frågor behandlas i kapitlet: Idrottens trafiksäkerhetsproblem, olycksstatistik, Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy och dess uppföljning, drivkrafter för trafiksäkerhetsarbetet, trafiksäkerhetslösningar, hinder samt idrottens behov av samverkan och externt stöd.

Idrottens trafiksäkerhetsproblem

Enligt Rolf Jönsson, Riksidrottsförbundets samordnare för trafiksäkerhetsfrågor, är trötthet och utmattning en viktig orsak till idrottsrelaterade trafikolyckor:

”Det vi vet om idrottsrelaterade trafikolyckor är att alkohol inte tyckas bidra till allvarliga olyckor i något enda fall. Däremot är utmattning och trötthet viktiga olycksorsaker, i synnerhet vid bilkörning på väg hem efter träningar och matcher. Den typiska olyckan ser ut på följande sätt: personbil (ofta äldre modell) med flera passagerare körs av en trött förare på raksträcka (skyltad till 70 eller 90) och bilen kör i diket eller kommer över på fel sida i vägbanan och kolliderar med annat fordon. Idrottsrelaterade trafikolyckor kan undvikas genom att föraren är utvilad, att man använder nyare bilar som både är säkrare och klimatsmartare än äldre bilar och ökar resandet med buss och tåg.”

Andra viktiga trafiksäkerhetsfrågor för idrotten är, enligt Jönsson, skjutsning till och från idrotts- evenemang, idrottsevenemang på gator och vägar och trafikmiljön runt idrottsplatser.

”Samhället har inte åtgärdat trafikmiljön runt idrottsplatser lika mycket som man har förbättrat trafikmiljön runt skolor. Vid idrottsplatser och hallar går trafiksäkerhet och miljö hand i hand. Kan unga ta sig fram med cykel eller till fots på ett bra sätt till och från idrottsplatsen är det bra för både säkerheten och klimatet. Dessutom ökar tillgängligheten – alla har ju inte tillgång till bil. Vi försöker uppmärksamma politikerna på detta.”

Ann-Gerd Bergdahl, Gästriklands Idrottsförbund, efterlyser ett tydligare barnperspektiv vid planeringen av trafikmiljöer kring idrottsanläggningar.

”Att som barn själv kunna ta sig säkert till en träningsanläggning är viktigt. Att det inte finns en busshållplats på en stor väg som barnen måste korsa på ett farligt sätt. Det är viktigt att tänka ur barnens perspektiv vid den kommunala planeringen av miljön runt anläggningarna.”

Kjell Augustsson, Östergötlands Idrottsförbund, hävdar att antalet cykelolyckor inom idrotten är betydligt fler än antalet bilolyckor. Det är i synnerhet barn och ungdomar som drabbas:

”Jag skulle tro att de flesta idrottsrelaterade trafikolyckorna handlar om barn och ungdomars cyklande till och från idrottsplatsen eller idrottshallen. Man kan spela match

en gång i veckan men kanske tränar två eller tre gånger i veckan. Man tränar dessutom större delen av året. Därför är resorna till och från träningen en viktig del.”

”De olyckor som sker i bilar under längre resor är i regel mycket svårare än cykelolyckor på väg till eller från träningen. Men antalet cykelolyckor är högre. Det är bara att titta på försäkringsbolagens statistik som visar att cykelolyckorna är mycket vanligare.”

Christer Johansson, Svenska Innebandyförbundet, anser att det är trafikolyckor som utgör den största riskfaktorn för innebandyspelare:

”Trafikolyckor är den absolut största riskfaktorn för innebandyn. Vi vet att det är många bilar och minibussar som är ute på vägarna. Vi har en säsong på vintern med hala vägar osv. Det är den absolut viktigaste delen. Många barn och ungdomar cyklar till träningar och matcher och det innebär också en riskfaktor.”

Ulf Wilken, Svenska Ridsportförbundet, påtalar att det finns trafiksäkerhetsbrister i närheten av ridanläggningar. Detta är ett problem, i synnerhet för barn och ungdomar.

”Det finns platser där det skulle behövas hastighetsbegränsningar och undergångar osv. så att barn och ungdomar på ett säkrare sätt kan ta sig den sista biten till ridskolan. På olika platser när man kommer med buss eller skolbuss och ska ta sig över vägen för att komma till ridskolan – där kan klubbarna ha svårt att få gehör hos de myndigheter som basar över just den vägen. Idag har många barn och ungdomar som går i ridskolan föräldraskjuts för att den sista delen fram till anläggningen anses vara för farlig för att ta sig över själv. Ibland skulle det behövas mer hastighetsbegränsningar, ibland skulle det behövas en tunnel eller liknande för att häst och ryttare ska komma under en väg till och från anläggningen. Där känner vi oss begränsade och har ett problem. Jag kan inte säga att vi har speciellt mycket olyckor men det skapar begränsningar för verksamheterna.”

Vissa motorcyklister och bilisters körsätt kan vara riskfyllt för dem som sitter till häst.

”Idag har inte alla människor kontakt med hästar och det tas för lite hänsyn till hästars reaktioner. Något som är svårt att komma till rätta med är de unga manliga bilförarna och den yngre generationen av motorcyklister som är ute och buskör. Deras körsätt är mycket riskfyllt för den som sitter till häst. De höga hastigheterna begränsar verksamheten och gör att inte vi kan vara utomhus i den omfattning som vi skulle vilja vara.”

För att förbättra säkerheten för ryttare som rider i miljöer med biltrafik har Svenska Ridsportförbundet informerat bilförare om behovet att visa hänsyn till ryttarna. Ulf Wilken säger följande:

”Det har gått ut foldrar och informationsmaterial till framför allt trafikskolor. Vi har också tryckt upp informationsmaterial som våra föreningar kan dela ut till olika personer i sitt närområde.”

Sture Gustafsson, Västergötlands Idrottsförbund, anser att ridsportens och motorsportens tunga transporter skapar trafiksäkerhetsproblem. Ett annat problem är barns onödigt många och långa idrottsresor.

”Vi håller fortfarande på att köra ungar långa, långa sträckor för att spela en match en tisdagskväll. Vi kör många mil och tankar mycket bensin för att klara av idrottsresorna. Vi har lång väg för att bli miljömässigt medvetna och ha transporter som tär mindre på miljön. Det är allt för mycket vuxnas värderingar som styr resandet i samband med matcher och cupspel och annat. Jag har ett barnbarn som är 14 år och som åker tio mil en tisdagskväll för att spela en innebandymatch för att komma hem helt slut på kvällen och gå till skolan dagen efter. Är det hans önskemål eller är det vi vuxna som har satt de normerna? Jag tror att vi skulle lyssna mycket mer på barn och ungdomar, hur de vill bedriva sin idrott och försöka göra idrotten och tävlandet mycket mera i det nära. Jag deltog i en studieresa till England för ett tag sedan och hörde då att Manchester United kräver att all träning och alla matcher för barn upp till 13 år ska ske inom klubben i olika konstellationer. I Sverige kör vi omkring med 7-8-åringar. Men det är inte 7-8-åringarna som har bett om att få åka hit och dit på olika tävlingar utan det är alldeles för mycket vi vuxna som har satt de här normerna. Jag är jättekritisk till allt resande som idag pågår inom idrotten.”

Olycksstatistik och definition av idrottsrelaterad trafikskada

Idrotten behöver ha bättre koll på alla de olyckor och incidenter som inträffar i samband med idrottsresor. Det hävdar Christer Johansson, Svenska Innebandyförbundet:

”Jag sitter i vår försäkringsgrupp som sköter skadeförsäkringar av våra spelare. Jag vet precis hur många spelare som bröt fingret när de spelade innebandy förra året. Man hade önskat att ha tillgång till någon form av återrapportering om det varit en innebandyörening som varit inblandad i någon form av trafikolycka. Jag vet inte hur det fungerar när en sådan olycka händer. Om det fanns bra information skulle vi kunna se var i landet det behöver göras en insats där det finns en överrepresentation av en viss typ av idrottsrelaterade olyckor.”

Lena Sulkanen, Svenska Bowlingförbundet, vill också se en förbättring av det statistiska underlaget gällande idrottens trafikolyckor:

”Vi skulle kunna tänka oss att få lite mer statistik än det som finns idag. Bra statistik behövs för att säkert kunna konstatera att det inte händer mer olyckor. Det är svårt att veta om man inte får all information.”

Lars-Inge Svensson, Folksam, efterlyser en klar definition på vad en idrottsresa är. De lindriga trafikskadorna är ett stort mörkertal i anmälningfrekvensen till Folksam.

Einar Tufvesson, Trafikverket, anser att det mörkertal som finns i det statistiska underlaget för idrottsresor hänger ihop med att idrottens resor inte är tillräckligt organiserade:

”Om man tänker i termer av planering och samordning närmar man sig att få ett mera organiserat resande på fritiden. Det tror jag är kärnan i det här. Har du ett bra grepp om hur transporterna sker då kan du lättare styra användningen, trafiksäkerheten och miljöanpassningen. Det är därför som man har så mycket mörkertal för man vet inte hur folk har tagit sig till och från arrangemang och hur alla idrottsresor sker. Då vet man inte heller hur man ska söka i statistiken.”

Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy

Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy, ”Policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter”, ska ses som en riktlinje och inget krav. Det hävdar Rolf Jönsson, Riksidrottsförbundet:

”Alla förbund är självständiga organisationer. RF är en stödorganisation eller en paraplyorganisation. Trafikpolicyn är en riktlinje, ett stöd till idrotten och de olika förbunden. Det är inget direktiv eller krav. Förbunden väljer själva hur de tar till sig policyn och hur de vill använda sig av policyn, de är inte förbundna till att följa policyn.”

Han betonar att RF:s huvudsakliga roll är att se till policyn kommuniceras ut till alla special- och distriktsidrottsförbund:

”Genomförandet sker på likartat sätt när RF antar sådana här riktlinjer. Till att börja med har man en form av kommunikationsplan. Man försöker föra ut policyn i rörelsen. Policyn skickas ut till special- och distriktsförbunden tillsammans med ett följebrev.”

”Arbetet med trafikpolicy är en färskvara. Trafikpolicyn antas i en förening av vissa personer. Sedan går det ett par år och de nya personer som då arbetar i föreningen kanske inte har någon som helst relation till trafikpolicyn. Säkerställandet av kontinuitet är därför en viktig fråga.”

Enligt Karin Mattsson Weijber, ordförande för Riksidrottsförbundet, är det viktigt att policyn uppdateras:

”Även om man har antagit en policy vid något tillfälle och jobbat med den så måste man uppdatera den och fräscha upp den.”

Ann-Gerd Bergdahl, Gästriklands Idrottsförbund, konstaterar att förbundet har arbetat aktivt med trafiksäkerhetspolicyn men att det funnits brister i uppföljningen:

”Vi känner till trafiksäkerhetspolicyn. För våra egna styrelser och för personalen har vi jobbat med den för att slå fast att vi alltid ska tänka på säkerhet och miljöanpassning när vi ska göra våra resor. Sedan hade vi med policyn i en satsning när vi var ute bland föreningar och talade om att policyn fanns. Vi uppmanade föreningarna att börja jobba efter policyn. Efter det att projektet tog slut för ett par år sedan har vi inte arbetat aktivt med policyn. Så nu har det tyvärr fallit bort. Däremot har vi alltid en generell dialog med föreningarna om trafiksäkra resor. Men policyn har vi missat.”

Enligt Christer Johansson, Svenska Innebandyförbundet, är det förbundets önskan att alla innebandy-föreningar ska arbeta med RF:s trafiksäkerhetspolicy.

”Vi har ingen siffra på hur många föreningar som har en trafikpolicy. Min gissning är att 400 föreningar har en policy av totalt cirka 800 föreningar som har en hyfsad ungdomsverksamhet.”

Kjell Augustsson, Östergötlands Idrottsförbund, säger följande om RF:s trafiksäkerhetspolicy:

”Jag känner till policyn och det är den man hänvisar till när man får olika frågor. Den centralt framtagna policyn kan tjäna som ett exempel. Sedan ska varje förening utforma sin egen policy utifrån sina egna förutsättningar. Det är en stor skillnad på den policy man bör ha om man är en klubb i centrum av en stad eller om man är en klubb ute på landet. Det kan också skilja på vilka olika idrotter man bedriver. Från centralt håll finns ett antal policyer framtagna som man kan använda sig av, antingen tar man dem rakt av eller gör justeringar utifrån sin egen situation.”

Svenska Bowlingförbundet har tagit fram en egen trafiksäkerhetspolicy som föreningarna kan använda. Lena Sulkanen säger följande:

”Vi gjorde en övergripande policy där vi försökte uppmärksamma vad man ska tänka på framför allt när man hyr bilar. Att man använder bilar och bussar som är anslutna till de olika branschförbunden så att man vet att det blir säkert. Sedan har vi talat om hur man ska packa in kloten och att man ska låsa fast dem så mycket som möjligt och inte lasta för tungt.”

Peter Landström, Svenska Fotbollförbundet, slår fast att det saknas en trafiksäkerhetspolicy på förbunds nivå inom fotbollen men att det vore önskvärt med en skrivning om trafiksäkerheten:

”Trafiksäkerheten finns inte specifikt på agendan på förbunds nivå. Vi har inte specifikt talat om trafiksäkerhet. Under mina tio år på Svenska Fotbollförbundet har vi inte jobbat med trafiksäkerhetsprojekt så länge jag kan komma ihåg. Den europeiska fotbollsunionen UEFA har dock ett begrepp som heter Child Protection som syftar till att förhindra sexuella övergrepp på barn, att fotbollsmål ramlar i huvudet på barn eller att trafikolyckor inträffar.”

”Vi borde ha en skrivning om trafiksäkerheten. Vi har policyer om en massa olika saker men ännu inte om trafiksäkerheten. Eftersom vi har så många barn och ungdomar borde trafiksäkerheten finnas med. Man måste ha något att utgå från och att föra en diskussion med föreningarna. På föreningsnivå är det angeläget att styrelserna tycker det här är viktigt och att det finns förankring där.”

Enligt Lasse Lundberg, NTF Örebro, bör ”trafiksäkerhetspolicyer finnas på dagordningen på varje förenings styrelsemöte.”

Uppföljningen av Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy

Enligt Rolf Jönsson, Riksidrottsförbundet, finns det inga uppföljningsmekanismer för Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy men någon form av uppföljning av olycksstatistik är dock önskvärd:

”Det är alltid bra att göra sådana nedslag genom att titta på olycksstatistik. Man kan t.ex. göra uppföljningar av olycksstatistik vart femte eller tionde år. Det är också viktigt att utvärdera vilka åtgärder som resultat. Men att följa upp olycksstatistik månad för månad eller år för år har vi inte kapacitet för.”

Riksidrottsförbundets ordförande, Karin Mattsson Weijber, konstaterar att RF saknar ett uppföljnings- och kontrolluppdrag gentemot föreningar och förbund:

”Man kan naturligtvis diskutera om man ska ha det. Man ska veta att det är ganska resurskrävande att kräva in det och då får man fundera på vad man i så fall ska använda det till. Jag skulle nog föredra att lägga resurserna på att försöka få ut informationen till föreningarna och stimulera att de sätter igång.”

Ann-Gerd Bergdahl, Gästriklands Idrottsförbund, anser att uppföljning av effekter är viktigt men att det ändå inte har blivit av:

”Uppföljning behövs alltid men det är tyvärr där man brister. Det är synd att när man gjort klart ett projekt att man inte följer upp effekterna. I vårt projekt handlade det bara om att inspirera föreningarna till att komma igång med det här tänket och sedan släppte vi det.”

Gunilla Hägglund, Hamrångefjärdens IK, vill se en tydlig uppföljning av alla idrottsförbunds arbete med RF:s trafiksäkerhetspolicy:

”Det är angeläget att kontrollera hur distriktsidrottsförbund och specialidrottsförbund har arbetat med RF:s trafikpolicy. Vem kontrollerar hur de arbetar? Vem kontrollerar hur RF arbetar?”

Drivkrafter för idrottens trafiksäkerhetsarbete

Trafiksäkerhetsåtgärder kan med fördel kombineras med klimatsmarta och miljöanpassade lösningar. Det är också viktigt att hitta lösningar som är ekonomiskt gynnsamma för föreningarna. Det hävdar Rolf Jönsson, Riksidrottsförbundet.

”Det kan vara mera lönsamt att åka mera buss än att resa med privata bilar. Eller att försöka hitta bra rabatter hos SJ. Att samåka och resa i grupp är bra för både trafiksäkerheten och ekonomin. Det är viktigt att hitta kopplingar som kan utveckla föreningen samtidigt som man arbetar med trafiksäkerhet. Engagemanget hos de aktiva i föreningarna kommer om de känner nytta och glädje i arbetet med trafikpolicy. Därför är det viktigt att det hela presenteras på rätt sätt för föreningarna. Man måste ta hänsyn till att människorna i föreningarna arbetar frivilligt.”

Att samtidigt förbättra säkerheten, ekonomin och miljön är enligt Christer Johansson, Svenska Innebandyförbundet, något som bör eftersträvas:

”Om man kan visa på att det blir bättre ekonomi, miljö och säkerhet då har man nått långt och då har man egentligen kommit förbi alla de tänkta hinder som kan finnas.”

Även Johanna Ingre, Trafikverket, anser att trafiksäkerhetsfrågan gynnas om den paketeras med andra frågor:

”Drivkrafter kan ha att göra med de värden man har som kan få en klubb att vilja driva frågan. Det är viktigt att integrera ekonomi, klimat/miljö och tillgänglighet så att man ser att man inte först behöver jobba med klimatfrågan och sedan jobba med trafiksäkerhet utan man kan faktiskt få ihop det på alla sätt. Dessutom är det viktigt att hälsoaspekten ingår här. Hälsa tror jag är en drivkraft som jag tror att klubbarna kan ta till sig. Ur mitt perspektiv är varumärket viktigt. Varumärke kan kopplas till föreningar. Vad står vi för? Kan vi känna oss stolta för att vi har med de här frågorna i vårt föreningsarbete? Det kan vara en drivkraft, i synnerhet för de större klubbarna.”

Enligt Per Dalebjer, Värmlands Idrottsförbund, är det ledarnas och föräldrarnas engagemang som utgör den viktigaste drivkraften för tillskapandet av trafiksäkra idrottsresor:

”Kunniga ledare och förståndiga föräldrar är utgångspunkten för gräsrotsidrottsverksamhet. Det är ledarna som är drivkraften i alltihopa. Det är ledarna som tar alla initiativ och säkerställer vår värdegrund på olika sätt. Trafiksäkerheten är en värdegrundsfråga. Idag är det så att föräldrarna funderar: Hur sköter den här föreningen sina resor? Vilka förhållningssätt har de till olika saker? Det gör att föreningen måste kvalitetssäkra sig för att få medlemmar d.v.s. aktiva barn.”

Gunilla Hägglund, Hamrångefjärdens IK, efterlyser en bonus eller belöning till föreningar som har uppnått mål för trafiksäkerhet, miljö och ekonomi.

”För att lyckas med trafiksäkerhetsarbetet måste man få någon form av belöning i form av en bonus eller premium för att man har uppnått vissa resultat eller mål. Jag skulle triggas av en bonus. En sådan bonus skulle kunna vara en rabatt på resor med buss. Det är också viktigt att få hjälp med bra avtal så att vi tjänar pengar på att vi uppnår mål för trafiksäkerhet, miljö och ekonomi.”

Ann-Gerd Bergdahl, Gästriklands Idrottsförbund, anser att det är viktigt att trafiksäkerheten uppfattas som en idrottsfråga:

”Det är viktigt att hitta en kombination med RF, DF och NTF som kan jobba bra tillsammans så att man får en idrottsanpassning av trafiksäkerhetsarbetet. Det har gjorts genom Idrotts-OLA och annat. Det är viktigt att man känner att det är en idrottsfråga, annars många kanske tycker att det ligger utanför idrottens ansvarsområde. Men om det finns inom RF, DF och SISU så ser man att trafiksäkerheten är en idrottsfråga.”

Tydliga mål kan, enligt Bergdahl, leda till att trafiksäkerhetsfrågan kommer högre upp på idrottsföreningarnas dagordning.

Lasse Lundberg, NTF Örebro län, ser i FN:s Barnkonvention en viktig drivkraft för idrottens trafiksäkerhetsarbete:

”Riksidrottsförbundet har antagit Barnkonventionen. Barn ska involveras och kunna ge sina synpunkter på resvägar.”

Hinder för idrottens trafiksäkerhetsarbete

Ett generellt hinder för idrottens trafiksäkerhetsarbete är, enligt Rolf Jönsson, Riksidrottsförbundet, att idrottsföreningarna har svårt att klara av mer än kärnverksamheten, dvs. själva idrottandet.

”För alla förbund och föreningar är det idrottsverksamheten som är viktigast. Många idrottsförbund har svårt att hålla ansiktet över ytan för att klara idrottsverksamheten. I det läget är det inte lätt att ta på sig andra uppgifter som exempelvis trafiksäkerhetsarbete.”

”Uppgifter vid sidan av kärnverksamheten kan uppfattas som ytterligare en arbetsbörda. Av dessa anledningar känner sig inte många tillräckligt motiverade att arbeta med trafiksäkerhet. Idrotten har policyer för alkohol, tobak, jämställdhet, diskriminering, sexuella trakasserier etc. Dessa frågor berör föreningar och förbund men berör inte kärnverksamheten. Det är inte självklart för en förening att man orkar med något mer än själva kärnverksamheten.”

Tidsbrist begränsar möjligheten att utveckla trafiksäkerhetsarbetet i föreningarna. Det hävdar Peter Landström, Svenska Fotbollförbundet.

”För en ideell ledare är tidsfaktorn en begränsning. Det är jättesvårt att samla ledarna för utbildningar. Ingen är emot trafiksäkerhet, alla är för budskapet. Men det är inte samma sak som att ta sig tiden att diskutera ute i föreningarna.”

Brist på tid för att planera idrottsresor är ett dilemma, enligt Per Dalebjer, Värmlands Idrottsförbund.

”Det största hindret är att ledarna och föräldrarna inte får möjlighet att i lugn och ro planera sina arrangemang och resor ordentligt. Att de inte har tillräcklig framförhållning för att kunna hitta vettiga lösningar.”

Einar Tufvesson, Trafikverket, hävdar att tidsbristen leder till att föreningsaktiva inte hinner med att skaffa sig kunskap om trafiksäkerhet:

”Tidsbristen är ett problem. Man mäktar inte med att skaffa sig mera kunskap om t.ex. trafiksäkerhet. Det krävs någon insats från kanske både utövaren, föräldern och klubben. Att man blir duktigare både kunskapsmässigt och sedan kunna upprätta rutiner. Tiden kanske inte medger detta och det kan vara ett hinder.”

Försämrad ekonomisk situation kan tvinga klubbar att resa med bil istället för buss. Gunilla Hägglund, Hamrångefjärdens IK, säger följande:

”Hamrångefjärdens IK har försökt åka buss så mycket som möjligt för att göra resorna säkrare. Men nu börjar vi nalla på det för det är billigare med bilresor. Det är en kostnadsfråga. Mycket har med ekonomin att göra i vår förening. Därför frångår vi nu delvis bussåknigen. Idrottsklubbarna har idag tuffare ekonomi än för 5-6 år sedan. Bingolotto har minskat markant som en inkomstkälla. Dessutom ger kommunerna mindre anslag till klubbarna.”

Riksidrottsförbundets ordförande Karin Mattsson Weijber anger två orsaker till att trafiksäkerhetsarbetet stannar av i vissa idrottsföreningar:

”Det finns två skäl till att saker inte genomförs eller att man inte resonerar kring frågorna. Det ena kan vara en ren fråga om kommunikation. Man säger att ”vi får ingen information” vilket innebär att man inte tar informationen till sig eller man hittar den inte. Det andra är det faktum att idrotten bygger på 69 självständiga förbund som i sin tur har närmare 20 000 självständiga föreningar. Var och en av dem fattar beslut om sin verksamhet och hur man vill att den ska organiseras.”

Lasse Lundberg, NTF i Örebro, tycker att RF inte tar trafiksäkerhetsfrågan på allvar:

”Föreningarna har inget tryck på sig och om det inte finns något tryck blir inget gjort”.

Peter Landström, Svenska Fotbollförbundet, har observerat att i vissa föreningar utgör de olika fotbollslagen ”föreningar i föreningar” som är svåra att styra med gemensamma riktlinjer:

”Det vi märker i våra föreningar är att det finns många föreningar där det är mera regel än undantag att lagen i föreningarna blir som små föreningar i föreningen, de lever sina egna liv. Det tycker vi inte är bra. I en förening som fungerar ska det finnas riktlinjer som gäller för samtliga lag i föreningen.”

Christer Johansson, Svenska Innebandyförbundet, påtalar att samåkning till matcher försvåras av bristande tillgänglighet till idrottsarenor:

”Tillgänglighet till arenor och hallar att spela i kan vara ett problem för oss. I vissa fall kan vi inte utnyttja samåkning för att det finns bara en arena att tillgå och då blir man borta nästan hela dygnet.”

Kjell Augustsson, Östergötlands Idrottsförbund, anser att idrottens möjlighet att resa med tåg försvåras av att tågstationerna i regel inte ligger i anslutning till idrottsanläggningarna vilket komplicerar den sista delen av resan.

Trafiksäkerhetslösningar

Idrotten bör ta samlat grepp på information och föra ut trafiksäkerhetsbudskapet på ett tydligare och mera samlat sätt i media. Det anser Lena Sulkanen, Svenska Bowlingförbundet:

”Vi behöver stöd för att kunna nå ut på ett bra sätt till alla. Idag är information bland det svåraste som finns. I och med att vi är ganska många föreningar är det svårt att nå ut.

Man skulle gå ut från idrotten totalt sett och informera mera generellt. Man skulle behöva komma ut mera i media för att få ökad uppmärksamhet för trafiksäkerhetsfrågan i ett större perspektiv. Totalt sett pratas det väldigt lite om trafiksäkerhet inom idrotten. Jag tycker man kunde lyfta frågan mer.”

Ann-Gerd Bergdahl, Gästriklands Idrottsförbund, efterlyser enkla trafiksäkerhetstips, punkt för punkt, som kan delas ut till idrottsföreningarna.

”Jag tror på det enkla. Enkla kom ihåg-lappar, enkla förhållningssätt som man kan dela ut till föreningarna så att de kan jobba med trafiksäkerhet konkret. Inte att de ska behöva ta fram sin egen policy för det gör man inte nu. Vad innebär det att man tycker att trafiksäkerhet är jätteviktigt? Vad kan vi göra? Det bör finnas färdiga förslag som man kan ge till alla ledare. Det här ska ni tänka på när ni reser eller cyklar.”

Västergötlands Idrottsförbund har sedan 1990-talet, i samarbete med NTF, genomfört ett 50-tal utbildningar för minibussförare. De senaste 10-15 åren har antalet olyckor med minibuss har minskat betydligt. Sture Gustafsson, Västergötlands Idrottsförbund, anser att utbildningar via NTF, idrottens studieförbund SISU och de vanliga trafikskolorna kan förbättra trafiksäkerheten för de tunga transporter som utförs inom vissa idrotter. Behovet av utbildning av minibussförare påtalas även av Christer Johansson, Svenska Innebandyförbundet:

”Det finns en hög riskfaktor kopplat till minibussfärder. Det är ett fordon som man inte är så van att köra. Det vore bra om det fanns ett paket i vilket det ingick att få utbildning i det.”

Idrottens resor kan minskas genom samplanering av idrottsevenemang och nya serieupplägg. Det anser Per Dalebjer, Värmlands Idrottsförbund.

”Det ligger en bit in i framtiden innan förbunden kommer till insikt om möjligheten med samplanering av idrottsarrangemang. Man gör fortfarande seriesystem och serieupplägg som tvingar fram en massa resande som egentligen inte är nödvändigt för att barnen ska utvecklas eller tycka det är roligt att hålla på med idrott. Fotbollen ska ha ett visst antal lag i en serie och då kan det bli ganska stora geografiska områden för att få ihop den där serien. Jag tror att det tar ett tag till innan det slår igenom.”

Enligt Christer Johansson, Svenska Innebandyförbundet, är det angeläget att minska ungdomars idrottsresor:

”Vid planeringen av serier för ungdomar under 18 år är korta resor det första incitamentet. Utifrån det planeras all verksamhet. Det är parameter ett. Vi har ofta dubbla åldersklasser i de lägre serierna för att hitta bättre avståndsförutsättning. Inget lag ska behöva åka 35 mil till en match utan spelar man i en serie för både 11-åringar och 12-åringar kan man komma undan med åtta mil istället. Det är egentligen bara storstadsregionerna och stora upptagningsområden som t.ex. Umeå som har singelåldersklasser.”

Han hävdar att ett ökat samarbete mellan klubbar från olika idrotter öppnar nya möjligheter för samresande:

”Om man tar ett område som Småland finns det många lag som reser mellan Jönköping och Växjö. Om innebandyklubben och handbollsklubben i Växjö kan samåka till Jönköping för att spela sina matcher är det positivt.”

Enligt Per Dalebjer, Värmlands Idrottsförbund, är cykelhjälm en ledarskapsfråga:

”Att försöka öka cykelhjälmsanvändningen är en bra sak som vi kan tänka oss att arbeta med i Värmland. Jag skulle gärna engagera mig i det men frågan är på vilka sätt vi lockar och stimulerar till ökad hjälmanvändning. Hjälmanvändning bland barn och ungdomar är mycket en ledar- och tränarfråga. Idag säger man, t.ex. inom ishockeyn eller fotbollen, att om du inte har rätt utrustning med dig till den idrott du ska bedriva kan du inte vara med eller så får du se till att skaffa den utrustningen som du saknar. Man skulle kunna utöka det här synsättet till att säga att rätt utrustning är att ha cykelhjälm när man cyklar till träningen.”

Dalebjer kan tänka sig att främja cykelhjälmsanvändningen genom samarbete med idrottsförebilder och arrangerande av tävlingar:

”Om vi ska sätta fokus på cykelhjälm är det bra om man har folk inom den idrotten som det handlar om som kan fungera som förebilder och som går i bräschen för det här. De kan visa att cykelhjälm är något som är viktigt för oss. De kan t.ex. visa att det är ok att använda cykelhjälm när man cyklar till fotbollsträningen. Då kanske det är bra att det finns några profiler som finns med och säljer in det där på ett bra sätt. Sedan är det alltid så att det stimulerar om det finns möjlighet att skapa resurser till föreningen. Man skulle kunna tänka sig att man har en kampanj där alla som vill får vara med. Med den teknik och de mobiltelefoner som finns idag skulle idrottslagen kunna anmäla sig på någon hemsida i idrottens värld: ”Vårt lag vill vara med i detta, vi ställer upp på det här, vi gör detta”. Man kan ta bilder på varandra på träningarna och skicka in bilder med barn som använder hjälm. De bilder som är inskickade ingår i en form av utlottning av stödgrejer till föreningen eller något liknande. Man kan vinna något eller komma i fokus på något sett och bli sedda och bejakade. Det finns många sätt att vrida och vända på det här. Det kanske kan bildas en Facebook-grupp. IdrottOnline är ett forum där en hjälmdiskussion kan ske. Vissa lag kan bli sedda eller publicerade. Man kan arrangera tävlingar om vilka lag som har mest spännande hjälmar. Varje förening skulle kunna ges möjlighet att köpa in hjälmar med egen föreningsdesign eller föreningslogga.”

Att kunna cykla säkert till idrottshallen är viktigt, anser Christer Johansson, Svenska Innebandyförbundet:

”Det är viktigt att man tar sig till hallarna på ett säkert sätt. Vi spelar ju mycket på vintersäsongen och beroende på var i landet man är så försvinner cykeln framåt hösten. Det är ändå många som använder cykeln de första och sista månaderna på säsongen. Det är en självklarhet att man ska vara lika säker när man cyklar till träningen som till skolan. Det är genom det lokala policyarbetet ute i föreningarna som man ska jobba vidare med cykelfrågorna. Att främja cykelhjälmsanvändning ser jag som en naturlig del i föreningens resepolicy eller trafiksäkerhetspolicy.”

Einar Tufvesson, Trafikverket, anser att grunden för den säkra idrottsresan är god planering och samordning och att man ser till att idrottsresan blir en del av hela arrangemanget:

”Jag tror att bland det viktigaste är att man har en bra planering och samordning till följd av att man har ökad kunskap om trafiksäkerhet, miljö och ekonomi. Om du har kunskap om trafiksäkerhet, miljö och ekonomi kopplat till resorna och lägger din planering och samordning av idrottsresorna kopplat till det tror jag att det är det allra viktigaste för att skapa trafiksäkrare idrottsresor. Det är viktigt att det inte är ad hoc-verksamhet vid sidan av utan att själva resan är en del av evenemanget och idrotten.”

”Att resan verkligen blir en del av arrangemanget är viktigt. Jämför t.ex. hur man arbetar med båtbuskar. När man idag säljer en båtresa med kryssning till Åland eller Finland säljer man en bussresa samtidigt som man säljer båtresan. Det är tänkt att resenären ska få hela sin resa tryggad. På samma sätt tror jag att idrottsrörelsen skulle må bra av att man tänkte utifrån konceptet att resan och arrangemanget hänger ihop. Det tror jag skulle vara en bra drivkraft.”

Enligt Tufvesson behöver idrottsföreningarna checklistor för att kunna boka en bra bussresa:

”Det är viktigt att det finns checklistor för vad det innebär att boka en bra bussresa. Bussbranschen jobbar ganska hårt med att etablera ett samarbete med idrottsklubbar så att dessa upphandlar säkra bussresor. Vi försöker att stödja dem i arbetet med att ta fram bra manualer och checklistor.”

Fler checklistor och scheman för trafiksäkra idrottsresor efterfrågas också av Gunilla Hägglund, Hamrångefjärdens IK:

”Det man gärna skulle vilja se är så konkreta lathundar och checklistor som möjligt. Någon typ av checklista så att man kan säga: nu gör vi de här fem eller sex stegen så att vi kan kolla upp att den här resan blir bra. Det tror jag efterfrågas. En annan sak som man efterfrågar är enkla saker som man kan göra och som är lätta att integrera i den ordinarie verksamheten. Det kan vara enkla sätt att boka en resa eller att ha bra rutiner för hur en grupp ska dela på samåkningen med hjälp av ett veckoschema.”

Samverkan och stöd

Vägverket hade ett så kallat sektorsuppdrag gentemot samhället som innebar att myndigheten skulle samla, stödja och driva på olika samhällsaktörers trafiksäkerhetsarbete. Tillkomsten av Idrotts-OLA kan ses som ett resultat av detta uppdrag. Emellertid har inte Trafikverket, som bildades 2010, behållit detta uppdrag. Einar Tufvesson, Trafikverket, förklarar Trafikverkets nya roll:

”Vårt sätt att arbeta har blivit förändrat i och med att vi inte har kvar det samlande sektorsansvaret d.v.s. uppgiften att samla aktörer vid olika tillfällen utan vi ska mera utgå från vårt bidrag till de olika transportpolitiska målen. I de sammanhangen kan det bli fråga om att vi ingår i andra nätverk och andra aktörers inspel, idéer och projekt. Den stödjande rollen finns kvar men vi ska inte längre per definition vara ordförande och hålla ihop grupperingar. Det initiativet ska vi inte alltid ta utan det kan komma från

Riksidrottsförbundet, Naturskyddsföreningen eller någon annan. Om någon vill göra någonting kan vi ingå i det sammanhanget om vi känner att vi kan bidra med något.”

”Vi har möjligheten att ta initiativ när vi märker att utvecklingen är på väg åt fel håll i något målområde. Det kan t.ex. handla om säkra idrottsresor. Vi kan ta sådana initiativ men det ska inte vara givet från början att det är Trafikverket som ska ta den typen av initiativ.”

Per Dalebjer, Värmlands Idrottsförbund, konstaterar att hans förbund inte har något samarbete med Trafikverket och att trafikfrågan tycks ha försvunnit från idrottens agenda:

”Vi har inget samarbete med Trafikverket. Det är ganska anonymt överhuvudtaget kring trafikfrågan just nu. Det har varit andra frågor som har dominerat de senaste åren. Det var ett uppsving kring trafiksäkerhetsfrågan i samband med den olycka med minibus som drabbade ett flicklag i Umeå. Sedan dalade intresset.”

Enligt Sture Gustafsson, Västergötlands Idrottsförbund, har samarbetet med NTF Skaraborg varit en nyckelfaktor för det framgångsrika trafiksäkerhetsarbetet som idrotten bedrivit i Västergötland:

”Jag tror att det externa stöd som vi får av NTF har varit helt avgörande för oss. Det är långt ifrån alla distrikt som haft ett så bra samarbete med NTF som vi har haft. Det beror mycket på att NTF Skaraborgs anställda har varit idrottskillar och idrottstjejer.”

Ann-Gerd Bergdahl, Gästriklands Idrottsförbund, anser att det behövs information om vad man som idrottsförbund eller idrottsförening ska titta på när kommunen gör detaljplaner:

”Vi på distrikten behöver tips på vad vi ska titta på när kommunen gör sina detaljplaner, på vilka sätt ska idrotten vara med i beslutsprocesserna som gäller trafiksäkerhetsfrågor. Då glöms det inte bort. Det är så många frågor som vi ska tänka på, även miljö. Det ska vara så enkelt och konkret som möjligt för jag tror inte att man tar sig tiden att sätta sig in i en policy. När kommunen bygger en idrottsanläggning är det viktigt att idrotten säger hur man ser på hur barn och ungdomar ska ta sig till och från anläggningen på ett säkert sätt: var ska de vuxna parkera sina bilar, var kan man lämna och hämta barnen etc. Om vi får en påminnelse om att vi inte ska glömma den här aspekten är det jättebra för jag tror att det är bra att vi är med i de sammanhangen. Då kan vi vara med och påverka innan det börjar byggas.”

Kjell Augustsson, Östergötlands Idrottsförbund, efterlyser en bra dialog med kommunerna om hur cykelvägar till idrottsplatserna ska utformas:

”Det ligger i samhällets intresse att se till att det finns bra cykelvägar där barn och ungdomar vistas mycket. Området till och från idrottsplatsen är väldigt välbesökt. Skolan är det som barn och ungdomar åker till oftast men därefter tror jag att idrottsplatsen kommer. Det handlar om att föra en dialog med kommunen om hur cykelvägarna ska utformas. Framför allt om man anlägger nya idrottsplatser och idrottsanläggningar är det viktigt att man har en infrastruktur som gör att det blir lätt att ta sig till och från. Det stöd vi vill ha från kommuner handlar om att hitta bra lösningar på framför allt cykelvägar till och från idrottsanläggningar.”

Augustsson efterlyser någon form av subvention för idrottens bussresor:

”Det vore naturligtvis önskvärt med någon form av subventioner i samband med resor. De bussbolag som idrotten anlitar är företag som lever på sin verksamhet. Det är klart att dessa företag inte är intresserade av att subventionera idrottens bussresor. Det är ändå ekonomin som det till stor del handlar om.”

Per Dalebjer, Värmlands Idrottsförbund, föreslår förmånligare villkor för idrottsföreningar vid nyttjandet av kommunala färdmedel:

”Bussresor innebär en större kostnad för föreningen och det ska man ta in pengar till och då blir det en högre deltagaravgift vilket innebär att en del barn inte har råd att vara med. Det där är en ond sak eftersom vi har sagt att alla barn ska ges möjlighet att vara med. I den bästa av världar skulle kommunen, lika väl som man har anläggningar och bidragsstöd till föreningar, tillhandahålla möjligheten att nyttja kommunala transportmedel. Att det fanns bussar och minibussar som kommunen hade och hyrde ut till föreningar till låg hyra. Att det på helger gick vissa rutter där man vet att det är mycket idrottsutbyte längs vissa stråk. Man kanske skulle kunna styra om lokalbussarnas rutter för att möta behovet av idrottsresor under helgerna.”

Gunilla Hägglund, Hamrångefjärdens IK, vill utveckla samverkansformerna mellan idrottsrörelsen och bussbolag, kommuner och tågoperatörer:

”Riksidrottsförbundet skulle behöva ökade resurser för att kunna teckna avtal med kommuner och bussbolag som gör att det blir billigare för idrottsföreningar att resa med buss till matcher och träningar. En annan tanke är att förlänga busskort för barn till att gälla resor till och från idrottsanläggningar. Hur många nya svenskar har körkort och/eller bil och möjlighet att skjutsa sina barn till idrottsanläggningar?”

”Idrottsförbunden skulle kunna upphandla idrottsresor på ett bättre sätt. Bandytåget, som inte längre finns kvar, baserades på ett avtal mellan SJ och Svenska Bandyförbundet. Busnet var en bra idé som tyvärr också har försvunnit. Tanken med Busnet var att främja samåkande inom idrotten genom bokningar via internet.”

Ulf Wilken, Svenska Ridsportförbundet, betonar att ridsporten behöver kommunernas stöd för att lösa trafiksäkerhetsproblemen kring ridanläggningarna:

”Vi har flest medlemmar i ridskolorna och dessa ligger på kommunal mark och är uppförda av kommunen. Vi ser nog att vi behöver den största hjälpen från kommunerna. Vi behöver ofta agera ihop med kommuner.”

Kommunerna skulle kunna ställa trafiksäkerhetskrav på alla föreningar som får kommunala föreningsbidrag. Det föreslår Johanna Ingre, Trafikverket.

”Kommunerna kan ställa krav på föreningarna gällande policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter. Föreningarna skulle redovisa för kommunen hur man arbetar med trafiksäkra resor när man får föreningsbidrag.”

Hon anser att Trafikverket kan bli bättre på att stimulera initiativ som kommer underifrån och efterlyser ökat samarbete mellan Trafikverket och Riksidrottsförbundet samt mellan Trafikverket och NTF.

Sammanfattning

I tabell 5.1 nedan sammanfattas de viktigaste slutsatserna från intervjumaterialet avseende trafik-säkerhetsproblem, trafiksäkerhetslösningar, nya drivkrafter, hinder och idrottens behov av samverkan och externt stöd.

Tabell 5.1. Sammanfattning av intervjuresultat

Trafiksäkerhetsproblem	Lösningar	Nya drivkrafter	Hinder	Samverkan och stöd
<p>Trötthet/utmattning vid bilkörning efter idrottande.</p> <p>Minibussresor, i synnerhet med oerfarna förare.</p> <p>Osäker trafikmiljö kring idrottsplatser, särskilt för barn.</p> <p>Brist på cykelbanor till idrottsplatser.</p> <p>Cykelresor utan cykelhjälm.</p> <p>Långa och många idrottsresor, särskilt för barn.</p> <p>Onödiga idrottsresor, särskilt för barn.</p>	<p>Informationsstrategi för att lyfta idrottens trafiksäkerhetsfrågor.</p> <p>Enkla tips till idrottsföreningar.</p> <p>Utbildningar, t.ex. för minibussförare.</p> <p>Främja ökad cykelhjälmsanvändning hos barn och ungdomar, t.ex. genom tävlingar och förebilder.</p> <p>Samplanering av idrottsevenemang för att minska idrottsresor.</p> <p>Nya serieupplägg för att minska idrottsresor.</p> <p>Ökad samåkning mellan olika idrotter för att minska idrottsresor.</p> <p>Resfria möten.</p> <p>God planering av alla resor.</p> <p>Göra resan till del av idrottsarrangemanget.</p> <p>Checklista för att boka bra bussresa.</p>	<p>Paketera trafiksäkerhet med miljö, ekonomi, tillgänglighet och hälsa.</p> <p>Bonusar och belöningar till framgångsrika föreningar.</p> <p>Gör trafiksäkerhet till en tydligare idrottsfråga.</p> <p>Sätt mål för trafiksäkerhetsarbetet.</p> <p>FN:s barnkonvention.</p>	<p>Ingen uppföljning av RF:s trafiksäkerhetspolicy.</p> <p>Oklar definition av idrottsresa.</p> <p>Bristande statistiskt underlag gällande idrottsrelaterade trafikolyckor och trafikskador.</p> <p>Tidsbrist hos föreningsaktiva.</p> <p>Ekonomiska problem i föreningar.</p> <p>Bristande kommunikation mellan förbund och föreningar.</p> <p>Svagt samarbete mellan RF och Trafikverket.</p> <p>”Förening i föreningen” som agerar utan att ta hänsyn till föreningens policy.</p>	<p>Utveckla bra dialog mellan idrotten och kommuner om cykelvägar till idrottsplatser och trafikmiljön kring idrottsplatser.</p> <p>Stöd till idrottsföreningar för att kunna föra en bra dialog med kommuner, t.ex. gällande detaljplanering.</p> <p>Förmånligare villkor för idrotten vid användandet av kommunala färdmedel.</p> <p>Utveckla nya samverkansformer mellan idrotten och kommuner/bussbolag/tågoperatörer.</p> <p>Kommuner kan ställa trafiksäkerhetskrav på idrottsföreningar som får föreningsbidrag.</p> <p>Utveckla samarbetet mellan idrotten och Trafikverket/NTF m.fl.</p>

6. Enkätundersökning

Detta kapitel redovisar resultatet av en enkätundersökning. Enkätundersökningen omfattade fem frågor och skickades till samtliga 21 distriktsidrottsförbund (DF) och 69 specialidrottsförbund (SF) som är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF). Frågorna behandlade bland annat idrottsförbundens arbete med att förankra Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy bland idrottsföreningar och förbundens åtgärder för att främja användningen av cykelhjälm och resfria möten. I bilaga 3 återfinns alla frågor som ingick i enkätundersökningen.

Enkäten besvarades av 34 idrottsförbund (nio DF och 25 SF). Svarsfrekvensen uppgick till 37,7 procent. Nedan följer en sammanställning av enkätsvaren tillsammans med kommentarer.

Fråga 1. Har ert förbund förmedlat Riksidrottsförbundets "Policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten" till de föreningar som är medlemmar i ert förbund?

DF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja, via vårt förbunds hemsida	2
Ja, via utskick till föreningarna	3
Ja, via utbildningar och seminarier	6
Nej	2
Vet ej	-

SF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja, via vårt förbunds hemsida	3
Ja, via utskick till föreningarna	3
Ja, via utbildningar och seminarier	6
Nej	5
Vet ej	8

Kommentar: Fler DF än SF har försökt sprida och förankra RF:s trafiksäkerhetspolicy bland de idrottsföreningar som är medlemmar. Vanligaste sätten att förmedla trafiksäkerhetspolicy på är via utskick och utbildningar och seminarier. Få idrottsförbund har valt att använda hemsidan för att förmedla trafiksäkerhetspolicy. Två DF och fem SF har inte förmedlat RF:s trafiksäkerhetspolicy till medlemsföreningarna.

Fråga 2. Anser ni att det är önskvärt att utöka arbetet för trafiksäkra idrottsresor inom ert förbund?

DF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja	6
Nej	2
Vet ej	1

SF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja	17
Nej	4
Vet ej	4

Kommentar: 23 av 34 idrottsförbund (67 procent) anser det vara önskvärt att utöka arbetet för trafiksäkra idrottsresor.

Fråga 3. Främjar ert förbund för närvarande användningen av cykelhjälm bland de föreningar som är medlemmar i ert förbund?

DF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja	2
Nej	7
Vet ej	0

SF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja	4
Nej	20
Vet ej	1

Kommentar: Sex idrottsförbund verkar för närvarande för ökad cykelhjälm användning bland de aktiva i idrottsföreningarna.

Fråga 4. Har ert förbund planer på att öka insatserna för att främja cykelhjälm användning bland de föreningar som är medlemmar i ert förbund?

DF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja	2
Nej	6
Vet ej	1

SF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja	0
Nej	21
Vet ej	4

Fråga 5. Planerar ert förbund att verka för en ökad andel resfria möten?

DF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja	8
Nej	0
Vet ej	1

SF

Svarsalternativ	Antal svar
Ja	16
Nej	7
Vet ej	2

Kommentar: En klar majoritet av idrottsförbunden, 24 av 34, planerar att öka antalet resfria möten.

Sammanfattning

Enkätundersökningen visade ett generellt stort intresse för trafiksäkerhetsfrågor, både inom DF och SF. De flesta idrottsförbunden som deltog i enkätundersökningen har på något sätt förmedlat RF:s trafiksäkerhetssäkerhetspolicy till sina medlemsföreningar. Hos en klar majoritet av idrottsförbunden, 67 procent, finns en önskan om att utöka insatserna för att säkerställa att idrottsresorna utförs på ett trafiksäkert sätt. Ökad cykelhjälm användning främjas idag av sex av 34 idrottsförbund. Så gott som alla DF och en klar majoritet av SF som deltog i enkätundersökningen planerar att göra mer för att främja resfria möten.

7. Analys

Studien identifierade följande trafiksäkerhetsproblem inom idrotten:

- Trötthet och utmattning efter match/tävling/träning i kombination med bilkörning.
- Hög hastighet.
- Otillräcklig förarkompetens för att köra minibuss.
- Bussresor i halt underlag.
- Cykelresor utan hjälm.
- Cykelresor i blandtrafik.
- Bristande trafiksäkerhet i idrottsplatsernas närområden, i synnerhet för barn och ungdomar.
- Onödigt långa och många idrottsresor, i synnerhet för barn och ungdomar.

Idrottsförbundens arbete med sin trafiksäkerhetspolicy

Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy har distribuerats till samtliga specialidrottsförbund och distriktsidrottsförbund. Policyn har också gjorts tillgänglig på Riksidrottsförbundets hemsida (www.rf.se).

Distriktsidrottsförbundens och specialidrottsförbundens arbete med RF:s trafiksäkerhetspolicy

Enkätundersökningen visade att en majoritet av de idrottsförbund som svarade på enkäten (sammanlagt 34 förbund) på något sätt har försökt förmedla RF:s trafiksäkerhetspolicy vidare till sina medlemsföreningar. De vanligaste sätten att förmedla trafiksäkerhetspolicyn på är via utskick samt utbildningar och seminarier. Fler DF än SF har försökt sprida och förankra RF trafik-säkerhetspolicy bland de idrottsföreningar som är medlemmar. Två DF och fem SF uppgav att de inte alls har förmedlat RF:s trafiksäkerhetspolicy till medlemsföreningarna.

När det gäller specialidrottsförbundens arbete med trafiksäkerhetspolicyn visade intervjuerna bland annat följande:

- Svenska Innebandyförbundet har arbetat mycket aktivt med RF:s trafiksäkerhetspolicy.
- Svenska Fotbollförbundet har ännu inte antagit någon egen trafiksäkerhetspolicy men det finns ett intresse för trafiksäkerhetsfrågorna, både på förbunds- och föreningsnivå.
- Svenska Bowlingförbundet har tagit fram en helt egen trafiksäkerhetspolicy som är anpassad till bowlingssportens speciella förutsättningar i trafiken (transport av klot).

Trafiksäkerhetsarbetet i idrottsförbund och idrottsföreningar

Goda exempel i idrottsförbunden

Bland idrottsförbunden finns en rad goda exempel på framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. Bland dessa kan följande nämnas:

- Smålandsidrotten har genomfört ambitiösa trafiksäkerhetsutbildningar för idrottsföreningarna i Småland.
- Gästriklands Idrottsförbund har bedrivit ett framgångsrikt arbete med att förbättra trafiksäkerheten kring olika slags idrottsanläggningar.
- Västergötlands Idrottsförbund har, i samarbete med NTF, genomfört ett femtiotal utbildningar av minibussförare.
- Västerbottens Innebandyförbund har gjort en stor satsning på att främja samåkande med buss.
- Örebro Idrottsförbund har bedrivit ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i nära samarbete med NTF.
- Svenska Innebandyförbundet gör bedömningen att hälften av alla de 800 innebandyföreningar som har en barn- och ungdomsverksamhet har antagit en trafiksäkerhetspolicy.

Goda exempel i idrottsföreningar

Litteraturstudien identifierade en rad idrottsföreningar som har antagit mycket ambitiösa trafiksäkerhetspolicyer och som i vissa fall ställer högre krav än Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy.

Eskilstuna Gymnastikförenings trafikpolicy innehåller en omfattande checklista som ska användas inför alla transporter. Bland annat ingår följande säkerhetsrutiner i checklistan:

- Föraren ska följa bestämmelser för hastighet och avstånd mellan fordon.
- Föraren ska utse en andreförare som är vaken vid färd.
- I varje fordon ska finnas en fungerande mobiltelefon.
- Föraren ansvarar för att det finns en aktuell telefonlista i fordonet. Listan ska innehålla telefonnummer till alla personer i fordonet och övriga fordon i sällskapet samt en anhöriglista.
- Bestämda restider ska fastställas i förväg så att det finns marginal för oförutsedda händelser.
- Bussbolag som anlitas av Eskilstuna Gymnastikförenings transporter ska tydligt informeras om föreningens trafiksäkerhetskrav.
- Eskilstuna Gymnastikförenings anställda, styrelse, instruktörer och aktiva ska medverka till att personer i deras omgivning följer föreningens trafiksäkerhetspolicy. Alla uppmanas att följa policyn även då de inte deltar i föreningens aktiviteter.

Bågskytteklubben Dalpilens trafiksäkerhetspolicy uppmanar förare i personbil och minibuss att hålla ett säkert avstånd till framförvarande fordon och ha minst åtta timmars sömn innan transporten sker. Förarna ska ha genomgått en halkutbildning för aktuell fordonstyp. Vid väderproblem ska resan ställas in eller avbrytas. Alla föreningsmedlemmar uppmanas att vägra åka med någon som kör för fort. En sjukvårdsväska ska finnas med på resorna och checklista ska användas vid olycka. BK Dalpilens ambition är att lyfta fram trafiksäkerhetspolicyn i samband med medlemsmöten och före alla tävlingar.

Anundsjö IF har antagit en trafiksäkerhetspolicy som lyfts fram vid årsmöten, gemensamma träffar, arrangemang, i text på affischer, på idrottsanläggningarna och i föreningens lokaler. *Fors IK:s* trafiksäkerhetspolicy betonar att hastigheten ska anpassas efter vägunderlag och trafikintensitet. Säkerhetsavstånd ska hållas till andra fordon. Alla uppmanas att avstå från farliga och/eller onödiga omkörningar. Cykelhjälm rekommenderas för alla dem som cyklar till och från träning eller tävling. *Falu Idrottsklubb* har en trafiksäkerhetspolicy som uppmanar de aktiva att inte starta eller att avbryta resan vid tveksamt väglag. Vidare uppmanas de att våga vägra åka med den som kör för fort. *Valla Idrottsförening* har antagit en rese- och trafiksäkerhetspolicy som inte bara gäller för samtliga matcher och träningar utan även andra träffar i föreningens regi. Alla medlemmar i föreningen ska informeras om policyn. De ledare, föräldrar och spelare som genomför resor och är förare måste underteckna ett dokument som kallas "Överenskommelse för förare" och som utgör en bilaga till policyn.

Goda exempel i kommunerna

Kalmar kommuns och Karlskoga kommuns samarbete med lokala idrottsföreningar i syfte att främja trafiksäkerheten förtjänar att lyftas fram. Båda kommunerna arbetar med projektet "Säker och trygg förening" som syftar till att utbilda och certifiera lokala idrottsföreningar (och andra föreningar) i säkerhetsfrågor, inklusive trafiksäkerhet.

Hinder för trafiksäkra idrottsresor

Följande hinder för trafiksäkra idrottsresor identifierades:

- Det har inte genomförts någon egentlig uppföljning av idrottsförbundens och idrottsföreningarnas arbete med att genomföra Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy.
- En entydig och allmänt accepterad definition på vad som är en "idrottsresa" saknas.
- Det finns ett otillräckligt statistiskt underlag om de trafikolyckor och trafikskador som inträffar i samband med idrottsresor. Mörkertalet för lindriga skador är allra störst.
- Riksidrottsförbundet och Trafikverket har för närvarande inte något egentligt samarbete kring trafiksäkerhetsfrågorna.
- Kommunerna ställer i regel inte krav på att föreningar som får kommunala bidrag ska ha en trafiksäkerhetspolicy.
- Det finns en risk för "policyinflation" som innebär att idrottsförbund och idrottsföreningar inte anser sig mäkta med att arbeta med alla de policyfrågor som idrottsrörelsen har förpliktigt sig att jobba med.
- Otillräcklig planering av resor och idrottsarrangemang kan leda till negativa konsekvenser för trafiksäkerheten, t.ex. vid bussresor.
- Vissa förbund och föreningar anser sig inte ha tid eller möjlighet att prioritera några andra uppgifter än de som ingår i kärnverksamheten.
- Många föreningar kämpar med ekonomiska problem vilket kan leda till att de väljer bort de mest trafiksäkerhetsanpassade transportlösningarna, exempelvis att resa med buss istället för bilar.
- Frekventa byten av ledare och andra ansvariga i idrottsföreningarna försvårar kontinuiteten i föreningarnas trafiksäkerhetsarbete.

Framtidsutsikter

Hos många förbund och föreningar inom idrottsrörelsen finns idag en stark önskan att utöka det pågående trafiksäkerhetsarbetet. Enkätundersökningen som gjordes för denna studie visade att närmare 70 procent av idrottsförbunden vill utöka sitt arbete för trafiksäkra idrottsresor. Cykel-säkerhetsfrågorna inom idrotten kommer att aktualiseras mer och mer. Redan idag finns det ett stort antal idrottsföreningar och minst sex idrottsförbund och som verkar för ökad cykelhjälms-användning bland de aktiva.

Inom idrottsrörelsen finns en mycket hög acceptans för en ökad andel resfria möten. Det finns en diskussion om lösningar, t.ex. i form av nya serieupplägg, som kan leda till ett minskat behov av resor till matcher och tävlingar. Ett minskat resande innebär stora tidsbesparingar och positiva effekter för trafiksäkerheten, miljön och ekonomin.

Ett framgångsrikt arbete med trafiksäkerheten i förbund och föreningar förutsätter att frågan förankras ordentligt hos alla förtroendevalda, anställda, ledare och föräldrar. Det är viktigt att trafiksäkerhetsfrågorna regelbundet finns med på styrelsernas agenda och att frågorna ägnas uppmärksamhet i verksamhetsplaner och årsredovisningar samt på årsmöten. Det är fördel om trafik-säkerheten kan ”paketeras” ihop med andra frågor som t.ex. miljö och ekonomi.

Samarbetet mellan Trafikverket, Riksidrottsförbundet och kommunerna behöver en nystart. Ett första steg för att utveckla en sådan samverkan kan vara bildandet av en gemensam arbetsgrupp.

Två hypoteser lades fram i början av studien. Enligt den första hypotesen har idrottsrörelsens gemensamma trafiksäkerhetsarbete en mycket stor potential. Det finns tre miljoner medlemmar i idrottsföreningarna i Sverige och hela idrottsrörelsens arbete för trafiksäkra idrottsresor kan utvecklas. Enligt den andra hypotesen kan ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete inom idrotts-rörelsens leda till positiva smittoeffekter till andra slags resor och transporter och en ökad acceptans i samhället för en kraftfull trafiksäkerhetspolitik i linje med nollvisionen. Båda dessa hypoteser bekräftades av studien.

Referenser

- Aftonbladet (1998). ”Flera svåra bussolyckor under 90-talet.” 1998-11-22.
- Aftonbladet (2011). ”LHC:s damlag i bussolycka.” 2011-12-10.
- Anundsjö IF (2007). Trafiksäkerhetspolicy Anundsjö IF.
- BK Dalpilen (2008). Trafiksäkerhetspolicy, Bågskytteklubben Dalpilen.
- Borås Basket (2010). Borås Basket i bussolycka. 2010-10-23. www.borasbasket.se
- Borlänge Stora Tuna Bandyklubb (2007). Trafiksäkerhetspolicy för Borlänge Stora Tuna Bandyklubb.
- Bussbranschens Riksförbund, BR (2008). *Avsiktsförklaring Idrotts-OLA*. 2008-02-18.
- Corren.se (2011). ”Minst 17 skadade i bussolycka.” 2011-12-10.
- Eskilstuna gymnastikförening (2010.) Trafikpolicy.
- Falu idrottsklubb. Trafiksäkerhetspolicy för Falu idrottsklubb.
- Folksam. Checklista för trafiksäker idrott. Folksam.se
- Folksam (2006). Krav på trafikpolicy inom idrotten för att minska olyckorna. 2006-04-12.
- Folksam (2008). Folksamns åtagande (Idrotts-OLA). 2008-03-25.
- Fors IK. Fors IK:s policy.
- Frisk, Malin (2011). *Trafiksäkerhetens budkavlar – sammanställning, utvärdering och analys*. Slutrapport. Trafikverket.
- GAIS Bandy. Trafikpolicy.
- GP (2010). ”Borås Basket i bussolycka.” 2010-11-23.
- Gästriklands idrottsförbund (2007). Idrotts-OLA – Säkra transporter kring idrottsplatser.
- Hellmyrs, Mikael (2010). ”Tre döda i bussolycka utanför Piteå”. Svenska Dagbladet, 2010-07-25.
- Hällekis IF (2010). Trafikpolicy för Hällekis IF.
- J-sodra.se. Jönköpings Södra IF - Trafiksäkerhetspolicy.
- Kalmar kommun (2012a). Säker och trygg förening.
- Kalmar kommun (2012b). Säker och trygg förening. Arbetsmaterial.
- Markör Marknad och Kommunikation AB (2010). *NTF, Riksidrottsförbundet och SISU. Trafiksäkerhetspolicy inom idrotten. Ett pilotprojekt i fyra idrottsförbund för utarbetande av arbetsmetod*. Örebro.
- Norsborgs FF (2009). Trafiksäkerhetspolicy för Norsborgs FF.

NTF (2008). NTF:s avsiktsförklaring Idrotts-OLA. 2008-02-15.

NTF (2011). Samverkan för ökad cykelhjälm användning i tätort.

Nyström, Marcus (2004). *Idrottens resor – kartläggning av projekt i Vägverkets regioner*. Vägverket Publikation 2004: 162.

Regeringens proposition 2008/2009:93. Mål för framtidens resor och transporter.

Regionförbundet Örebro och Energimyndigheten (2011). Nya tankesätt för idrottsresor. Faktablad nr 17 inom ramen för Uthållig idrott. www.regionorebro.se/uthalligidrott.

Regionförbundet Örebro och Energimyndigheten (2011). I Karlstad tar man bussen till hockey. Faktablad nr 18 inom ramen för Uthållig idrott. www.regionorebro.se/uthalligidrott.

Riksförbundet Hem och Skola (2008). Avsiktsförklaring Idrotts-OLA. Februari 2008.

Riksidrottsförbundet (2007). *Riksidrottsförbundets policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten*.

Riksidrottsförbundet (2009). *Idrotten vill – Idrottsrörelsens idéprogram*. Stockholm.

Riksidrottsförbundet och SISU Idrottsutbildarna (2008). *Avsiktsförklaring Idrotts-OLA*. 2008.

Sjögren, Kent (2011). ”Bussolycka norr om Filipstad – fyra personer allvarligt skadade”. *Värmlands Folkblad*, 2012-12-09.

Smalandsidrotten.se (2011a). ”Säker och trygg förening”. 2011-05-27.

Smalandsidrotten.se (2011b). ”Föreningar i Växjö kommun certifierade som trygga och säkra”. 2011-12-19.

Svenska Triathlonförbundet (2008). Svenska Triathlonförbundet, Idrotts-OLA – Riktlinjer trafiksäkerhet.

Sveriges Kommuner och Landsting (2008). *Cykeln i medvind. Cykelns roll, målsättning och utvärderingar*.

Svenska Fans (2011). Röglefans i bussolycka. 2011-11-02.

Tidans Idrottsförening (2011). Tidans Idrottsförening – Föreningspolicy.

Tingvall, Claes (2011). En trafikslagsövergripande säkerhetsfilosofi. Presentation vid Transportforum, Linköping, 2011-01-03.

Trafikverket (2010). Faktasammanställning inom ramen för Idrotts-OLA. Powerpoint-presentation, 2010-06-01.

Trafikverket (2011). Ökad och säker cykling – delredovisning av regeringsuppdrag. PM.

Upplands Innebandyförbund (2011). Trafiksäkra er förening till och från träning/match.

Valla Idrottsförening (2007). Resrutiner.

Vägverket (2008). Avsiktsförklaring. Idrotts-OLA – för säkrare idrottsresor. 2008-02-15.

Vägverket Region Mitt (2009). Utvärdering av projektet ”Hållbara idrottsresor – trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten”. Publikation 2009: 152.

Värmlands Folkblad (2011). Bussolycka norr om Filipstad – fyra personer allvarligt skadade. 2011-12-09.

Västanviks AIF. Trafiksäkerhetspolicy.

Västerbottens-kuriren (2012). ”Buss av vägen utanför Åsele.” 2012-01-08.

Västmanlands idrottsförbund (2011). Föreningsträffar i Västerås.

Ångermanlands Fotbollförbund (2007). Ångermanlands Fotbollförbunds trafiksäkerhetspolicy.

Åsele idrottsklubb. Trafikpolicy.

Örebro Läns Idrottsförbund (2008). Trafiksäkerhetspolicy. 2008-05-05.

Örebro Hockey Ungdom (2008). Trafikpolicy.

Urval av använda hemsidor:

www.corren.se

www.cykelguiden.nu

www.j-sodra.se

www.kalmar.se

www.karlskoga.se

www.ntf.se

www.rf.se

www.smalandsidrotten.se

www.sr.se

www.svenskafans.com

www.svenskfotboll.se

www.trafikverket.se

www.transportstyrelsen.se

www.vatternrundan.se

www.wikipedia.se

Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer

Samtliga intervjuer har utförts av Magnus Andersson.

Kjell Augustsson, chef, Östergötlands Idrottsförbund och SISU idrottsutbildarna i Östergötland, 2012-03-21. Telefonintervju.

Ann-Gerd Bergdahl, distriktschef, Gästriklands Idrottsförbund, 2012-03-23. Telefonintervju.

Per Dalebjer, chef, Värmlands Idrottsförbund, 2012-03-08. Telefonintervju.

Sture Gustafsson, chef, Västergötlands Idrottsförbund och SISU idrottsutbildarna i Västergötland, 2012-03-23. Telefonintervju.

Gunilla Hägglund, styrelseordförande, Hamrångefjärdens IK, Gästrikland, 2012-01-11. Telefonintervju.

Johanna Ingre, nationell samordnare för samverkan med offentliga organisationer, Trafikverket, Borlänge, 2012-02-22. Telefonintervju.

Christer Johansson, administrativ chef, Svenska Innebandyförbundet, 2012-05-02. Telefonintervju.

Rolf Jönsson, samordnare för trafiksäkerhet, Riksidrottsförbundet (RF), 2012-02-15. Telefonintervju.

Peter Landström, chef, föreningsutveckling, Svenska Fotbollförbundet, 2012-05-24. Telefonintervju.

Lasse Lundberg, NTF Örebro län, 2012-02-23. Telefonintervju.

Karin Mattsson Weijber, ordförande, Riksidrottsförbundet (RF), 2012-05-25. Telefonintervju.

Marina Sjö Dahl, projektledare för ”Säker och trygg förening”, Karlskoga kommun, 2012-03-02. Telefonintervju.

Lena Sulkanen, generalsekreterare, Svenska Bowlingförbundet, 2012-04-25. Telefonintervju.

Lars-Inge Svensson, chef och förbundsansvarig, Folksam Idrott, 2012-02-24. Telefonintervju.

Einar Tufvesson, strateg, Trafikverket, 2012-02-23. Telefonintervju.

Ulf Wilken, rikskonsulent, Svenska Ridsportförbundet, 2012-05-04. Telefonintervju.

Enskilda frågor har ställts till följande personer:

Milou Werth, Stockholms Idrottsförbund, 2012-03-21

Bilaga 2. Intervjuguide

Intervjufrågor för projektet "Trafiksäkra idrottsresor – möjligheter, hinder och framtidsutsikter"

Vad är allra viktigast för att tillskapa trafiksäkrare idrottsresor?

Vilka nya drivkrafter kan bidra till trafiksäkrare idrottsresor? (ekonomi, klimat/miljö, tillgänglighet etc.)

Vilka är de största hindren för att skapa trafiksäkra idrottsresor? Vad är allra svårast?

Vilka aktörer spelar den viktigaste rollen för att skapa trafiksäkrare idrottsresor?

Har Riksidrottsförbundets "Policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten" kommit till er kännedom? Hur har ni arbetat med policyn? Vilken påverkan har den policyn haft? Hur följs denna policy upp?

Hur följs ert trafiksäkerhetsarbete upp? Vad kan förbättras när det gäller uppföljningen?

Finns tydliga mål för idrottens trafiksäkerhetsarbete? Är det önskvärt med mål?

Vilka goda exempel på projekt och/eller åtgärder för trafiksäkra idrottsresor förtjänas att särskilt lyftas fram?

Hur arbetar Trafikverket idag med trafiksäkra idrottsresor (efter Idrotts-OLA och efter det att verkets sektorsuppgifter försvunnit)? Finns nationell/regional samordning, informationsinsatser och uppföljning?

Vem/vilka aktörer samarbetar ni med för att främja trafiksäkra idrottsresor? Upprätthålls nätverk?

Vilken statistik/information finns över idrottsrelaterade trafikolyckor? (särskilt för allvarliga skador.)

Hur kan denna statistik förbättras? Vilka problem finns i detta avseende?

Vilken typ av stöd skulle idrottsrörelsen kunna behöva för att utveckla sitt trafiksäkerhetsarbete?

Bilaga 3. Enkätfrågor



ENKÄTUNDERSÖKNING TRAFIKSÄKRA IDROTTSRESOR

Konsultföretaget Cajoma Consulting i Uppsala genomför just nu projektet "Trafiksäkra idrottsresor" som finansieras av Skyltfonden vid Trafikverket (www.trafikverket.se).

I projektet ingår en enkätundersökning som riktar sig till samtliga specialidrottsförbund och distriktidrottsförbund som är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF). Resultatet av enkätundersökningen, liksom slutrapporten från hela projektet, kommer att redovisas på Cajoma Consultings hemsida från och med oktober 2012 (www.cajomaconsulting.se).

Enkäten riktar sig i första hand till chef (eller motsvarande) inom respektive idrottsförbund.

Enkäten innehåller fem frågor. Enkäten är anonym och svaren kommer att behandlas konfidentiellt.

**Den ifyllda enkäten skickas med e-post senast den 22 juni till: magnus@cajomaconsulting.se
Det är också möjligt att skicka in den ifyllda enkäten med vanlig post till adressen nedan.**

Vid frågor om enkäten var god kontakta Magnus Andersson, tel. 070-29 48 301.

Tack på förhand för er värdefulla medverkan!

Med vänlig hälsning,
Magnus Andersson
Cajoma Consulting
Ringgatan 7A
752 17 Uppsala
magnus@cajomaconsulting.se
018-500 965, 070-29 48 301

Ange ert idrottsförbund:.....

Markera med X (eller ringa in) nedan det eller de svarsalternativ som ni vill ange.

Fråga 1: Har ert förbund förmedlat Riksidrottsförbundets ”Policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten” till de föreningar som är medlemmar i ert förbund?

.....Ja, via vårt förbunds hemsida.

.....Ja, via utskick till föreningarna.

.....Ja, via utbildningar och seminarier.

.....Nej.

.....Vet ej.

Fråga 2. Anser ni att det är önskvärt att utöka arbetet för trafiksäkra idrottsresor inom ert förbund?

.....Ja.

.....Nej.

.....Vet ej.

Fråga 3. Främjar ert förbund för närvarande användningen av cykelhjälm bland de föreningar som är medlemmar i ert förbund?

.....Ja.

.....Nej.

.....Vet ej.

Fråga 4. Har ert förbund planer på öka insatserna för att främja cykelhjelmsanvändning bland de föreningar som är medlemmar i ert förbund?

.....Ja.

.....Nej.

.....Vet ej.

Fråga 5. Planerar ert förbund att verka för en ökad andel resfria möten?

.....Ja.

.....Nej.

.....Vet ej.

Trafiksäkra idrottsresor

möjligheter, hinder och framtidsutsikter

Riksidrottsförbundet har antagit en policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter. Denna policy utgör grunden för idrottsrörelsens trafiksäkerhetsarbete. Det finns en rad idrottsförbund som kan uppvisa ett engagerat och framgångsrikt arbete med att främja trafiksäkra idrottsresor.

Inom idrottsrörelsen finns en önskan att utöka det pågående trafiksäkerhetsarbetet. Närmare 70 procent av de idrottsförbund som deltog i den enkätundersökning som genomfördes inom ramen för denna studie vill utöka sitt arbete för trafiksäkra idrottsresor. Cykelsäkerhetsfrågorna inom idrotten kommer att aktualiseras mer och mer.

Ett framgångsrikt arbete för trafiksäkra idrottsresor förutsätter att trafiksäkerhetsfrågorna förankras ordentligt hos alla förtroendevalda, anställda, ledare och föräldrar och att frågorna ägnas uppmärksamhet i verksamhetsplaner och årsredovisningar.

En annan viktig framgångsfaktor är tydligare uppföljning av Riksidrottsförbundets trafiksäkerhetspolicy.

Rapporten har utförts av trafiksäkerhetskonsulten Magnus Andersson, Cajoma Consulting.

Cajoma
Consulting

www.cajomaconsulting.se

ISBN 978-91-980667-0-8