



2.6 Problem kring lag om cykelhjälm

Det är utan tvekan så att en hjälm på huvudet vid olyckstillfället skyddar. Men den måste sitta rätt och vara av rätt storlek och konstruktion, dvs minst CE-märkt enligt lag (inom EU). Tidigare fanns en mer kvalificerad märkning – men denna är slopad. Hjälmar med frigolityta skall ej användas. Ett fåtal hjälmar på dagens marknad ger skydd mot rotationsvåld.

Vissa samhällsinstanser som Trafikverket och NTF har länge förordat en hjälmlag för alla (även om man numera tagit bort kravet från den omedelbara dagordningen) – men här hänger vi inte med alls. SCS kan i stort sett inte se några fördelar med en generell hjälmlag för cyklister. Här följer några argument för och emot.

2.6.1 Argument mot lagstiftning

★ Hjälmanvändandet i Sverige ligger kring 25 %. Användandet varierar starkt och är mycket lågt inom vissa regioner och åldersgrupper – ibland nära noll. Att mot den bakgrunden pressa fram en hjälmlag vore felaktigt.

★ Att aldrig få cykla utan hjälm och få känna vindens svalka genom håret, är ett stort ingrepp i den personliga friheten. Det känns inte tillräckligt motiverat att ha hjälm på i 30-gradig värme eller ute i lingonskogen. En stor del av cyklistens överskottsvärme ventileras via huvudet.

★ Och vem skall beivra en sådan lagstiftning – med en förarkategori utan utbildning omfattande åldrarna 2–95 år. En del är inte ens straffmyndiga och då skall föräldrarna bötfällas, när en trilskande eller mobbad unge lämnar hjälmen bakom första bästa häck.

★ Argument och propaganda för en hjälmlag och även för ett ökat hjälmanvändande måste ske med sans och måtta – annars gör man cyklismen en björntjänst.

★ Polisen har inte resurser att kontrollera en hjälmlag och då inträffar två scenarier – en grupp blir lagbrytare och detta medför kanske att man även struntar i andra lagar – en annan grupp slutar att cykla.

★ En hjämlag medför att många kommer att sluta cykla, det är vi övertygade om. En hjämlag får dessutom knappast några nya att börja. Måste man välja mellan att fler använder hjälm alternativt att flera cyklar mera – så är det senare mest ekonomiskt gynnsamt för samhället. Fysisk aktivitet är en bristvara i vår moderna livsföring och ökat cyklande är ett utmärkt botemedel.

★ Orsakerna till det låga användandet är förstås flera. Obekvämligheten (förvaring, svettning, förstörd frisyra etc) torde vara en av de viktigaste. Ringa upplevd risk en annan.

★ Hjälmen är ett problem i vissa situationer – vid stort behov av ventilation (för personer med glasögon, vid kraftig ansträngning mm), skärmar av trafikens ljud (särskilt med inbyggd musik-anläggning), gör cyklisten anonym etc.

★ I länder där lagstiftning helt eller delvis genomförts har den knappast blivit någon succé. Siffror har övertolkats i propagandasyfte, annat har förbigåtts med tystnad.

★ Helt irrelevanta jämförelser görs med bilisters användande av bilbälten. Skall bilister komma i närheten av cykelhjälms obekvämlighet, så är det förstås hjälm på som gäller även för alla i bilkupén. Detta skulle dessutom rädda betydligt flera liv.

★ En cykelhjälmslag måste balanseras mot mycket annat här i samhället. Att få ner cykelolyckorna till noll är ingen konst om alla upphör att cykla. Samtidigt dör tusentals individer per år i frivilligt supande, rökande och frossande här i landet. Dödstaten pga luftföroreningar i våra tätorter överstiger även väsentligt det totala antalet omkomna i biltrafiken och ännu diskuteras ingen hjämlag för gående, även om detta vore väl motiverat på våra ofta glashala gc-vägar vintertid.

★ Angivna siffror för de positiva effekter som en hjämlag eventuellt skulle kunna medföra, förutsätter 100%-igt användande. Detta är ett orealistiskt antagande. Några jämförande beräkningar av samhällets kostnader för alla som slutar att cykla (eller aldrig börjar) görs inte. Risken är stor för att den good-will för ett ökat hjälmanvändande, som byggts upp under några decennier, försvinner med en hjämlag.

★ En hjämlag fokuserar för mycket på hjälmbruket. Det finns åtskilliga andra väsentliga skaderisker inom cykeltrafiken. En hjälmförsedd cyklist tenderar också att inteckna en del av den erhållna "säkerhetsmarginalen", genom att öka farten och ta mindre hänsyn till omgivningen. Även omgivningen verkar att respektera en hjälmförsedd cyklist i mindre utsträckning.

Hänsynen mot en hjälmförsedd cyklist är ofta sämre.





Hjälmanvändandet vid gruppcykling är oftast självklart.

★ Den "hjälmag", som infördes 2005 för ungdomar under 15 år i sällskap med vuxen, har knappast blivit någon succé.

2.6.2 Argument för lagstiftning

★ Minskar skullskadorna vid cykelolyckor. Man "räknar med" ca 40 % lägre dödstal vid 100 %-ig användning.

★ Man tror inte på individens egen förmåga att på frivillig väg öka sitt hjälmanvändande. Högre genomsnitt än ca 35 %-ig användning, tror vi är orealistiskt att vänta sig på frivillig väg. Lika orealistiskt är att tro att alla skulle följa en eventuellt tvingande lag.

★ Lag kan tjäna som ett rättesnöre i bästa fall. Och vi skulle kunna tänka oss lagstiftning för vissa cykelkategorier eller situationer – som cykelbud, tävlingar, motionslopp etc. Men här har detta nästan redan införts på frivillig väg.

2.6.3 Argument för ett ökat hjälmanvändande

★ Utbudet av snygga hjälmmodeller i alla prisklasser har blivit mycket stort på den svenska marknaden.

★ Ventilationen hos ett flertal modeller är numera acceptabel – eller så bra den går att göra, sedan kraven på skydd mot penetration sänkts.

★ Totalanvändartal över 25 % förekommer främst inom regioner med riskfyllda miljöer och inom särskilt utsatta åldersgrupper (unga och gamla). Den låga totalsiffran torde därför ha ett avsevärt "mervärde" räknat som skyddseffekt. Våra storstäder redovisar ofta mätetal på 25–35%.

★ Hjälmanvändandet känns självklart i vissa sammanhang med förhöjd risknivå – som vid tävling, motionslopp, gruppcykling etc.

★ Man måste vara realistisk. Alla olycksorsaker i samband med cykling kan inte förutses – hur försiktig du än är. Hjälmen ger ett bra extra skydd.