

# ALLA SIDOR AV HJÄLMEN

Cykelhjälmen är laddad med symbolik. Om individ och kollektiv, trafiksäkerhet och folkhälsa, lagar och frihet, försiktighetsprincip och signalpolitik. Ändå kan hjälmfrågan bli endimensionell eller polariserad. Vi har intervjuat aktörer och cyklister med olika perspektiv, då det finns flera sidor av cykelhjälmen.



**Tre av tio cyklister** använder hjälm i Sverige, enligt statistik från NTF. Nationalföreningen för trafiksäkerhets främjande har tillsammans med Hjärnfonden föreslagit en obligatorisk hjälmlag. De beskriver cykling som ett av de farligaste transportsätten i trafiken och vill att skydd ska användas.

– Förra året dödades 36 cyklister och 521 skadades svårt. Skadan blir större utan hjälm, säger Hjärnfondens tillförordnade generalsekreterare Anna Hemlin.

**Hennes utgångspunkt** är att skydda hjärnan.

– Att använda hjälm är en bra livförsäkring. Vi anser att hjärnan är det viktigaste vi har. En kraftig stöt mot hjärnan kan få långsiktiga konsekvenser och där ser vi cykelhjälmen som avgörande, säger hon.

Förutom att en hjärnskada kan få en dödlig utgång kan det ge flera kroniska problem med minnesstörningar, depressioner och koncentrationssvårigheter.

– Vi ska vara rädda om hjärnan. Ett fall från en cykel i hög hastighet, eller en krock, kan få stora konsekvenser, säger Hjärnfondens Anna Hemlin.

**En som vet hur det är** att leva med en hjärnskada är Elisabeth Markusdotter. En lättare stroke har gett men och hon har även en familjemedlem som omkom när han var ute och cyklade.

– Min farfar blev påkörd och hade överlevt om han hade haft hjälm. Man tror att han inte hade fått den smällskadan då, berättar Elisabeth Markusdotter.

Barnminnet om trafikolyckan har präglat hennes syn på vikten av att använda hjälm.

– En enda hjärnskada är en katastrof för individen, men även samhällsekonomiskt. Det är en för mycket.

Som aktiv cyklist klär Elisabeth Markusdotter alltid på sig det som ska skydda under turen. Ifall att olyckan är framme.

– Jag tänker på de cyklister jag träffar, med vindtäta kläder, reflexväst, cykelhandskar och hjälm. Det är så naturligt, säger hon.

Men i Umeå, där hon bor, ser hon även de som cyklar utan hjälm. Hennes önskan är att den vore obligatorisk.

– Absolut. Jag tror att så länge det är lag, är det inget att diskutera. Då har alla det, säger hon.

Elisabeth Markusdotter delar ibland med sig av sina åsikter och erfarenheter på sociala medier. På Cykelfrämjandets Facebooksida är hon en av de som argumenterar för att hjälmanvändningen ska vara norm. Meningsutväxlingarna på sociala medier speglar ofta en polarisering i hjälmfrågan. I flera diskussionsforum om cykling slutar det ofta med en hjälmdebatt, även om utgångspunkten var en helt annan cykel fråga. Ibland övergår heta diskussioner till att bli hätska.

**Magnus Lagher, som sitter i kretsstyrelsen** för Cykelfrämjandet i Norrköping, är en av de som har gett sig in i debatten. Han har också en hjärnskada och har drabbats av just minnesstörningar, koncentrationssvårigheter och kronisk huvudvärk. Det har han levt med de senaste fem åren.

– Jag är fortfarande här, men är inte samma person som jag var innan, konstaterar han.

Magnus Lagher minns inte olyckan, utan har fått den återberättad. Den 17 september 2010 cyklar han hemifrån på en vanlig gata i Åby. En bilist som kommer från motsatt håll ser honom inte och när han svänger blir det en frontalkrock. Magnus Lagher flyger över motorhuven.

– Jag landar mer eller mindre på ansiktet, berättar han.

**Ansiktet blir uppskrapat** och han är medvetslös när ambulansen kommer. På sjukhuset vaknar han upp med frakturer i benen, en bruten högerarm och kotkompressioner i ryggen samt vätska i buken och hjärtsäcken. Han får komma hem efter tio dagar och därefter börjar den långa rehabiliteringen. När resten av kroppen läker ihop visar det sig att han även har fått en traumatisk hjärnskada.

– Det gjorde att jag blev intresserad av de här frågorna, att gå djupare. Före olyckan var jag en sån där påstridig typ som sa att om man inte har hjälm, så har man ingen hjärna att skydda. Det där svängde ju mer kunskap jag fick och desto mer kritisk blev jag till den person jag var innan, säger han. ▶



# SAMHÄLLE

**Han läste rapporter** där det stod att hjälmlagar och hjälmnormer snarare kunde få den motsatta effekten, att öka skadorna. Att hjälmen kunde ge en falsk känsla av säkerhet.

– Om då samhället trycker på om hur viktigt det är att bära hjälm, när det inte är hundra procent utan bara marginellt, så känns det beskt, säger han dovt.

Redan på sjukhuset hade Magnus Lagher fått höra att det var hjälmen som räddade hans liv.

– Det är ett hypotetiskt ställningstagande. Det är omöjligt att räkna bakåt för att bevisa någonting och det kanske inte heller är viktigt, påpekar han.

Däremot vill han framhålla något annat, som också kan ha räddat hans liv.

– Det var tur att jag hade varit så fysiskt aktiv och cyklat fram till olycksdatumet. Det gjorde att kroppen var bättre rustad och kunde stå emot det våld som den utsattes för, säger han.

**Magnus Lagher säger även** att han har haft nytta av cyklingen under sin rehabilitering.

– Hjärnskadeteamet och min sjukgymnast har tryckt på hur viktig cirkulationsträning och konditionsträning är för de kognitiva funktionerna, säger han.

Nu gör han alltid en egen bedömning, ifall han ska ha på sig hjälm eller inte, innan han ska ut och cykla.

– Jag har fortfarande hjälm när jag cykeltränar, men när jag ska till bussen cyklar jag till resecentrum på min gamla damcykel utan hjälm, förklarar han.

Detsamma gäller när han diskuterar hjälmfrågan med andra eller i sociala medier. Han ser det inte som en entydig fråga, utan en nyanserad. Och vill helst att fokus förflyttas från det individuella ansvaret till den kollektiva trafikmiljön.

– Det här har stärkt mitt intresse och lett till mitt engagemang i Cykelfrämjandet, säger Magnus Lagher.

**Han får medhåll från ECF**, Europeiska cyklistförbundet, som svenska Cykelfrämjandet är medlem i.

– Först och främst verkar inte hjälmar vara så effektiva, utan är överskattade som en säkerhetsåtgärd, säger Ceri Woolsgrove, som är policysansvarig för trafiksäkerhet och tekniska frågor på ECF.

Han menar att hjälmrekommendationer i princip är

ett lätt och billigt sätt för myndigheter och beslutsfattare att komma undan. Att de åtgärdar säkerheten med cykelhjälm, i stället för att avsätta ekonomiska medel.

**Ceri Woolsgrove tar även upp** andra perspektiv på säkerhet. Att hjälmar signalerar att något är farligt.

– Det finns ett fenomen som kallas *safety in numbers*. Att när man ökar antalet cyklister minskar riskerna. Och även vice versa. Om antalet cyklister minskar ökar riskerna för varje individ som cyklar. Så det handlar inte bara om verklig säkerhet, utan även upplevd säkerhet. Om vägarna verkar farligare och människor då väljer att inte cykla, kan de även bli farligare för andra cyklister, säger han.

Förutom hur hjälmanvändning uppfattas av andra, kan det påverka cyklistens egen uppfattning.

– Det finns även ett problem med riskkompensation. Om man sätter på ett skyddande klädesplagg på någon förändras deras riskupplevelse, så att de får ett ökat riskbeteende på vägarna. Bilisternas attityd kan också förändras gentemot cyklisten, säger Ceri Woolsgrove.

**ECF väljer att arbeta cykelpolitiskt** med andra frågor.

– Vi är skeptiska mot hjälmkampanjer och väldigt emot obligatoriska hjälmlagar. All den bevisning som finns pekar på att den enda effekten obligatoriska hjälmlagar får är att minska andelen cyklister, säger Ceri Woolsgrove.

Han hänvisar till flera studier, bland annat från Nya Zeeland, Kanada och Australien. I exemplet Australien infördes obligatorisk hjälm i början på 90-talet, som en del i ett trafiksäkerhetspaket. Statistikern och forskaren Dorothy Robinson jämförde andelen cyklister, med hjälmanvändning och skullskador i Australien. I delstaten New South Wales, där hon själv är verksam i Sydney, ökade hjälmanvändningen bland vuxna från 26 till 77 procent när lagen infördes och 85 procent året därpå. Andelen skullskador ändrades dock inte för cyklister. Däremot var det färre som cyklade.

– Alla ställen som har haft obligatorisk hjälm, har vi sett en minskning i antalet cyklister. Utan några tecken på att lagen har varit effektiva.

**I Sverige måste barn under 15 år ha hjälm** när de cyklar. På politisk nivå höjs röster för att ändra lagstiftningen. Synen på hjälmen skiljer sig hos regeringspartierna och deras företrädare. Den socialdemokratiska riksdagsledamoten Catarina Bråkenhielm, vill utöka lagen till att även innefatta vuxna. Miljöpartisten Rasmus Ling är däremot emot hjälmtvång och vill avskaffa hjälmlagen för barn. Ceri Woolsgrove, på ECF, instämmer med den senare.

– Vi tycker att det ska vara upp till individen, säger han.

Även om han själv inte använder hjälm kan han förstå att andra cyklister vill göra det, om de upplever det som riskfyllt att cykla. Han hänvisar till trafiksäkerhetsstatistik där det, beräknat på transportsträcka, visar sig vara likvärdiga risker att få skullskador om man transporterar sig på andra sätt.

– Som cyklist är det lika troligt att få en allvarlig eller dödlig skada som en gångtrafikanter eller en ung bilist. Och jag skulle inte bära hjälm som gångtrafikanter, bilist eller cyklist. Jag ser inte den risken, säger han.

Som företrädare för cyklister vill Ceri Woolsgrove hellre lyfta fram andra frågor. Som att hälsofördelarna med att cykla är 20 gånger större än riskerna att skadas.

– Samtalen verkar alltid handla om det negativa, som hjälmfrågan. Jag vill hellre att det handlar om fördelarna som cykling innebär och att vi tittar på de trafikåtgärder som vi vet fungerar generellt, säger han.

**Marie Nordén, generalsekreterare** för NTF, ser snarare att hjälmfrågan samverkar med andra trafiksäkerhetsfrågor för cyklister.

– För mig handlar det inte om att prata om cykling som något farligt, utan att se till att använda det tillgängliga skyddet som finns när man cyklar. Då är hjälmen en del i detta, absolut inte hela, säger Marie Nordén.

Hon är en av förespråkarna för en utökad hjälm.

– Vi har ett ansvar som trafiksäkerhetsorganisation att lyfta och visa lösningar som kan minska skadorna. För oss är cykelhjämlagen ett medel, inte ett mål. Det bästa är att

få upp cykelhjälsanvändandet utan lag, säger hon.

Enligt Marie Nordén behöver grundskyddet för cyklister användas, för att cykeln ska kunna ses som ett eget trafikslag i nollvisionsarbetet. Hon tillägger att NTF även tar upp andra åtgärder som trafikvett, hastighetsgränser och vägseparation.

– Men det uppmärksammas inte. Vi har inte fokus på cykelhjälm, vi lyfter helheten. Vi vill alla skapa en attraktiv cykelmiljö, där det är roligt, tryggt och positivt att cykla. Då skulle vi tjäna på att ha en mer sansad diskussion, varje gång cykelhjälmfrågan kommer upp, konstaterar Marie Nordén.

**Hur ett ökat användande** av cykelhjälm ska tolkas är omstritt. I Danmark och Holland, som räknas som föregångsländer för cykelkulturen, använder få hjälm. I jämförelse har Sverige högre användning.

– Man kan både se det som högre medvetenhet och man kan se det som ett misslyckande, när det gäller cykelmiljön, säger Marie Nordén.

Hon är dock inte orolig för att en eventuell hjälm kommer få samma konsekvenser som i Australien.

– Jag tror att vi har kommit längre i cykeltänket än Australien. Där har vi inte sett att de har gjort några större insatser för cykling, konstaterar hon.

**I Australien genomförs en parlamentarisk** utredning som kan innebära att hjälmlagen revideras. Michael Westman, cyklist från Sydney, hoppas att lagen avskaffas.

– Jag kommer alltid att cykla, även om jag måste ha på mig en skottsäker väst. Men jag är bekymrad över de som inte väljer att cykelpendla, medvetet eller omedvetet, på grund av den obligatoriska hjälmlagen, säger han.

Michael Westman har långfärdscyklat genom Europa och Australien och märker hur trafikklimatet skiljer sig när det gäller säkerheten.

– Det är ett krig som pågår mellan motorister och cyklister i Australiens storstäder. I Europa märker jag att bilister inte försöker köra på mig och de ger mig mer utrymme, sammanfattar han.

Likt alla andra som har intervjuats för den här artikeln vill han att det ska vara säkert att cykla.

**Text Hanna Mi Jakobson  
Illustration Anastasia Savinova**