



# **Handbok om säkerhetsarbete bland äldre**



**Sveriges Pensionärers Riksförbund, SPRF**

# Handbok om säkerhetsarbete bland äldre

## Förord

Syftet med denna Handbok är att inspirera till ett systematiskt säkerhetsarbete för att minska antalet skador till följd av olycksfall i hemmet och i trafiken. Mycket finns redan skrivet om dessa frågor, varför Handboken inte gör anspråk på att vara uttömmande utan vill snarare belysa några viktiga ämnesområden. En läsanvisning är därför att de som vill fördjupa sig i de olika sakfrågorna, i studiecirkelform eller på annat sätt, tar del av den föreslagna litteraturen i referenslistan. Där lämnas många exempel på hur man praktiskt kan gå till väga för att förebygga olycksfall av skilda slag. Som bilagor till Handboken har vi också sammanfört några SPRF-dokument som tidigare funnits i separata utgåvor.

Antalet olyckor inom trafiken och arbetslivet minskar glädjande nog, medan olyckorna i hemmet och på fritiden ökar. Därför krävs delvis nya grepp i förbundets arbete med de olycks- och skadeförebyggande frågorna. Ty trots att den absoluta merparten olyckor sker inom hem- och fritidsmiljöer, har metoder för riskhantering och säkerhetsarbete huvudsakligen varit inriktade på trafikområdet och arbetsplatserna. När det exempelvis gäller fallolyckor i hemmet efterlyser SPRF, i likhet med vad som gäller vid trafikolyckor och bränder, systematiska utredningar och uppföljningar från samhällets sida för att ta lärdom av det inträffade och eliminera olika riskmoment. Halkbekämpning i hemmet är minst lika viktigt som halkbekämpning i trafiken!

Enligt SPRFs stadgar ska förbundet bland annat främja folkhälsoverksamhet. Förbundsstyrelsen föreslår nu att folkhälsoarbetet i fortsättningen ska integrera vardagens olyckor och skador med trafiksäkerhetsfrågor av olika slag. Säkerhetsarbetet bör därför ses som en del av de hälsofrämjande insatserna som inte enbart ska omfatta preventiva åtgärder utan också främja hälsosamma och säkra förhållanden. Här har samhället ett stort ansvar, men även de äldre måste göras medvetna om sitt eget ansvar för att minska skadorna.

Någon kanske anser att en breddning av bl.a. trafiksäkerhetsombudens arbetsuppgifter kommer att bli alltför betungande. Minns då att "Rom byggdes inte på en dag". Ett systematiskt arbete för våra medlemmars säkerhet har en början men egentligen inget slut. Genom ett långsiktigt och metodiskt arbete kan vi steg för steg hjälpas åt att göra livet bättre för våra medlemmar. I det arbetet har trafiksäkerhetsombuden och deras medhjälpare en utomordentligt viktig uppgift att fylla. Tillsammans utvecklar vi därmed SPRF - förbundet för det goda livet!

*Jöran Rubensson*  
Förbundsordförande

# Fallolyckor

Äldres fallolyckor leder till fler dödsfall, större antal inläggningar på sjukhus och fler besök på akutmottagningar än någon annan typ av olyckor. Till detta kommer ett omfattande personligt lidande och mycket stora samhällskostnader. Tidigare beräkningar har visat att kostnaderna för dessa olyckor uppgår till cirka 5 miljarder kronor/år. Men enligt senare beräkningar (2009), som också inkluderar kostnaderna för lidandet, uppgår de sammanlagda kostnaderna till 14 miljarder kronor/år!

Varje år inträffar minst 1 200 dödsfall till följd av fallolyckor och över 70 000 personer vårdas på sjukhus. Dubbelt så många personer omkommer på grund av fallolyckor som på grund av olyckor i vägtrafiken. Och det är mer än fem gånger så många som vårdas på sjukhus till följd av fallolyckor som till följd av olyckor i vägtrafiken. Nio av tio som avlider på grund av fallolyckor är 65 år eller äldre och nästan två tredjedelar av dem som vårdas på sjukhus är 65 år eller äldre. Därför är det dags att införa obligatorisk utredning av fallolyckor bland äldre. Så har man det redan i Storbritannien. Olika undersökningar visar att kunskapen om dessa fakta är oroväckande dålig. Inte heller resulterar fallolyckor i stora tidningsrubriker som exempelvis bilolyckor. Och hur många politiker har kunskap om att fallolyckorna förorsakar kommuner och landsting dessa kolossala kostnader varje år? Dessutom beräknas de öka åren framöver – om inget görs! Men genom att arbeta förebyggande går det att minska fallolyckorna på motsvarande sätt som vi nu arbetar för att minska trafikolyckorna.

Så här kan du minska olycksriskerna:

- halkmatta i duschen eller badkaret
- ta bort nivåskillnader på trösklar o.dyl.
- fäst upp sladdar
- god belysning
- skaffa en bärbar telefon
- ta bort lösa mattor
- se över medicinintaget

# Brand

Sedan flera år tillbaka omkommer ungefär 100 personer i bränder varje år, de flesta i bostadsbränder. Nästan två tredjedelar av de omkomna är män. Även på detta område är äldre personer överrepresenterade.

De flesta riskfaktorer för brand gäller naturligtvis oberoende av ålder. Men vissa är särskilt betydelsefulla för äldre personer. Glömska och sämre reaktionsförmåga är exempel på detta.

Rökning är den allra vanligaste orsaken till att brand leder till dödsfall. Alkohol och vissa läkemedel är också viktiga orsaker till att dödsfall inträffar i samband med brand. Liksom att kring jul- och nyårshelgerna har ungefär 75 procent av bränderna orsakats av levande ljus.

Så här kan du minska olycksriskerna:

- släck levande ljus när du lämnar rummet
- se till att ljusstakar står fritt från brännbart material och dekorationer
- se till att TV apparaten står fritt och luftigt
- installera brandvarnare
- ha inga handdukar eller annat brännbart material liggande på elementet
- dra ur stickkontakten för kaffebryggare och brödrost, installera gärna en timer
- se till att glödlamporna har rätt watt-antal
- byt ut trasiga väggkontakter och skruva åt lösa
- dra ur el- och antensladd till TV vid åskväder
- gör rent köksfläkten
- installera jordfelsbrytare

## Äldre som oskyddade trafikanter

Pensionärer lever ett riskabelt liv som oskyddade trafikanter. 16 av 28 omkomna fotgängare och 10 av 21 omkomna cyklister var år 2008, 65 år eller äldre. Utsattheten förklaras av både sämre syn och hörsel, bräckligare kropps-konstitution samt alltför svagt riskmedvetande. I det följande ges exempel på hur man kan öka säkerheten för pensionärer.

Men ett överraskande svar är också: fortsatt köra bil även när du blir äldre! Det finns nämligen överväldigande belegg för att bilkörning är säkert jämfört med andra transportsätt. Kollektivtrafiken är visserligen mycket säker när man väl kommit ombord på fordonet, men färden dit kan vara väl så riskfylld. Att cykla och promenera är naturligtvis nyttigt ur folkhälsosynpunkt, men risken för en olycka är också stor.

### ***Fotgängare***

Att promenera är det vanligaste sättet för äldre att förflytta sig. De dagliga promenaderna är dessutom mycket viktiga för hälsa och välbefinnande. Man bör dock vara observant på att fallriskerna ökar om det i den fysiska miljön finns ojämnheter, lutningar, otillräcklig belysning, halka och dåligt plogade vägar/trottoarer. För få övergångsställen vid korsning av gator och alltför korta tider för att hinna över gatan vid grönt ljus skapar också otrygghet. Liksom att dela gångbanan med cyklister och mopedister. Eller anpassa rulltrappornas hastighet till de äldres behov. Frågeställningar som dessa bör naturligtvis diskuteras i KPR.

Äldre personer är klart överrepresenterade som oskyddade gångtrafikanter i trafikmiljöer där hastighetsgränsen är 50 km/h. De flesta påkörningar sker av en personbil och på övergångsställen som inte är signalreglerade. Omkring hälften av alla omkomna fotgängare är 65 år eller äldre och var fjärde fotgängare som skadas svårt är äldre. Vintermånaderna är den farligaste perioden i tätortsmiljöer.

Så här kan du minska olycksriskerna:

- använd stadiga och välsittande skor med halkfria sulor
- använd rätt glasögon vid rätt tillfälle
- använd signalreglerade övergångsställen
- kräv via din KPR-representant separata cykel- och gångbanor

### ***Cyklister***

Personer som tidigare har cyklat, fortsätter att göra det långt upp i åldrarna. Det ger positiva effekter för hälsa och livskvalitet men också för miljö och ekonomi. Problemen med cykling är förknippade med i första hand blandtrafik, halka, dåligt väglag och skymd sikt i gatukorsningar. Men många av dessa problem skulle kunna undvikas om samhället satsade mer på ökad framkomlighet för cyklister.

Vägverket satsar årligen nästan hundra gånger mer på bilvägar än på cykelleder!

Även som cyklister är äldre överrepresenterade vid olyckor. Hälften av de dödade cyklisterna är 65 år och äldre. Allmänt sett har äldre cyklister betydligt större risk att dödas eller skadas svårt i trafiken jämfört med andra åldersgrupper.

Singelolyckor är den vanligaste typen av olyckor med åtföljande huvud- och skallskador. Endast 15-20 procent av de äldre använder cykelhjälm. Nio av tio omkomna använde inte hjälm vid olyckstillfället. Hälften av dem bedöms ha överlevt med hjälm.

Så här kan du minska olycksriskerna:

- cykeln ska vara försedd med minst en fungerande broms
- cykeln ska vara försedd med reflexer och ringklocka samt bra belysning framåt och fast rött ljus bakåt
- använd cykelhjälm
- serva cykeln minst en gång per år

## Trafiksäkerhet

### *Trafiksäkerhetspolitik och äldre – kort tillbakablick*

Äldre personers (65 år och äldre) lämplighet som bilförare har diskuterats sedan början av 1900-talet, medan äldre som fotgängare och cyklister uppmärksammats långt senare. Fram till högertrafikomläggningen 1967 var perspektivet på trafiksäkerhetsfrågorna mycket snävt. Det var de äldre och de åldrande bilförarnas körkortsfrågor som stod i förgrunden. Däremot bortsåg man nästan helt från frågor som anpassning av fordon, trafikmiljö och hastighet.

Omkring 1967 började man i trafiksäkerhetspolitiska sammanhang diskutera äldre bilförare som en ”riskgrupp” i trafiken mot bakgrund av det omfattande reformarbete som skedde i trafiksäkerhetsarbetet efter högertrafikomläggningen samma år. Inspirerade av Ralph Naders bok ”Den livsfarliga bilen” började man också anklaga bilindustrin för att sälja fordon som liknade dödsfällor för vilka även bilindustrin måste ta ett ansvar. Orsakerna till trafikolyckor började nu uppfattas som allt mer komplexa jämfört med tidigare synsätt.

Men synen på äldre bilförare som en ”riskgrupp” levde kvar ända in på 1980-talet. De uppmanades mer eller mindre tydligt att upphöra vara bilförare. Kampanjer på temat ”Äldre i trafiken” skulle alla informera om de ”äldres begränsningar” i trafiken. Rubriker i informationsbroschyrer och tidningar som ”En del borde inte köra bil”, ”Varning för gamla bilförare” eller ”För gammal för din bil” väckte upprörda känslor och debatterades flitigt i media.

I början av 1990-talet presenterade Trafiksäkerhetsverket en utredning som förordade ett nytt synsätt på äldre i trafiken. De äldre ses nu inte längre som ett problem i trafiken, utan trafiken är ett problem för äldre trafikantgrupper. Ansvar för trafiksäkerheten uppfattas som delat mellan trafikanten och systemutformarna, vilket också är innebörden i riksdagens beslut 1997 om Nollvisionen: ”inga människor skall dödas eller skadas allvarligt i olyckor inom transportsystemet”.

Trafikanterna har således ansvar för att följa trafikreglerna och visa hänsyn, medan systemutformarna har ansvar för vägtransportsystemets utformning och funktion. Komplexiteten i trafiksäkerhetsfrågorna utvecklades därmed ytterligare genom att Nollvisionen flyttade fokus från trafikanten till vägar och fordon.

### ***Äldre bilförare är mindre olycksbenägna men mer skadebenägna***

Det har skett en stadig ökning av andelen dödade äldre bilförare i trafiken de senaste decennierna. Samtidigt visar forskningsresultat att äldre bilförare inte är mer olycksbenägna än andra grupper. De är däremot överrepresenterade i olycksstatistiken på grund av sin större risk att skadas och dödas vid en olycka. Anledningen till det senare är att de visserligen är föredömliga som bilförare, men när olyckan väl är framme blir skadorna svåra till följd av den fysiska skörhet som inträder med stigande ålder. Lägg därtill att var fjärde person som omkommer har inte använt säkerhetsbälte.

Det är också klarlagt att det finns situationer där åldrandet har betydelse för bilkörningen. Olyckor som äldre råkar ut för sker oftast i komplexa trafiksituationer som korsningar av olika slag. Förklaringen kan vara synförändringar, sämre förmåga till informationsbearbetning och att göra flera saker samtidigt. Rent praktiskt medför det att vissa tappar en del av koncentrationsförmågan och blir långsammare i sina reaktioner. Men man vet också att de flesta äldre är medvetna om dessa problem, eftersom exempelvis syn- eller hörsselförsämringar

sällan kommer över en natt. Därför väljer man bort att till exempel köra i stressiga trafiksituationer eller att bara köra när det är ljus ute. Detta förändrade beteende är vanligast hos äldre kvinnor. Det finns också påtagliga skillnader i trafiksäkerhet mellan manuell och automatisk växellåda. Automatisk växellåda ger bättre reglering av hastigheten, bättre uppmärksamhet på trafikmiljön, större tolerans mot störningar under körningen och säkrare passage i korsningar.

Det finns idag drygt 1 miljon äldre körkortshavare. Om 20 år blir de ungefär dubbelt så många. Denna utveckling kräver enligt SPRF att vägtrafiken bättre anpassas till landets åldrande befolkning. En sådan trafikmiljö medför att de äldre kan klara de flesta av sina egna ärenden och transporter själva, vilket ur ett samhällsperspektiv medför stora kostnadsbesparingar.

### ***Rätten att köra långsamt***

För höga hastigheter är Sveriges största trafiksäkerhetsproblem. En sänkning av medelhastigheten i trafiken med 10 km/tim på landsvägar och 5 km/tim i tätorter beräknas minska antalet dödade med 150-200 personer/år och antalet svårt skadade med cirka 1 000 personer/år. Till detta kommer en viktig miljöaspekt. Med sänkta medelhastigheter kommer koldioxidutsläppen att minska med cirka 500 000 ton per år och drivmedelsförbrukningen med drygt 200 miljoner liter per år. Det motsvarar de totala årliga utsläppen från inrikesflyget eller från den inrikes sjöfarten.

Det finns goda skäl att engagera just äldre i opinionsbildningsarbetet med sänkta hastigheter i trafiken. De är nämligen den enda trafikantgrupp som i stort sett har klarat målet att halvera antalet dödade i trafiken mellan åren 1996-2007, vilket var det första etappmålet för Nollvisionen. De äldre är också bäst på att följa de tre enkla reglerna för en säker trafik: kör nykter, använd bilbälte och kör aldrig fortare än hastighetsgränserna föreskriver.

### ***Trötta förare***

Cirka 15-30 procent av alla trafikolyckor i Sverige beräknas bero på att föraren varit så trött att vederbörande somnat eller brustit i uppmärksamhet. Trötthet bakom ratten är i själva verket en vanligare riskfaktor än onyktra förare, men får inte alls lika mycket uppmärksamhet. En riktigt trött bilförares prestation vid test i en

kontrollerad miljö har visat sig vara att jämföra med en alkoholhalt i blodet på 0,5 - 0,8 promille.

Majoriteten av trötthetsolyckor sker på dagtid, vilket inte hänger samman med att de drabbade kört bil för länge, utan att de har sovit för dåligt och skjuter därmed en "sömnskuld" framför sig. Forskning visar att förare med sömnapné (kortare eller längre andningsuppehåll när man sover, ofta i kombination med kraftig snarkning) löper sju gånger större risk att råka ut för en olycka. Om en sådan förare ska pigga till räcker det inte med att ruska på huvudet, öppna sidorutan för att släppa in frisk luft eller höja volymen på bilradion. Det enda som verkligen fungerar är sömn, förslagsvis en tupplur på en rastplats.

Trötthet i trafiken dödar. Därför krävs informationskampanjer i ämnet av en helt annan omfattning än som nu är fallet. I haveriutredningarna måste man också på ett bättre sätt uppmärksamma trötthet som en riskfaktor.

### ***Vinterkörning***

Det är inte bara fotgängare som behöver tänka på sitt beteende när det är halt utomhus. Det är minst lika viktigt för bilister. Vägverket har sammanställt några rekommendationer för den som måste ge sig ut på hala vägar. Två viktiga råd är att sänka farten och att ha bra vinterdäck med tillräckligt mönsterdjup. Statistik visar att var tredje svensk bil kör omkring med minst ett alldeles för slitet däck. Ägarna till dessa bilar har i merparten fall inte heller kontrollerat trycket i däcken.

Ytterligare en rekommendation är att köra en bil som har antisladdsystem. Det har 95 procent av alla nya bilar. Vägverkets beräkningar visar att om alla bilar hade antisladdsystem, skulle över hälften av alla singel- och mötesolyckor vintertid kunna undvikas.

Innan man ger sig ut på hala vägar är ytterligare ett tips att ringa Vägverket för att få information om hur väglaget ser ut på den sträcka man ska köra. Telefonnummer är 0771-24 24 24 eller gå in på nätet [www.vagverket.se](http://www.vagverket.se)

## **SPRF föreslår**

**att** en nationell säkerhetsdelegation för äldre tillsätts. Dess uppdrag ska vara att formulera en säkerhetspolitik som har till syfte att tillvarata de äldres säkerhetsbehov med utgångspunkt i det naturliga åldrandet,

**att** det skadeförebyggande arbetet på hem- och fritidsområdet i ökad utsträckning prioriteras och diskuteras, bland annat i KPR och LPR,

**att** Nollvisionen anpassas till att äldre är mer skadebenägna men samtidigt mindre olycksbenägna än andra bilister,

**att** vägtrafiken anpassas till landets åldrande befolkning vilket bl.a. innebär att medelhastigheten måste sänkas,

**att** de anställda inom äldreomsorgen får mer utbildning om säkerhetsfrämjande- och skadebegränsande åtgärder vid fallolyckor,

**att** olycksstatistiken presenteras i 10-års intervall och inte som nu för vissa kategorier i 20-års intervall, vilket kan försvåra precisionen när åtgärder ska sättas in,

**att** kommunen inrättar s.k. Fixartjänster (Fixar Malte) för personer som är 65 år och äldre. Syftet är att förebygga fallolyckor och bränder,

**att** fallolyckor i hemmet ska utredas lika noggrant som vägtrafikolyckor och bränder med dödlig utgång,

**att** samhället intensifierar informationskampanjer om faran med trötta förare.

## **Aktuella myndigheter**

**MSB**, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, [www.msb.se](http://www.msb.se)

**Brandskyddsföreningen**, Årstaängsvägen 21 C, 115 87 Stockholm, tfn 08-588 474 00, [www.brandskyddsforeningen.se](http://www.brandskyddsforeningen.se)

**Socialstyrelsen**, 106 30 Stockholm, tfn 075-247 30 00, [www.socialstyrelsen.se](http://www.socialstyrelsen.se)

**VTI**, Statens väg- och transportforskningsinstitut, 581 95 Linköping, tfn 013-20 40 00 [www.vti.se](http://www.vti.se)

**Trafikverket**, 781 89 Borlänge tfn 0771-921 921 [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

1. Centralt trafiksäkerhetsorgan (TSK)
  - svarar för trafiksäkerhetsfrågorna i förbundsstyrelsen
  - samordnar det centrala trafiksäkerhetsarbetet
  - representerar förbundet i NTFs Centrala Äldreråd (CÄR)
  
2. Distriktsombud
  - samordnar distriktets trafiksäkerhetsarbete
  - ingår i eller adjungeras till distriktsstyrelsen
  - deltar i distriktsstyrelsens sammanträden
  - håller kontinuerlig kontakt med lokala TSO
  - samlar lokala TSO till en temadag varje år
  - ingår som ledamot i NTFs regionala Äldreråd
  
3. Trafiksäkerhetsombud (TSO) i varje avdelning
  - svarar för det lokala trafiksäkerhetsarbetet
  - ingår i eller adjungeras till avdelningsstyrelsen
  - medverkar vid avdelnings- och medlemsträffar
  - leder/medverkar i studiecirkel om trafiksäkerhet och olycksfall i vardagen
  - håller kontakt med gatu- och väghållare
  
4. Information och opinionsbildning, främst beträffande...
  - äldre oskyddade trafikanter
  - behovet av ökat samspel mellan olika trafikantkategorier
  - behovet av ökad användning av skyddsutrustning
  - behovet av förbättrad trafik- och hemmiljö
  
5. Tid för information om trafiksäkerhetsfrågor vid...
  - kongresser
  - ordförandekonferenser
  - distriktsmöten
  - avdelningsmöten
  
6. Samverka inom Äldreråden i olika NTF-projekt
  - använd äldre som ambassadörer för säkra och miljöanpassade hastigheter

## **Distriktsombudets uppgifter**

1. Deltar i möten för distriktsombud anordnade av NTF.
2. Håller kontakt med NTF på länsnivå och ingår i NTFs Äldreråd.
3. Deltar i informationsträffar och seminarier som anordnas av NTFs länsförbund för de lokala ombuden.
4. Inlämnar skriftlig ansökan till NTFs länsförbund om resurser för kommande verksamhetsår samt budgetförslag till distriktsstyrelsen för lokala samlingar i distriktets regi. (Ansökan till NTF bör vara undertecknad av distriktsordföranden).
5. Utvecklar och håller god kontakt med de lokala trafikombuden i avdelningarna.
6. Genomför möten och utbildningar för lokala trafikombud och ersättare.
7. Informerar om trafiksäkerhetsfrågor och olycksfall i vardagen vid avdelnings- och distriktsmöten.
8. Stödjer bildande av studiecirkel om trafikfrågor och olycksfall i vardagen.
9. Upprättar aktuell namn- och adresslista över de lokala trafikombuden inom distriktet. (Kopia av listan ska sändas till NTF-förbundet. Namnet på trafiksäkerhetsombud ska också anges i SPRFs funktionärsförteckning som skickas till kansliet).
10. Informerar om arbetet med trafiksäkerhetsfrågor och olycksfall i vardagen vid distriktsstyrelsens sammanträden.
11. Medverkar med information om det gångna årets trafiksäkerhets- och olycksfallsarbete i distriktets årsberättelse.
12. Är distriktets representant i trafiksäkerhetsfrågor.

## **Trafiksäkerhetsombudens uppgifter**

1. Svarar för trafiksäkerhetsarbetet i avdelningen.
2. Deltar i distriktets temadagar och utbildningar för TSO.
3. Deltar i utbildningsdagar o.dyl som anordnas av regionalt NTF förbund.
4. Informerar om trafiksäkerhets- och olycksfallsfrågor vid avdelningsstyrelsens sammanträden.
5. Informerar om trafiksäkerhetsfrågor och olycksfall i vardagen vid avdelnings- och medlemsmöten.
6. Håller kontakt med gatu- och väghållare inom avdelningens verksamhetsområde. Påtala brister och trafikfällor som har upptäckts genom egna eller medlemmarnas observationer.
7. Medverkar i olika NTF-projekt.
8. Håller kontakt med förbundets KPR- representant.

## **Trygghet i vardagen**

### **SPRF ska**

- se till att förmedla myndigheters och organisationers kunskaper om skaderisker gällande trygghet för äldre
- arbeta för att antalet fallolyckor och dödsbränder bland medlemmarna minskar
- informera om hur man minskar riskerna att utsättas för våld och stöld i bostaden och utomhus
- erbjuda medlemmarna billig eller gratis skyddsutrustning (brandvarnare, halkskydd, reflexer o dyl.)
- genom ett aktivt arbete i LPR/KPR påverka kommuner och landsting i frågor som rör de äldres trygghet och säkerhet
- se till att tid för information om trygghets- och säkerhetsfrågor avsätts vid SPRFs möten och sammankomster

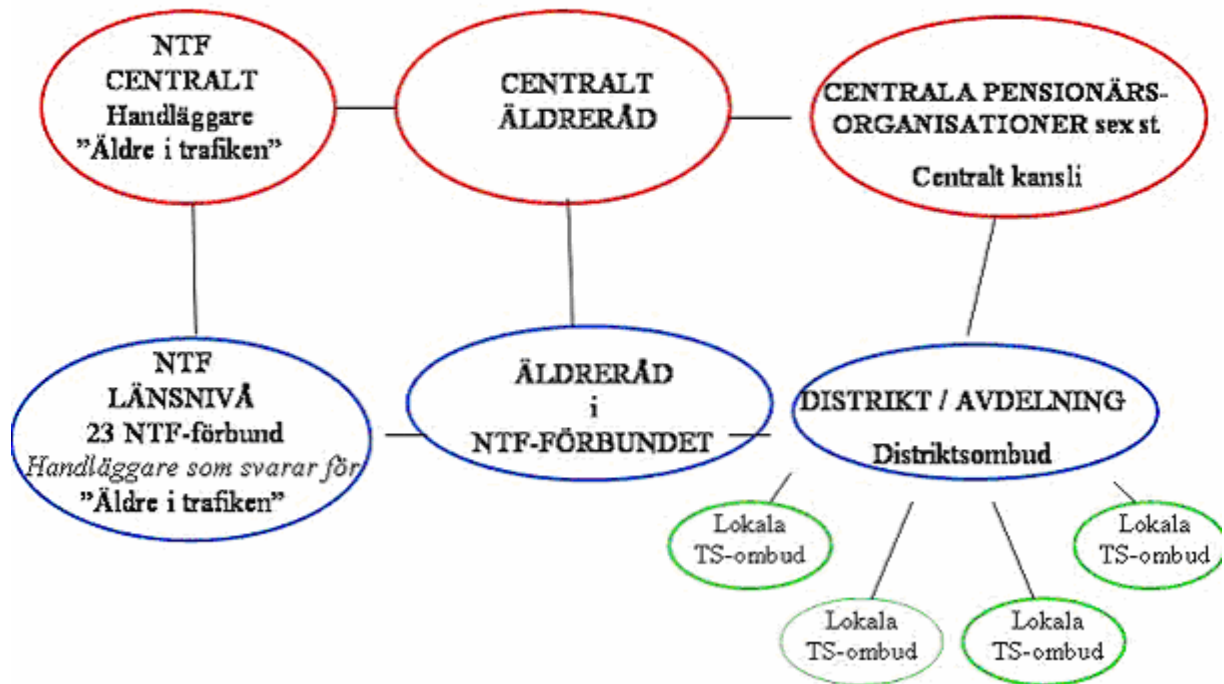
## **Trafiksäkerhet**

### **SPRF ska**

- verka för att trafiksystemet utformas så att det förhindrar olyckor
- förse medlemmarna med kunskap om de regler och lagar som gäller på trafiksäkerhetsområdet
- finnas representerad i NTFs centrala Äldreråd
- utveckla samarbetet med NTF i olika projekt, centralt och lokalt
- bedriva internt- och externt informationsarbete kring trafiksäkerhetsfrågor
- verka för att en ny lag om alkoholås antas av riksdagen

***SPRF ska intensifiera arbetet med de olycks- och skadeförebyggande frågorna både i och utanför bostaden.***

## NTF:s organisation av trafikverksamhet för äldre



[kansli@sprf.se](mailto:kansli@sprf.se)  
[www.sprf.se](http://www.sprf.se)

September 2010