



Målkonflikten om de oskyddade trafikanterna

Att förbättra människors möjligheter att välja gång och cykel i våra städer är numera ett trafikpolitiskt mål. Att minska antalet skadade gående och cyklister är samtidigt ett annat viktigt mål. De båda målen är fast förankrade hos såväl regering, riksdag som landets kommuner.

Här finns emellertid en målkonflikt som inte riktigt kommit upp på bordet. En inte ovanlig missuppfattning är till och med att antalet skador minskar ”bara de cyklisterna och fotgängarna blir fler”. Så enkelt är det inte.

Fler skadade

Ökar gång- och cykeltrafiken så kan man räkna med att också antalet skadade ökar, allt annat lika. Det visar en ny statistisk analys av ett femtiotal av landets större kommuner som genomförts av Fotgängarnas förening FOT med bidrag av Trafikverkets Skyltfond. I kommuner med stor gång- och cykeltrafik är antalet skadade fler än i kommuner med färre gång- och cykelresor.

Så långt kan allt tyckas självklart. Men sambandet är inte direkt proportionellt. I kommuner med dubbelt så många cykelresor är antalet skadade 70-80 procent högre än i kommuner med hälften så många. Samma sak gäller gångtrafiken, fördubblas den så kan man räkna med att antalet gående som skadas i kollisionsolyckor och fallolyckor ökar med 75 respektive 55 procent, ”allt annat lika”.

Nu är inte ”allt annat lika” så man får inte ta siffrorna för exakt. Det resultatet säger är att antalet skadade kommer att öka om trafiken ökar. Om inte särskilt kraftfulla trafiksäkerhetsåtgärder samtidigt sätts in.

Safety in Numbers

Det faktum att skadorna inte ökar lika mycket som trafiken kallas ibland Safety in Numbers, och innebär att skaderisken per cykelresa minskar (antalet olyckor fördelas på fler cyklister).

Detta gäller både kollisionsolyckor och singelolyckor.

Förklaringen till sambanden torde därför handla om infrastrukturens kvalitet i en dynamisk process. Bra cykelinfrastruktur, bra skötsel och låga hastigheter hos motortrafiken leder till att fler använder cykel. Och ju fler som använder cykel desto mer motiveras kommunen till att förbättra cykelinfrastrukturen ytterligare. Och att förbättra standarden på drift och underhåll, vinterväghållning och halkbekämpning. Det ena leder till det andra och i processens förlängning minskar den enskilde cyklistens olycksrisker samtidigt som cyklandet ökar.

Bättre och säkrare infrastruktur

Därför är det så viktigt att man vidtar kraftfulla säkerhetsåtgärder när cykel- och gångtrafiken ökar. Att det går att bryta sambandet visar utvecklingen av bilsäkerheten; där ökar inte längre antalet allvarliga olyckor med biltrafiken, tvärtom, antalet minskar.

Det är väsentligen svårare när det gäller de oskyddade trafikanterna, men det borde leda till kraftigt ökade resurser. Idag handlar det om småpengar jämfört med vad som läggs på säkerheten för biltrafikanter.

Analysen bygger på uppgifter om drygt 30 000 skadade cyklister och gångtrafikanter samt ca 1,8 miljarder gång- och cykelresor. Den baseras på data från STRADA respektive RVU Sverige. (STRADA administreras av Transportstyrelsen och RVU Sverige av den statliga expertmyndigheten Trafikanalys).

Rapporten "Safety in Numbers testad på kollisions- och singelolyckor" finns att ladda ner från http://www.fot.se/documents/Safety_in_Numbers_Spolander_FOT.pdf

FOTs kontakt är Krister Spolander, 070-421 70 36, krister@spolander.se.