



Stora säsongsvariationer hos trafikolyckorna

Cykeltrafikens säsongsvariationer är mycket stora. Flest cykelresor görs i maj då de är mer än 3 gånger fler än under vintermånaderna.

Cykelolyckorna följer förstås säsongsvariationerna. **Singelolyckorna ökar i takt med cyklandet; när cyklandet tredubblas så tredubblas också singelolyckorna. Kollisionsolyckorna ökar ännu mera; när cyklingen tredubblas så mer än tredubblas kollisionsolyckorna.**

Detta visar en ny studie från Fotgängarnas förening FOT. Den omfattar drygt 67 000 skadade cyklister och gångtrafikanter och 3,4 miljarder gång- och cykelresor i ett femtiotal av landets största kommuner. Data har hämtats från STRADA respektive RVU Sverige för de fyra åren 2011 - 2014. Studien har genomförts med bidrag från Trafikverkets Skyltfond.

För fotgängare hittar man inte motsvarande säsongssamband. Det beror bland annat på att säsongsvariationerna är mycket mindre, bara hälften mot cykeltrafikens. Däremot finns ett samband över kommuner som konstaterats i en tidigare studie av FOT. I kommuner med stor gångtrafik skadas fler. Det handlar om drygt 50 procent fler fallolyckor och ca 75 procent fler kollisionsolyckor i kommuner med dubbelt så stor gångtrafik.

Stort behov av säkrare infrastruktur

Resultaten visar vad som kan hända om cyklingen snabbt ökar om man inte samtidigt satsar kraftfullt på att bygga en trafiksäkrare infrastruktur.

Fotgängare och cyklister är oskyddade i genuin mening. De utgör en fjärdedel av de trafikdödade. Bland dem som skadas så svårt att de måste läggas in på sjukhus dominerar de numera helt.

Ska gång och cykling öka – ett trafikpolitiskt mål som de flesta ställer upp på – måste det ske utan olyckorna ökar till oacceptabla nivåer. De stora bristerna i infrastrukturens utformning och skötsel är den primära orsaken till säkerhetsproblemen.

Det kostar pengar att rätta till bristerna.

Bara småpengar till gång och cykel

Regeringen ska snart besluta den nya infrastrukturplanen fram till 2029. Gång och cykel planeras få mellan 1 och 2 procent av totalramen. Med den takten **tar det bortåt fyrtio år innan en acceptabel infrastruktur finns på plats.**

Men regeringen kan skynda på. Med en **engångssatsning på 6 procent** av planeringsramen kan mycket av bristerna klaras av under den aktuella planeringsperioden. FOT anser att regering och riksdag måste ta ett tydligt ansvar för att skydda fotgängarna och cyklisterna, i stället för att, som idag, lämpa över det ekonomiska ansvaret till kommunerna. Vars resurser är bundna till skola och omsorg.

I detta stora datamaterial finns inga spår av Safety in Numbers – förhoppningen att olycksrisken skulle minska av sig självt bara därför att cyklisterna blir fler. Tvärtom, när cykeltrafiken snabbt ökar allteftersom säsongcyklisterna tillkommer, ökar också trängseln mellan cyklisterna sinsemellan och med bilister och fotgängare. Då ökar inte bara antalet kollisionsolyckor utan också de relativa riskerna. Infrastrukturen är helt enkelt inte anpassad för sådana svängningar.

Rapporten "Olyckor och risker som följd av ökad gång- och cykeltrafik. Analys av säsongsvariationerna" finns att ladda ner från http://www.fot.se/wp-content/uploads/2018/03/201801_FOT_Rapport_Spolander_Olyckor_och_risker_som_fo%CC%88ljdd_av_utveckling_av_o%CC%88kad_ga%CC%88ang-och_cykeltrafik.pdf

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