

Cyklister mest drabbade trafikantgruppen i tätortstrafiken

Den preliminära siffran för 2023 visar att totalt 232 personer omkom i trafiken på statliga, kommunala och enskilda vägar. 16 av totalt 48 omkomna på det gatunät där kommunerna är väghållare var cyklister. Fotgängarna kommer tätt efter med 14 omkomna personer.

Av cyklisterna har äldre personer nästan alltid varit helt dominerande bland de omkomna enligt statistiken. År 2018 var till exempel nio av elva omkomna cyklister på de kommunala gatorna över 60 år. Så är det inte längre, förra året hade majoriteten av de omkomna inte uppnått pensionsåldern. Men att risken att omkomma som cyklist ökar med åldern är ändå tydligt, 2023 års statistik visar att sju av dem var 78 år eller äldre.

För cyklisterna är det inte alltid kollisioner med bilar och bussar som är den största risken. Det är inte ovanligt att äldre cyklister avlider i singelolyckor efter att de kört omkull för att de kört på en kantsten, en stolpe, ett staket eller liknande. Förra året omkom fyra av de äldre i sådana singelolyckor där det inte finns någon annan orsak än att de kört omkull och fått så svåra skador att de avlidit. Statistiken ger inte besked om deras hjälmanvändning men tidigare undersökningar visar att en stor andel av de som avlidit i en cykelolycka inte haft hjälm. En hjälm skulle sannolikt ha räddat många liv. För den äldre som råkar ut för en cykelolycka tillkommer ytterligare en faktor som förvärrar skadan, nämligen att åldrandet innebär en sämre kroppskonstitution. En ung person som råkar ut för motsvarande cykelolycka har en avsevärt bättre chans att kroppen klarar de påfrestningar som en omkullkörning innebär och kan ofta snabbare återhämta sig.

Eldrivna cyklar och elsparkcyklar börjar nu dyka upp i statistiken av omkomna. Av cyklisterna på de kommunala gatorna hade två färdats på elsparkcyklar och två på elcyklar. Brist på data gör det dock svårt att dra slutsatser om hur stor olycksrisken är för de som färdas på elsparkcyklar.

Den preliminära siffran för hela landet under år 2023 visar att 232 personer omkom på statliga, kommunala och enskilda vägar. Könsfördelningen visar som vanligt att en betydligt större andel av de drabbade är män, 181 omkomna män jämfört med 51 kvinnor. Nästan fyra av fem avlidna i trafikolyckor var alltså män. På de kommunala gatorna är andelen än mer extrem. Av de döda motorcyklisterna, mopedisterna och bilförarna var samtliga män. Bland fotgängarna på de kommunala gatorna är däremot könsfördelningen relativt jämn. Dock dominerar de äldre även där i statistiken, av 14 omkomna år 2023 var 10 personer 69 år eller äldre.

Ser man på utvecklingen av trafiksäkerhet i ett längre perspektiv ligger Sverige fortfarande i världstoppen med 22 omkomna per 1 miljon invånare. Förbättringen sedan mitten på 1960-talet är dramatisk. Då hade vi under några år mer än 1300 döda i trafiken, trots färre invånare och trots väsentligt färre fordon på våra gator och vägar. Antalet omkomna sjönk sedan nästan oavbrutet under de följande decennierna, vid millennieskiftet hade siffran minskat till 573 döda. Kurvan fortsatte nedåt till omkring år 2010 då antalet omkomna låg på 287 personer. Därefter har antalet för hela landet legat på mellan 200 och 300, med undantag för pandemiåret 2020 då antalet omkomna var 189 personer, mycket ett resultat av minskad trafik. Även för de kommunala gatorna kan man notera motsvarande förbättring. Under åren

1999 – 2001 omkom mellan 130 och 140 personer varje år i tätorterna för att de senaste åren pendlat kring 50. Den dramatiska förbättringen av trafiksäkerheten sedan mitten av 1960-talet kan givetvis tillskrivas en mängd faktorer där bättre infrastruktur, skärpt lagstiftning och säkrare fordon är de viktigaste förklaringsvariablerna.

Allra mest glädjande är den enorma minskningen av antalet omkomna barn i trafiken. Innan gatubyggande och stadsplanering hade börjat inriktas på trafiksäkerhet skördade bilismen mängder av offer, särskilt bland barnen. Här har ett långsiktigt arbete med att bygga om städernas trafiksystem gett ett påtagligt resultat. Arbetet har inte alltid varit populärt – de som argumenterat för trafiksäkerhetsåtgärder har ofta arbetat i motvind. Med facit i hand kan man ändå konstatera att vi har anledning att vara tacksamma för det envetna arbete som politiker och trafikingenjörer drivit. Statistiken för år 1957 visar att det året omkom i hela landet 108 barn upp till och med 15 år som fotgängare eller cyklister. Förra året var motsvarande siffra tre barn, varav en två fotgängare och en cyklist.