

66.

STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen Registraturet	
Ink.	2013 -09- 23
Dnr:	314-1427/2013
Till:	RT

Stockholms kommunfullmäktige 23 september 2013

Motion av Åke Askensten (MP) om ökade insatser för cyklisternas säkerhet

Cyklisterna har ökat i antal under senare år i Stockholm. Men deras säkerhet har inte utvecklats i samma takt.

Bakgrund till situationen för de oskyddade trafikanterna finns i böcker/skrifter av bland andra Erik Wiklund, Martin Emanuel, Erik Lundqvist, Kurt Hultgren, Per Landin, Ulf Stahre, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Trafikverket och Stockholms stads cykelplan.

Enligt MSB uppsöker drygt 23.000 personer per år akutsjukhus efter att ha skadats som cyklist. Siffran avser hela landet men indikerar att det i en tätt trafikerad kommun som Stockholm bör vara flera tusen cyklister.

Hur många cyklistolyckor som inträffar är okänt eftersom det finns ett stort mörkertal utöver de olyckor som polisrapporteras och statistikförs på sjukhus och vårdcentraler.

MSB har kommit fram till att drygt 80 % av cykelolyckorna i landet är singelolyckor och att den vanligast förekommande motparten i övriga fall är en annan cyklist (8 %). Kollisioner med personbil uppgår till 7 %. De flesta cyklisterna skadas inom tätbebyggt område och på allmän väg eller gata. Enligt Transportstyrelsen är andelen singelolyckor drygt 70 %.

En undersökning som gjorts i Göteborg av Chalmers ger helt andra siffror. Det är en undersökning med ett antal cyklister som cyklade 114 timmar under 2 veckor. Enligt den undersökningen orsakades 75 % av incidenterna för cyklister av bilar, gångtrafikanter eller andra cyklister. Bilar och gående var orsaken till 30 respektive 29 procent av incidenterna. Singelolyckorna var alltså i minoritet.

Enligt Chalmers undersökning ökar risken för cyklisterna 10 gånger om underlaget är dåligt. Vid korsningar med dålig sikt ökar risken 12 gånger.

Bilarna blir allt säkrare, något som gör att också bilisterna känner sig säkrare för egen del. Däremot är det svårt att göra cyklarna säkrare och då gäller det framför allt att sätta in fysiska åtgärder. Det handlar bland annat om anlägga fler och säkrare cykelbanor, bättre underhåll samt fredade zoner med stopplinjer vid gatukorsningarna (för färre svängningsproblem och mindre avgasvolymmer).

Eftersom många cyklar året runt måste snö- och halkbekämningen förbättras och grus avlägsnas i god tid på våren.

Det är viktigt att separera cyklisterna från gångtrafikanterna.

Cykelbanorna ska vara tillräckligt breda – nu är det på många ställen konkurrens om utrymmet.

Ett speciellt problem är de hinder som finns vid gatuarbeten. Då är det viktigt att cyklisterna kan åka förbi på ett säkert sätt.

De höga hastigheterna är något som också måste åtgärdas. Märkligt nog gäller 50 km i timmen fortfarande för motorfordonen på de mest olycksdrabbade gatorna i Stockholm, något som framför allt går ut över cyklister och gångtrafikanter. Dessa höga hastigheter rimmar illa med den så kallade Nollvisionen som antogs av Stockholms kommunfullmäktige i slutet på 90-talet.

Det nuvarande anslaget till cykeltrafiken är otillräckligt.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta

- 1) att anslaget till cykelbanor m m ökas med minst 50 miljoner kronor per år,
- 2) att det ökade anslaget används till bättre underhåll, ökad snö- och halkbekämpning, säkerhetsåtgärder på olycksdrabbade platser och gator, fredade zoner samt fler cykelbanor av god kvalitet.



Åke Askensten