



2018-04-18 07:30 CEST

Så ser de vanligaste cykelolyckorna ut

Cyklister är den trafikantgrupp som sedan 2008 har flest antal skadade i vägtrafikolyckor som behövt vård på sjukhus i mer än ett dygn. Flest antal skadade finns bland singelolyckor men de absolut allvarligaste olyckorna sker i kollision med motorfordon.

- Vi har en stor utmaning framför oss nu när regeringen har satt målen att både öka cyklingen och samtidigt klara nollvisionsmålet att minska antalet allvarliga skador med 25 procent fram till 2020, säger Irene Isaksson-Hellman, trafiksäkerhetsforskare vid If.

Men nu visar ny sammanställd statistik från försäkringsbolaget If på tre åtgärder som radikalt skulle minska antalet skadade och dödade cyklister i trafiken.

Hastighetssänkningar räddar liv

Risken för svåra till dödande skador är högst på 70-90 vägar. Ifs statistik visar svart på vitt att den hastighetssänkning som skett i tätort under de senaste åren haft en positiv effekt med mindre allvarliga skador på vägar där hastigheten sänkts från 50-60 km/h till 30 eller 40 km/h.

I takt med hastighetssänkningen har andelen medelsvåra till svåra skador minskat med drygt 20 procent.

- Konsekvenserna blir mindre allvarliga och allvarlighetsgraden i personskadan är starkt kopplat till hastigheten, även om det är svårt att säga om antalet olyckor minskat då vi samtidigt inte kunnat jämföra med hur många som cyklat, säger Irene Isaksson-Hellman.

Säkrare övergångar för cyklister i rondeller

Åtta av tio olyckor sker i korsande situationer mellan cyklist och bilist, i synnerhet när cyklisten kommer från en korsande cykelbana eller cykelfält.

Ifs detaljerade statistik visar att en av de vanligaste konfliktsituationerna inträffar när en cykelbana korsar en väg innan en rondell. Då har bilisten fokus till vänster och cyklisten kan komma på en korsande cykelbana från höger. Eftersom bilisten saktar ner inför rondellen missuppfattar cyklisten bilistens avsikter.

- Rondeller byggs i rask takt med syfte att underlätta flödet av trafik och få bort korsningsolyckor i hög hastighet, men här vi måste hitta bättre sätt att göra överfarten trygg för cyklisterna, säger Irene Isaksson-Hellman.

Separerade cykelvägar

I våra storstäder ser olyckorna lite olika ut, beroende på att infrastrukturen skiljer sig åt.

Krockar mellan bil och cykel sker betydligt oftare på sträckor som inte ligger i anslutning till en korsning i Stockholm än i exempelvis Göteborg. I Stockholm är cykelfält vanligare och dessa är, till skillnad från cykelbanor, inte fysiskt separerade från vägen där bilarna kör.

- Bilar skär ibland in på cykelfältet och har inte uppsikt över cyklister som kommer där. Likaså serman att 'dooring', att cyklisten kör in i en bildörr som öppnas, är betydligt vanligare i Stockholm och Malmö än vad det är i Göteborg, säger Irene Isaksson-Hellman.

Vid dörrning är arm- och axelfrakturer vanliga, det har även skett dödsolyckor om cyklisten landat olyckligt på huvudet.

- Att Stockholm har fler cykelfält beror på att staden är trängre. Men det skulle gå att förbättra säkerheten för cyklisterna genom att alltid färgmarkera cykelfälten, och att skapa en standard så det är samma färg som gäller i hela Sverige, säger Irene Isaksson-Hellman.

Vanligaste olyckorna mellan cykel och personbil

Antal olyckor mellan cykel och personbil i Ifs databas, olyckor som skett i Sverige mellan 2005-2016, identifierade via trafikförsäkringen: 1 744

Olyckor vid korsande situationer: 78,6 % (1371)

Olyckor där cykel och bil delat samma vägbana, både i samma riktning eller mötande: 10,6 %, (184)

Dörrning: 4,6 % (81)

Övriga olyckor: Inkluderar parkeringsplats, backning etc: 6,2 % (108)

If har skapat en unik databas med information om olyckor mellan cyklister och personbilar genom att utgå från försäkringsskador på bilar som har en trafikförsäkring i If. Idag innehåller databasen 1 744 unika olyckor som inträffat mellan 2005 och 2016.

Tidigare har forskarna bara kunnat förlita sig på officiella polisrapporterade data där cyklisterna är underrepresenterade, och data från akutsjukvården, där detaljer kring olycksförloppet saknas.

Foto: If

För mer information om If följ oss på:

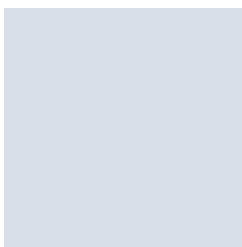
[Facebook](#)

[Twitter](#)

[Instagram](#)

[Nyhetsrummet på if.se](#)

Kontaktpersoner



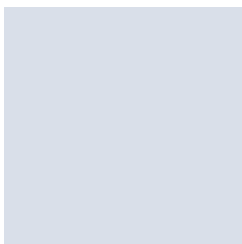
Osvald Wiklander

Presskontakt

vik. pressansvarig

osvald.wiklander@if.se

+46 73 386 60 56



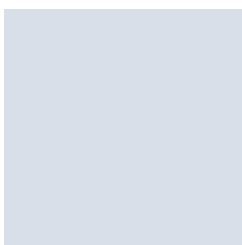
Caroline Starck

Presskontakt

Informationschef

caroline.starck@if.se

070-628 23 63



Jessica Hjalmered

Presskontakt

Pressansvarig

jessica.hjalmered@if.se

0768691082