



Om hastighet och risker ...

Att bedöma risker i trafiken är inte lätt. En mycket dålig väg kan tyckas riskabel. Men om alla trafikanter också tycker detta och sänker hastigheten, så kan en mycket bra väg, som inbjuder till höga farter, vara farligare. Stora trafikmängder ökar alltid riskerna, särskilt om hastigheterna varierar mellan fordonsslagen och bilar blandas med oskyddade. Här kommenterar vi ytterligare några väsentliga fakta.

● Alla vet vi väl spontant att riskerna ökar med högre hastighet. Men hur eller på vilket sätt är nog ganska diffust för flertalet. Man undrar ibland vad vissa bilförare har innanför pannbenet, när man kör 50 km/tim förbi signalreglerade övergångsställen, där det står packat med folk. Formellt bryter man inte mot lagen, men ett enda litet felsteg av någon i folkmassan innebär troligtvis döden. Eller när man ständigt blir omåkt på stora vägar, trots att man håller maximalt tillåten hastighet. 150–200 km/tim är inga ovanligheter och SCS-bussen har blivit passerad av en paparazzityp nere i Västergötland i 250 km/tim. Galningar rejisar mellan Malmö och Haparanda på all-

männa vägar och ingen vågar stoppa dem.

Farligt redan vid 30 km

Men riskerna är betydande redan vid lägre farter. Blir du påkörd som cyklist eller fotgängare, så dör 10 procent redan vid 30 km/tim och hela 80 procent vid 50 km/tim. Och då talar vi om relativ hastighet. En cyklist som kör in i en stillastående bil eller ett träd i 30 km/tim. Två cyklister som frontalkrockar och som båda håller denna hastighet – då är det 60 km/tim som gäller. Då har man tur om man överlever.

Om du kör omkull och kanar på vägen, då blir konsekvenserna mindre. Man förväns ofta att tävlingscyklister kommer så lindrigt undan vid vurpor i höga farter, men det beror just på detta. Ofta blir de dock rejält skrapade.

Moderna bilar är väldigt ombonade, med kraftiga motorer och 4-kanalig stereo. Bilföraren lever ofta i sin egen lilla värld och märker kanske ofta inte farten. Här fordras ett självkritiskt tänkande, för att det hela skall fungera. Att ständigt hålla maximalt tillåten fart (eller mer) är en dålig mentalitet. Halka, dålig sikt, vilda djur, vägarbeten, fordon som fått motorstopp, lekande barn, cyklister – plötsligt dyker det upp någonting och då gäller det att ha margi-

naler. Det värsta som kan hända är en mötande medbroder på fel sida av vägen, p g a att denne somnat bakom ratten, är alkoholpåverkad eller vill begå självmord. Detta löser man endast med motorvägar och mitträcken eller att folk väljer tåget i större utsträckning. Omkörning av alla tunga lastbilar, vilket nästan är nödvändigt på längre sträckor, innebär stora risker. Men så dör det också 500 personer om året på våra vägar, trots att Sverige är världsmästare på trafiksäkerhet. Varför har vi så bråttom mot döden i vårt moderna trafiksamhälle – vad är det vi vill hinna fram till?

Lita inte på zebran

Vad gör du då som oskyddad trafikant, för att öka din egen säkerhetsmarginal? Ja, inte gör du som vissa fotgängare – som går rakt ut i gatan på övergångsstället med blicken riktad åt fel håll och litandes på zebalagen. Som cyklist sänker även du hastigheten – det duger inte att stå på maximalt med moderna cyklar, det blir alldeles för höga farter och bromssystemen är ofta inte tillräckliga. Cykelns friktionsyta mot vägbanan är också minimal.

Sedan väljer du rätt vägar, helst helt separerade från biltrafik. Bra belysning i skymning och mörker ökar säkerheten – men i mörka vägtunnlar i starkt solljus hjälper endast sänkt fart. Alla SCS-aktiviteter går längs det trafiksvaga vägnätet och det har gjort att vi inte haft en enda allvarlig olycka under 30 år. Men detta är delvis också beroende på tur, för vad vi själva gör är ju bara halva sanningen. Den andra halvan beror på våra medtrafikanter. Samma filosofi ligger bakom alla våra kartprodukter och leder. Minsta möjliga risk är liksom utgångspunkten innan man startar projektet – en strategi som tyvärr inte följs av våra konkurrenter.

Faan på vägen?

Målar vi fan på vägen? Nej, absolut inte statistiskt. Men som cyklist skall man naturligtvis inte vara nervös i trafiken – då blir ju det hela ännu farligare. Och skulle vi inte röra på oss så mycket som vi gör, så skulle vi säkert dö i välfärdssjukdomar förr eller senare i stället. Så det gäller att använda sitt sunda förnuft.

Att cykla ger ju ett unikt välbefinnande och enormt många intryck och upplevelser. En hjälm på huvudet reducerar ofta konsekvenserna om olyckan ändå skulle vara framme. Men hjälmen förhindrar inte en enda olycka (ibland kan den t o m öka risken) – det kan vara bra att ha i minnet. □

10 miljarder till gc-vägar?

Vägverket tillsammans med Banverket och Nutek vill ha 500 miljoner i extrapengar under 20 år för insatser på cykelområdet. Tidigare har öronmärkta bidrag på detta område rört sig kring 20 milj per år (men det var länge sedan) och övriga insatser varit hänvisade till trafiksäkerhetsanslaget och då nästan uteslutande kanaliserats till vardagscyklism i samverkan med kommunerna.

Uppdraget att utreda en större satsning fick Vägverket av förra regeringen. Själva genomförde man en stor cykelutredning år 2000 där även SCS deltog, men här satsades inte en krona på konkreta insatser. Vi har självfallet inget emot att en radikal förändring sker här, men utredningsunderlaget (gjort av Gröna Bilisters Per Kägeson) är pinsamt dåligt. Vi lär väl återkomma till detta. □