



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

2021-10-26

Detta remissvar har kompletterats med en analys av utvecklingen av skadade cyklister i Stockholms stad, kranskommunerna och periferikommunerna i länet. I Stockholms stad har antalet skadade cyklister nästan tredubblats sedan sekelskiftet:

https://www.fot.se/wp-content/uploads/2021/11/Komplettering_FOTs_remissvar_Sthlms_trafiksakerhetsplan_och_cykelplan.pdf

Synpunkter på reviderad cykelplan för Stockholms stad, Dnr T2021-00262

Utmärkt cykelplan på det hela taget, men...

Vi i FOT är positiva till revideringsförslaget av Stockholms cykelplan. Den är inspirerande, lättillgänglig och professionellt utformad.

Inriktningen på cykeltrafikens utveckling är ambitiös och har höjts sedan föregående cykelplan, både vad gäller cyklandet utveckling och standarden på själva cykelinfrastrukturen. Det är utmärkt att cykeln ska bli en lika självklar del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafik. Och att större hänsyn ska tas till barns och äldres cyklande, liksom den stora variation av fordon som kommit fram på senare år, exempelvis elassisterade cyklar med större hastighetsanspråk, trehjulingar med krav på dimensioneringen, elsparkcyklar och annan mikromobilitet. Det är välbehövligt eftersom de nya fordonen innebär nya behov och förutsättningar i en tät och komplex stadsmiljö.

Allt detta är vi i FOT positiva till. Men vi vill invända mot hanteringen av trafiksäkerhetsproblematiken som synes vara grovt underskattad. Mer om det nedan.

Prioriteringar och tvingande krav

Som framhålls i cykelplanen finns många fördelar med att satsa på ökad cykling, såsom minskad trängsel, lägre utsläpp av partiklar och luftföroreningar (förutsatt minskad motortrafik), bättre hälsa och en generellt bättre stadsmiljö. Cykeln spelar en viktig roll för en attraktiv och levande stad och som, tillsammans med gång-trafik, bidrar till en tystare och tryggare stadsmiljö. FOT ser också med tillfredsställelse på att gående och cyklister framhåvs som en stark köpgrupp som gynnar handel och service i Stockholm.

Skrivningarna får emellertid inte stanna på visionär nivå utan måste omsättas i konkreta åtgärder. En tydligare prioritering av trafikslagen behövs där gående och cyklister i praktiken får högsta prioritet för att skapa attraktiva och trygga gator. Det innebär begränsningar av motortrafikens framkomlighet och hastighet. Sådana prioriteringar är oftast kostnadseffektiva och samhällsekonomiskt lönsamma. Satsningar på ökad gång- och

cykeltrafik har i regel högre samhällsnytta än investeringar i motortrafik. Inte minst bidrar det till att minska trafikens emissioner av buller och luftföroreningar.

En annan fråga är hur tvingande cykelplanen är när det gäller infrastrukturens utformning. Detaljutformningen är särskilt viktig för cyklisternas säkerhet och framkomlighet. Det vore bra om en del av cykelplanens utmärkta principer, exempelvis avsnittet 8, kan omsättas i mer imperativa föreskrifter och infogas i stadens regelverk för infrastrukturens utformning.

Fördubblat antal svårt skadade cyklister i Stockholmsregionen

FOT anser, som sagt, att säkerhetsproblematiken grovt underskattas i cykelplanen. Det beror på att säkerhetsanalysen baserats på statistikdatabasen STRADA som särskilt i Stockholmsregionen drabbats av svåra problem.

. Hela perioden från 2014 har präglats av bortfall beroende på sjukhuspersonalens arbetsbelastning och registreringsproblem hos polisen. För exempelvis 2019 saknas uppgifter från Nya Karolinska vilket särskilt påverkat statistiken för allvarligt skadade. Ytterligare en påtaglig nedgång i registreringen inträffade från 2015 då krav på informerat samtycke infördes. Det ledde till att många skadade på akutsjukhusens mottagningar inte tillät registrering av sina olycksfall.

Allt detta innebär att det verkliga antalet skadade är väsentligen högre än vad statistiken visar och att mörkertalen varierar över tid. De årliga trafikolycksrapporterna från Stockholms stad inleds därför med varning att dra ”långtgående slutsatser, främst vad gäller allvarligt skadade”.¹ Till detta kommer pandemin som ytterligare försämrat statistikkens kvalitet 2020-2021.

STRADA-statistiken kan därför inte användas för att bedöma cykelsäkerhetens magnitud eller utvecklingen inom Stockholmsregionen.

Det kan man däremot göra utifrån Socialstyrelsens patientstatistik.² Den är fristående från STRADA och har inte alls drabbats av samma problematik. Den omfattar, som bekant, trafikanter som skadats så svårt att de måste läggas in för slutenvård.

Antalet svårt skadade cyklister, enligt Socialstyrelsens statistik, har fördubblats de senaste tjugo åren, se figuren nedan.³ Också cykeltrafiken har ökat, i grova drag drygt fördubblats under samma tid.⁴

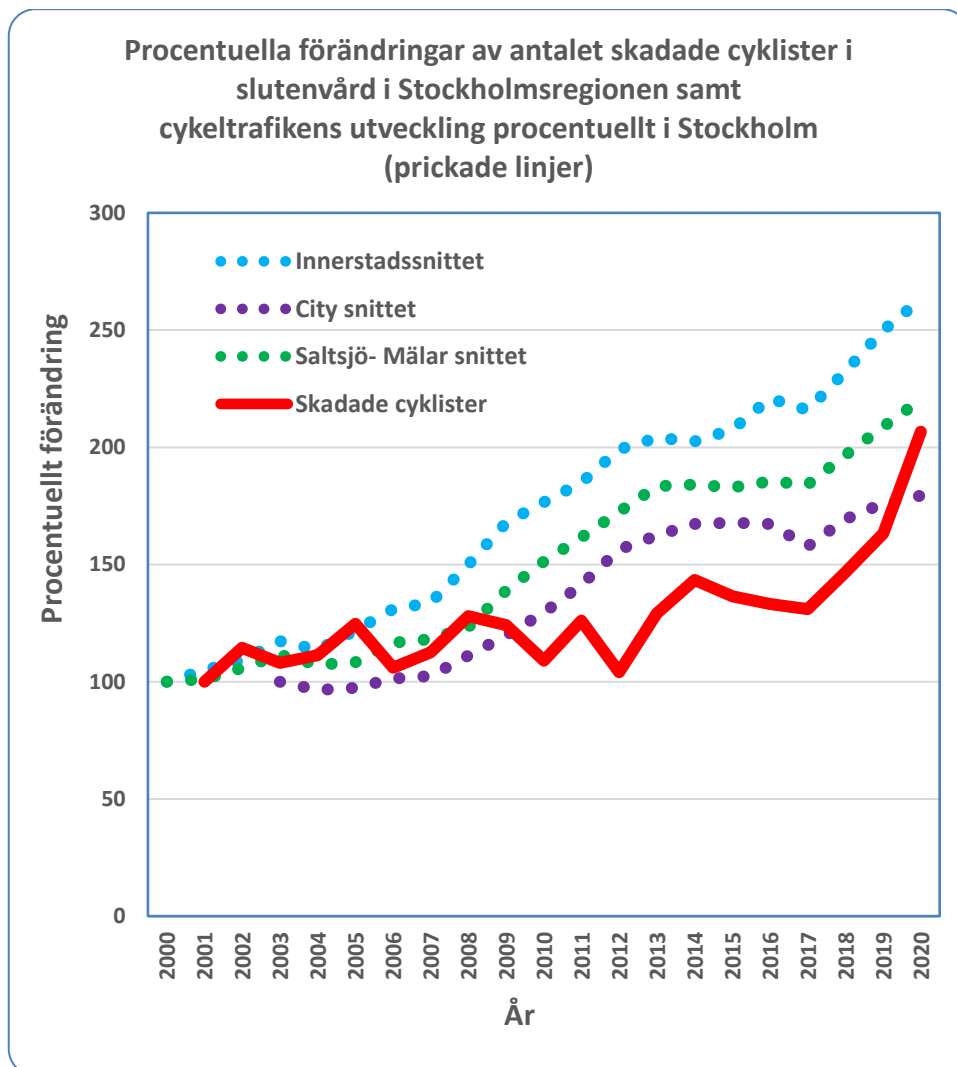
¹ Trafikolyckor 2019. En årlig rapport om trafikolycksutvecklingen. Stockholms stad, 2020.

² Socialstyrelsens statistikdatabas för yttre orsaker till skador och förgiftningar: https://sdb.socialstyrelsen.se/ef_ska/val.aspx

³ Patientstatistiken registrerar inte olycksplats, däremot mantalsskrivningsort. Att bara ta med patienter mantalsskrivna i Stockholm ger en underskattning av antalet skadade cyklister inom stadens gränser eftersom många av dem är mantalsskrivna i kranskommunerna. Flertalet arbetsplatser finns i Stockholm, det genererar en betydande inpendling, också av cyklister. En del skadas på väg till eller från jobbet och det kan ske på ena eller andra sidan Stockholms kommungräns. Oavsett var, är det en del av Stockholms cykeltrafik.

⁴ Enligt Trafikkontorets manuella cykelräkningar, rullande femårsvärden. Citysnittet som registrerar lägst ökning, 80 procent, ger förmodligen en underskattning av cykeltrafiken med start och mål inom snittet beroende på så korta avstånd att det är enklare att gå. I innerstadssnittet uppgick ökningen till ca 160 procent och i Saltsjö-Mälarsnittet till 120 procent. Sammantaget skulle man därför kunna tala om en dryg fördubbling under tjugoårsperioden.

Ser man bara på Stockholms stad så är ökningen ännu tydligare. Där har antalet skadade nästan tredubblats, se vidare en kompletterande analys: https://www.fot.se/wp-content/uploads/2021/11/Komplettering_FOTs_remissvar_Sthlms_trafiksakerhetsplan_och_cykelplan.pdf



Ökningen av antalet svårt skadade är förväntad enligt de generella sambanden mellan trafikens storlek och antalet skadade, se nedan.⁵

I absoluta tal uppgick de skadade cyklisterna i slutenvård till inte fullt 900 i Stockholmsregionen år 2020. **Det innebär att över hälften, 56 procent, av de svårt skadade trafikanterna är cyklister.** En del utgörs av elsparkcyklister, hur många är okänt eftersom någon särredovisning inte görs.

⁵ Den procentuella förändringen av antalet skadade gäller ju hela regionen men är förmodligen en underskattning av den procentuella ökningen i själva Stockholm med omgivande kranskommuner från vilka inpendling på cykel förekommer. Det är ju i den delen av regionen som cyklingen ökat.

För andra trafikantgrupper har utvecklingen tvärtom varit positiv. Antalet trafikskadade fotgängare i slutenvård har exempelvis minskat med 30 procent under samma period (då ska framhållas att fallolyckorna inte är med).⁶

Också generellt har trafiksäkerhetsutvecklingen varit positiv i regionen. Totalantalet skadade trafikanter i slutenvård har minskat med 15-20 procent under tjugoförårsperioden.

Generellt starka samband - ökad cykling innebär fler skadade

Generellt finns ett starkt samband mellan gång- och cykeltrafikens storlek och antalet skadade.

Dels över kommuner. Kommuner med mycket cykling har fler skadade än kommuner med liten.

Dels över säsonger. När cykeltrafiken ökar framåt vårkanten ökar också antalet cykelolyckor. Den ökningen är direkt proportionell mot cyklandet.

Båda sambanden är som sagt mycket starka och innebär att fördubblad cykeltrafik medför 70-80 procent fler skadade.

Man kan också få en uppfattning om sambanden genom att jämföra med Danmark och Nederländerna. I DK där man cyklar dubbelt så mycket – mätt i cykelkilometer – är dödade cyklister drygt dubbelt så många som hos oss (per milj invånare). I NL där man cyklar fem gånger så mycket, dödas nästan fem gånger så många i förhållande till befolkningen som i Sverige. Antalet dödade per cyklad kilometer är som hos oss, trots mer välutvecklad infrastruktur. Skulle cyklingen fördubblas hos oss så ökar därför antalet dödade, kanske fördubblas om man utgår från förhållandena i de båda cykelländerna DK och NL.⁷

Satsa mycket mera på säkerhet

Därför anser FOT att cykelplanen mycket kraftfullare måste ta upp skadeproblematiken vid ökad cykling. Sambanden, och inte minst jämförelsen med DK och NL tyder på det krävs extraordinära insatser för att motverka ökat antal skadade.

Åtgärderna är väl kända, men bör måhända fokusera starkare på säkerhet än framkomlighet och tillgänglighet. En väletablerad meetaanalys av den internationella säkerhetsforskningen finns hos Transportøkonomisk institutt i Oslo (Trafikksikkerhetshåndbok, uppdateras kontinuerligt i takt med ny forskning)⁸.

Det är troligen möjligt att motverka ökat antal skadade vid fördubblad cykling, men det kräver fokusering och väl tilltagna resurser. Det handlar om att skapa sammanhängande och väl underhållen infrastruktur, skyddad från motortrafik, säkrare korsningspunkter också på huvud- och lokalnäten, lägre motorhastigheter och mycket effektivare halkbekämpning. Och att eliminera tusentals risker i dagens infrastruktur.

⁶ Det går inte att i patientstatistiken urskilja fallolyckor som inträffat i vägtrafikmiljö.

⁷ Data finns i rapporten Prognoser och åtgärder vid ökad gång och cykling – Scenarier om olycksutvecklingen, FOT 2020 https://www.fot.se/wp-content/uploads/2020/12/2020_FOT_Prognoser_och_atgarder_vid_okad_gang_och_cykling.pdf

⁸ <https://www.tshandbok.no/>

Design, dimensioneringar, separering gående-cyklist

De föreslagna **dimensionerna** på primära stråk förefaller tillräckliga, däremot är de i snålaste laget på huvudnäten. Vanlig bredd på ett cykelstyre är 60 cm, en del är bredare. Då kan 1,8 meters bredd på enkelriktad cykelbana vara i minsta laget för omkörning med säker marginal. En annan dimensioneringsprincip bör vara att två cyklist ska kunna köra i bredd och bli omkörd av en tredje.

Passagera också på huvudnätet bör vara säkrade med olika **korsningsåtgärder**, inte bara på det primära nätet. Och gärna också på de lokala näten.

Utmärkt att **hastighetspridningen** påtalas. Den är relativt sett mycket större i cykeltrafik än i biltrafik. För att inte själva spridningen ska ge upphov till kritiska situationer måste bredder, frimått, sikt och kurvradier dimensioneras med hänsyn till blandningen av långsamma och snabba cyklist.

Bra att **vägvisningen** på de primära stråken får ”speciell färg och form”. Här är det viktigt med en regional samordning så att vägvisningen i hela Stockholmsregionen blir enhetlig och urskiljbar från annan vägvisning. All vägvisning, inte bara på de primära stråken, bör uppgraderas vad gäller **synbarhet och estetik**, så som skett i exempelvis Linköping, Kalmar, Halmstad m fl städer. Där bidrar cykelvägvisningen också till att, så att säga, marknadsföra cykling och cykelinfrastrukturen, allt i syfte att göra cyklandet attraktivt.

Det är förstås viktigt med snabb och effektiv **halkbekämpning** för cyklist och gående. Halkolyckorna kostar dessutom mera samhällsekonomiskt än insatserna för halkbekämpning. Det berör regionen, som ju får hand om dem som skadas i halkolyckor, och väghållarna som svarar för halkbekämpningen.

FOT håller nu på att ta fram en regional plattform för regioner och kommuner att diskutera kostnader, halkbekämpning och vilka prioriteringar som behövs för att minska antalet halkolyckor och därmed sammanhängande vård- och övriga samhällskostnader.⁹

De **innovationer** som tas upp i avsnitt 4 – utom den förnämliga sopsaltningen – infördes i Nederländerna, Danmark och Nordrhein-Westfalen för trettio år sedan. Och en del andra innovationer också. FOT tror att cykelplanen skulle vinna på att ta del av erfarenheterna därifrån när planen ska realiseras.

Separering gående och cyklist

Bra att cyklist och gående hanteras som två separata trafikantgrupper som ska separeras på betryggande sätt.

FOT anser dock att cykelplanen bör innehålla tydligare rekommendationer för gångbanor, inte minst de intill cykelbanor. I cykelplanen skrivs visserligen att de primära stråken ska vara åtskilda från gångtrafiken med linje, materialskillnad, trädrad och/eller kantsten

⁹ Dialogplattformen bygger på olycksdata från STRADA, olyckskostnader från ASEK samt kommunernas uppgifter om halkbekämpningen. Plattformen kan implementeras regionvis i dagsläget och utvecklas successivt av de berörda regionerna och kommunerna efter deras varierande behov och förutsättningar. FOT räknar med att slutredovisa arbetet innan årsskiftet (projektet görs med bidrag från Trafikverkets Skyltfond).

(och att målad linje inte är tillräckligt om det saknas materialskillnad). Detta bör gälla även huvudstråk och lokala stråk.

Dessutom bör fastslås att utbyggnad och uppgradering av cykelnätet inte får ske på bekostnad av gångnätet. Tvärtom, när cykelbanorna uppgraderas bör även de intilliggande gångbanorna förbättras och breddas upp. Det innebär att utrymme i första hand ska tas från körbanan om det saknas naturlig plats för att bredda upp cykelnätet.

Nya fordonsslag

På senare år har nya fordonsslag tagit plats på cykelbanorna, exempelvis elsparkcyklar, eldrivna skateboards, hoverboards, två- eller trehjuliga lastcyklar. Det ställer ökade krav på cykelinfrastrukturen.

I cykelplanen skrivs att den snabba utvecklingen av nya fordon gör det svårt att förutse framtida behov men att cykelinfrastrukturen behöver flexibilitet för en säker och välfungerande framkomlighet för fordon med olika förutsättningar. FOT instämmer i detta men anser att större fokus borde läggas på problemet med att många elsparkcyklar i dagsläget körs överallt där det är fysiskt möjligt - på gång- och cykelbanor, på körbanor och trottoarer. Felparkerade elsparkcyklar försämrar framkomligheten och tryggheten för gående, och skapar stora problem för människor med synsvårigheter eller nedsatt rörlighet.

I praktiken är elsparkcykeltrafiken oreglerad. Den aktuella mediadiskussionen visar på ett stort behov av att reglera elsparkcykeltrafiken, inte bara från säkerhetssynpunkt. Det kan göras på olika sätt, som exempelvis i Solna, eller Köpenhamn, eller Oslo.

Idag finns mest anekdotiska uppgifter om problemen, det är svårt att bedöma dess storlek. Till att börja med bör olyckorna med elsparkcyklar registreras separat från cykelolyckor.

Medverkar gärna

Det är utmärkt att cykelplanen tar upp dialog med allmänhet och organisationer för att uppnå visionerna i cykelplanen. FOT deltar gärna som representant för de oskyddade trafikanterna, särskilt fotgängarna förstås, och deras intressen och behov. Det gäller både arbetet med att implementera och förverkliga cykelplanen, liksom andra strategiska styrdokument såsom framkomlighetsstrategin, trafiksäkerhetsplanen och gångplanen.

För Fotgängarnas förening FOT



Krister Spolander

Vice ordförande FOT