



## 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](https://www.fot.se/wp-content/uploads/2021/11/Komplettering_FOTs_remissvar_Sthlms_trafiksakerhetsplan_och_cykelplan.pdf)

### **Synpunkter på Stockholms trafiksäkerhetsplan, Dnr T2020-03235**

#### **Sammanfattning**

FOT tycker att **inriktningen på gående och cyklister är utmärkt**, deras fall- och singelolyckor, liksom på biltrafikens hastighet och regelefterlevnad.

Dock måste vi framföra följande kritik.

- **Effekten av ökad gång och särskilt cykling underskattas.** Sedan sekelskiftet har antalet cyklister fördubblats som skadas så svårt att de måste läggas på slutenvården i Stockholmsregionen. Samtidigt har cykeltrafiken ökat, mer än fördubblats. Olycks sambandet med cyklingens storlek är starkt. Det visar studier över såväl kommuner, säsongsvariationer som jämförelser med Danmark och Nederländerna.
- **Cykelproblematiken underskattas.** Över hälften, 56 procent, av alla svårt skadade trafikanterna i Stockholmsregionen är cyklister enligt Socialstyrelsens slutenvårdsstatistik år 2020. Detta i stark kontrast till den generella trafiksäkerhetsutvecklingen som varit positiv, en minskning på 15-20 procent av totalantalet skadade trafikanter sedan sekelskiftet.
- Mot den bakgrunden behövs **särskilt kraftfulla åtgärder** för att inte ambitionerna att öka cyklingen ska leda till fler skadade. Infrastrukturens utveckling, med tillhörande regelsystem, måste inriktas mera på säkerhet. Resurserna för drift och underhåll måste kraftigt förstärkas.
- Underskattningen beror på att **STRADA-statistik** använts som underlag för trafiksäkerhetsplanen. Särskilt i Stockholmsregionen har databasen drabbats av så **svåra registreringsproblem** att den inte kan användas för att bedöma utvecklingen över tid, eller problemens magnitud. **Mörkertalen är för stora** och varierar över tid. Socialstyrelsens patientstatistik är därför ett bättre alternativ för just denna region.

- **Bättre data om gångtrafiken behövs.** FOT vet att Stockholm håller på att utveckla ett system för att mäta gångtrafikens storlek. Men också bättre olycksdata behövs. Fallolyckor registreras visserligen i Socialstyrelsens patientstatistik, men det går inte idag att på ett acceptabelt sätt särskilja dem som inträffat i trafikmiljö.

### **Utmärkt inriktning på gående och cyklister**

FOT tycker att det är en utmärkt plan, fast det handlar mera om en allmän inriktning, inte en plan i egentlig mening. Men vi förstår att konkreta åtgärder tas upp i kommande sammanhang. Först då kan effekten på trafiksäkerheten bedömas.

Inriktningen på gående, cyklister, biltrafikens hastighet och regelefterlevnad är emellertid utmärkt. Det är också bra med fokus på just fall- och singelolyckor, två olyckstyper som svarar för flertalet skadade, även svårt, inom dessa båda trafikantgrupper.

Jämfört med de mer komplexa kollisionsolyckorna har fall- och singelolyckorna också, relativt sett, en enklare åtgärdshandling, som i allt väsentligt handlar om drifts- och underhållsåtgärder. Det bör innebära att det är enklare att få säkerhetseffekter av sådana åtgärder, förutsatt tillräckliga resurser i tid och rum.

### **Formulera egen målsättning**

FOT anser att Stockholm ska slå fast egna mål för trafiksäkerhetsplanen. Nu refererar man de nationella etappmålen men är vag när det gäller de egna ambitionerna ("bidra till att minska antalet olyckor"). FOT anser att Stockholm bör ange hur mycket antalet skadade ska minska inom stadens gränser fram till förslagsvis 2030, alltså ett kvantifierat mål. Det kommer att mobilisera organisationen och resurserna.

För att kunna sätta realistiska mål förstår FOT att man måste ha en uppfattning om möjliga åtgärder, deras effekter och tillgängliga resurser. Den kunskapen finns förstås inom förvaltningen, och kvantifierade målsättningar kanske anges i kommande åtgärdsprogram. Dock anser FOT att det borde finnas redan i ett inriktningsdokument av det slag som den nu aktuella trafiksäkerhetsplanen är.

### **Fördubblat antal svårt skadade cyklister i Stockholmsregionen**

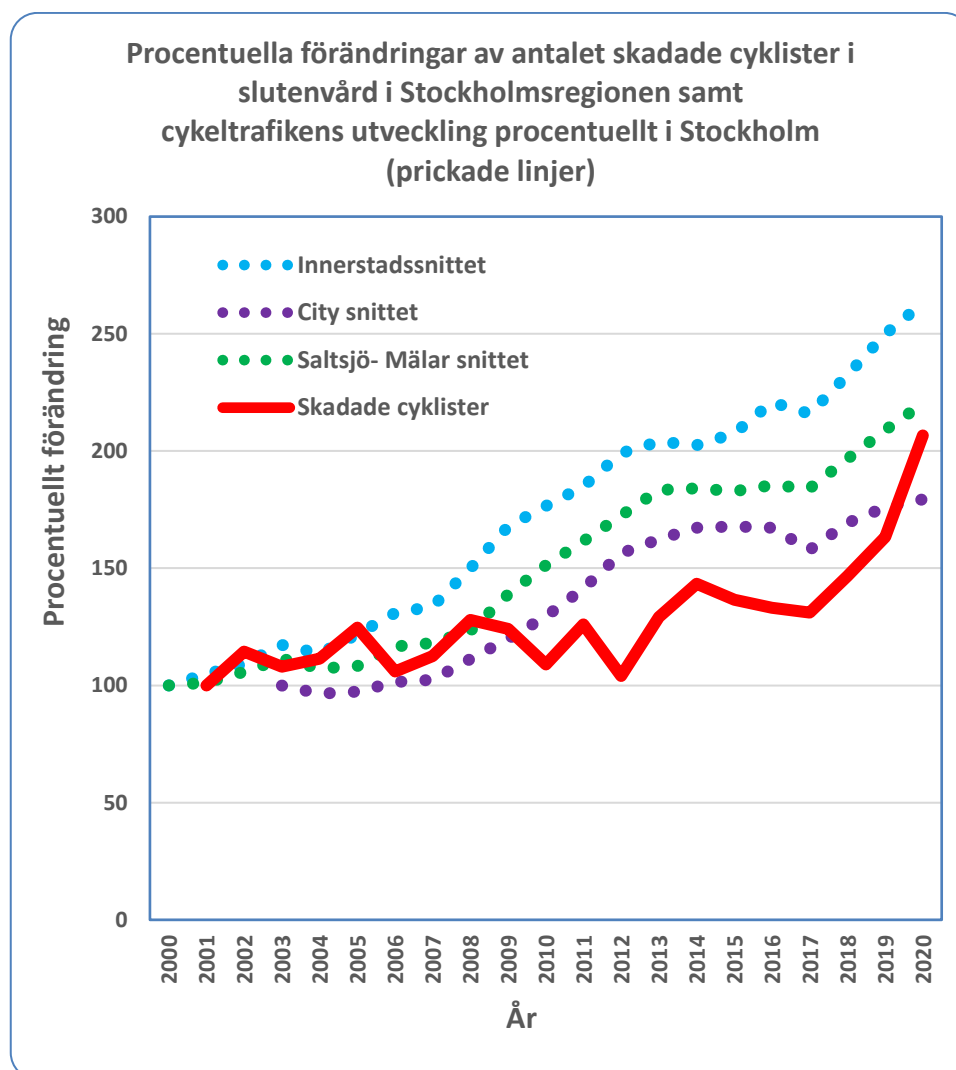
Det går inte att bedöma utvecklingen i Stockholmsregionen utifrån STRADA-statistiken. Den har drabbats av alltför många registreringsproblem, innebärande stora och okontrollerade mörkertal, se nedan. Statistiken kan därför inte användas för att se om antalet trafikskadade förändrats i Stockholmsregionen.

Det kan man däremot göra utifrån Socialstyrelsens patientstatistik.<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Socialstyrelsens statistikdatabas för yttre orsaker till skador och förgiftningsfall: <https://sdb.socialstyrelsen.se/ifska/val.aspx>

Antalet i den meningen svårt skadade cyklister har fördubblats de senaste tjugo åren i Stockholmsregionen, se figuren nedan.<sup>2</sup> Också cykeltrafiken har ökat, i grova drag drygt fördubblats under samma tid.<sup>3</sup>



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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 drygt fördubbling under tjugoårsperioden.

Ökningen av antalet svårt skadade är förväntad enligt de generella sambanden mellan trafikens storlek och antalet skadade, se nedan.<sup>4</sup>

### **Cyklister över hälften av alla trafikskadade i slutenvården**

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

### **Positiv utveckling för alla andra**

För fotgängarna är utvecklingen den motsatta. Enligt patientstatistiken har antalet fotgängare som skadats så svårt i vägtrafikolycka att de lagts in på slutenvård minskat med ca 30 procent under samma period. De uppgick till 129 år 2020 (då ska framhållas att fallolyckorna inte är med).<sup>5</sup>

Också trafiksäkerhetsutvecklingen generellt har varit positiv i regionen. Totalantalet skadade trafikanter har minskat med 15-20 procent under tjugoårsperioden enligt patientstatistiken.

### **Starka samband generellt - ökad gång och cykling innebär fler skadade**

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

Dels över kommuner. Kommuner med mycket gång och cykling har fler skadade än kommuner där den är liten.

Dels över säsonger. När cykeltrafiken – det är framför allt cyklingen som säsongsvaryerar – 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. För gångtrafiken kan en fördubbling uppskattas ge 55-75 procent fler skadade (de lägre siffrorna avser singel/fallolyckor och de högre kollisionolyckor).

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

---

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Det går inte att med acceptabel säkerhet urskilja fallolyckor i patientstatistiken som inträffat i vägtrafikmiljö.

dödade, kanske fördubblas om man utgår från förhållandena i de båda cykelländerna DK och NL.<sup>6</sup>

### **Ta höjd för ökad gång- och cykeltrafik**

Det är framför allt cykeln som har potential att öka genom att ersätta andra färd sätt. Men även gång kan komma att öka till följd av Stockholms inriktning på ökad tillgänglighet och framkomlighet, dels som självständigt färd sätt, dels som del i kollektivtrafiken. Den tilltagande insikten om hälsnytta spelar säkert en roll i sammanhanget.

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

Åtgärder är väl kända, men bör fokusera starkare på säkerhet än framkomlighet och tillgänglighet. En väletablerad metaanalys av den internationella säkerhetsforskningen finns hos Transportøkonomisk institutt i Oslo (Trafikksikkerhetskåndbok, uppdateras kontinuerligt i takt med ny forskning)<sup>7</sup>.

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

En grupp som sällan kommer med i egenskap av aktiva trafikanter är barn till fots och på cykel. Infrastruktur och trafikregleringar måste ta speciell hänsyn till deras förutsättningar, särskilt nu när vi vill att de ska ta sig till skolan själva.

### **Olycksstatistiken behöver förbättras**

Databasen STRADA med uppgifter från akutsjukhus och polis ger ett statistiskt underlag för analys av trafiksäkerhetsproblem, uppföljning av trafiksäkerhetsåtgärder och bedömning av förändringar över tid.

I Stockholmsregionen har STRADA emellertid drabbats av svåra inrapporteringsproblem. STRADA-registreringen kom igång sent och hela perioden från 2014 har präglats av bortfall beroende på sjukhuspersonalens arbetsbelastning och registreringsproblem inom polisen. För exempelvis 2019 saknas uppgifter från Nya Karolinska vilket särskilt påverkat statistiken för allvarligt skadade. Ytterligare en påtaglig nedgång i registreringen inträffade 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 en varning att dra ”långtgående slutsatser, främst vad

<sup>6</sup> 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](https://www.fot.se/wp-content/uploads/2020/12/2020_FOT_Prognoser_och_atgarder_vid_okad_gang_och_cykling.pdf)

<sup>7</sup> <https://www.tshandbok.no/>

gäller allvarligt skadade”.<sup>8</sup> Till detta kommer pandemin som ytterligare försämrat statistikens kvalitet 2020-2021.

Inrapporteringen till STRADA behöver därför förbättras till en stabil nivå som inte förändras över tid och där man har statistisk kontroll över kvalitetsförändringarna. Annars går det inte att bedöma förändringar över tid. En förändring, eller utebliven förändring, i statistiken kan lika gärna betyda att inrapporteringen försämrats och att mörkertalen ökat.

### **Vad FOT kan bidra med – en dialogplattform för regioner och kommuner**

Halkolyckorna kostar mera samhällsekonomiskt än insatserna för halkbekämpning. Därför skulle det vara lönsamt att satsa på mera halkbekämpning. Detta är en angelägenhet mellan 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 fallolyckor och därmed sammanhängande vård- och övriga samhällskostnader.

Dialogplattformen bygger på olycksdata från STRADA, olyckskostnader från ASEK samt kommunernas uppgifter om halkbekämpningen.<sup>9</sup> 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.

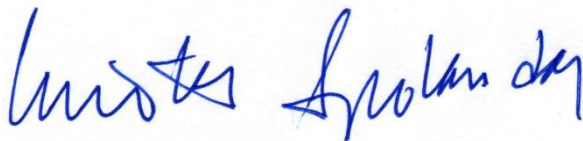
### **Till sist elsparkcyklarna**

Ett problem som kan vara i växande gäller elsparkcyklarna. Oklart är hur stort eftersom de inte separat registreras i STRADA eller Socialstyrelsens patientstatistik utan ingår i cykelolyckorna.

Elsparkcyklar körs på gång- och cykelbanor, på körbanor och trottoarer, överallt där det är fysiskt möjligt. I praktiken är trafiken oreglerad. Kollisioner inträffar med gående, cyklister, med bilar och sinsemellan. Den aktuella mediadiskussionen visar på ett stort behov av att reglera elsparkcykeltrafiken, inte bara från säkerhetssynpunkt. Det kan göras på olika sätt, exempelvis som i Solna, eller Köpenhamn, eller Oslo.

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

För Fotgängarnas förening FOT



Krister Spolander

Vice ordförande FOT

<sup>8</sup> Trafikolyckor 2019. En årlig rapport om trafikolycksutvecklingen. Stockholms stad, 2020.

<sup>9</sup> Dialogplattformen tas fram med bidrag från Trafikverkets Skyltfond.