



## FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

2021-10-30

*Kompletterande analys till FOTs remissvar på Stockholms Trafiksäkerhetsplan och Cykelplan, dnr T2020-03235 respektive T2021-00262.*

### **Skadade cyklister 2001-2020, inlagda för slutenvård, för Stockholms stad, kranskommunerna och periferikommunerna**

Kompletteringen är att olycksutvecklingen analyserats separat för Stockholms stad, kranskommunerna samt periferikommunerna.

Därigenom blir sammanhanget med cykeltrafikens ökning ännu tydligare än när analysen görs på hela regionen sammantagen.

#### **Nästan en tredubbling**

Samtidigt som cykeltrafiken drygt fördubblats i Stockholms stad de senaste tjugo åren har antalet cyklister **nästan tredubblats** som skadats så svårt att de lagts in i slutenvården. Även i de åtta kranskommunerna<sup>1</sup> och de sjutton periferikommunerna<sup>2</sup> har antalet skadade ökat, men inte lika mycket, drygt en och en halv gång, se figuren nedan.

Ökningen är förväntad utifrån det starka olyckssambandet med cyklingens storlek, påvisat i studier över såväl kommuner, säsongvariationer som jämförelser med Danmark och Nederländerna.

#### **Dominerar trafiksäkerhetsproblemet**

Svårt skadade cyklister dominerar numera trafiksäkerhetsproblematiken i hela länet, inte bara Stockholms stad. Över **hälften, 56 procent, av alla svårt skadade trafikanterna i Stockholms län är cyklister** enligt Socialstyrelsens slutenvårdsstatistik år 2020.<sup>3</sup> Till olycksbilden hör också cyklister som inte är med i denna statistik, de med lindrigare skador. De är många gånger fler.

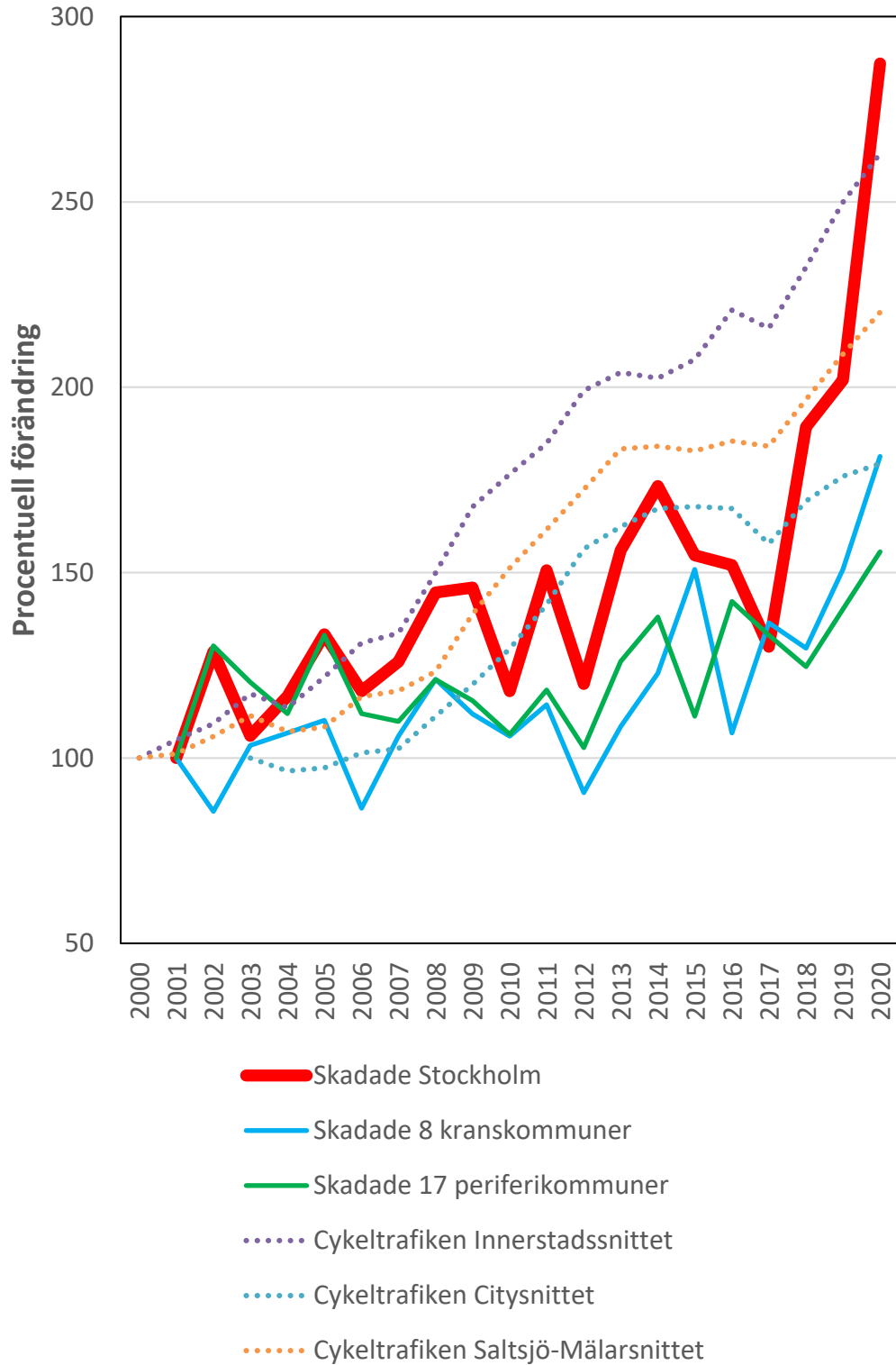
---

<sup>1</sup> Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Sollentuna, Solna, Sundbyberg, Tyresö.

<sup>2</sup> Botkyrka, Danderyd, Ekerö, Haninge, Norrtälje, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Sigtuna, Södertälje, Täby, Upplands Väsby, Upplands-Bro, Vallentuna, Vaxholm, Värmdö, Österåker.

<sup>3</sup> Även elsparkcyklister ingår, oklart hur många eftersom någon särredovisning inte görs.

Procentuella förändringar av antalet skadade cyklister i slutenvården för Stockholm stad, kranskommunerna och periferikommunerna (heldragna linjer) samt cykeltrafikens storlek (prickade linjer)



Olycksutvecklingen understryker behovet av **särskilt kraftfulla åtgärder** för att inte ambitionerna om ökad cykling ska leda till ännu fler skadade. Infrastrukturen, med tillhörande regelsystem, måste inriktas mera på säkerhet. Det kräver betydligt större resurser än dagens. Också resurserna för drift och underhåll måste kraftigt förstärkas. Detta bör tydligare skrivas fram i förslagen till Trafiksäkerhetsplan och Cykelplan.

### **Positiv utveckling för andra trafikanter**

Till skillnad från cyklisterna uppvisar fotgängarna tvärtom en positiv utveckling. Antalet skadade, inlagda för slutenvård, har minskat med ca 30 procent under samma period (då ska framhållas att fallolyckorna inte är med).

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

### **Det statistiska underlaget**

Olycksdata kommer från Socialstyrelsen och gäller personer som slutenvårdats till följd av cykelolycka.<sup>4</sup> Registret omfattar bara dem som skadats så svårt att slutenvård krävts.

De med lindriga skador – som är många gånger fler – registreras i databasen STRADA. I Stockholmsregionen har den emellertid drabbats av så svåra registreringsproblem att den inte kan användas för att bedöma utvecklingen över tid. Mörkertalen är för stora och varierar över tid. Socialstyrelsens patientstatistik är därför ett bättre alternativ för just Stockholmsregionen. Patientstatistiken är fristående från STRADA.

Data om cykeltrafikens utveckling kommer från Trafikkontorets manuella cykelräkningar (rullande femårsvärden i figuren ovan). 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 tjuugoårsperioden.

Data om de generella olyckssambanden med cykeltrafikens storlek finns i rapporten Prognoser och åtgärder vid ökad gång och cykling – Scenarier om olycksutvecklingen.<sup>5</sup>

För Fotgängarnas förening FOT



Krister Spolander

Vice ordförande FOT

<sup>4</sup> V10-V19 Cyklist (förare eller passagerare), skadad i transportolycka efter inskrivningsår och mantalskrivningkommun.

<sup>5</sup> FOT rapport 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)