

**Handläggare**  
Catarina Nilsson  
08-508 26 242

**Till**  
Trafiknämnden  
2019-03-07

Joakim Boberg  
08-508 263 92

## **Hur trafikkontoret arbetar med och ser på trafiksäkerhetsfrågor som särskilt rör oskyddade trafikanter som cyklister och gångtrafikanter. Svar på skrivelse från Jan Valeskog m fl (S)**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Fredrik Alfredsson  
T.f. Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Mikael Ranhagen  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret har fått en skrivelse från Jan Valeskog m fl (S). Skrivelsen handlar om hur trafikkontoret arbetar med och ser på trafiksäkerhetsfrågor som särskilt rör oskyddade trafikanter som cyklister och gångtrafikanter.

Trafikkontorets trafiksäkerhetsarbete utgår från stadens trafiksäkerhetsprogram vilket innebär att kontoret genomför åtgärder inom de prioriterade insatsområdena hastighetsefterlevnad, säkra huvudgator och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Dessutom utför trafikkontoret åtgärder inom arbetet med t ex cykelplanen 2012 samt drift och underhåll som också bidrar till en ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 242  
Växel 08-508 27 200  
catarina.nilsson@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Trafikkontoret följer både olycksutvecklingen och utvecklingen av antalet cyklister. Trafikkontoret ser positivt på det ökade antalet cyklister, och arbetet för ökad och säker cykling kommer att fortsätta, liksom åtgärder inom trafiksäkerhetsprogrammets prioriterade insatsområden och uppföljning av dess mål och indikatorer. Trafikkontoret är dock bara en av många aktörer som kan påverka antalet olyckor och eventuella olyckors allvarlighetsgrad.

Trafikkontorets beteendepåverkande insatser sker idag främst genom stadens kampanjer om samspel i trafiken samt riktat till barn och unga genom exempelvis cykeldagar på skolor. Trafikkontoret har tidigare även genomfört kampanjer riktade till vuxna cyklister, t ex Kapten Hjälms. När Kapten Hjälms genomfördes var cykelhjälmsanvändningen betydligt lägre i Stockholms stad än vad den är idag.

Trafikkontoret är för en fortsatt frivillig användning av cykelhjälm för vuxna och ser positivt på att stadens mål för cykelhjälmsanvändning (80 %) redan kan anses vara uppfyllt, liksom det nationella målet (70%). Arbetet med att inspirera barn och unga till att cykla mer och cykla säkert samt att informera stadens trafikanter om trafiksäkerhet genom t ex stadens hemsida och Facebooksidan ”Cykla och gå i Stockholms stad” kommer fortsätta.

### **Bakgrund**

På trafiknämnden den 15 november 2018 inkom en skrivelse till trafikkontoret från Jan Valeskog m fl (S) om hur trafikkontoret arbetar med och ser på trafiksäkerhetsfrågor som särskilt rör oskyddade trafikanter som cyklister och gångtrafikanter. Av skrivelsen framgår i huvudsak följande: Staden har genomfört många åtgärder för att öka trafiksäkerheten men problem och risker kvarstår fortfarande för oskyddade trafikanter. Det vore bra om trafikkontoret redovisar hur staden arbetar med att kommunicera till framför allt de oskyddade trafikanterna i Stockholm i dessa trafiksäkerhetsfrågor. Vi önskar också få veta hur trafikkontoret ser på den konkreta frågan om även vuxna personer bör uppmanas använda cykelhjälm eller inte.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete grundas på ”Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020” som antogs av kommunfullmäktige 2010. Cykelplanen som antogs av kommunfullmäktige 2013 syftar till att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm, och att öka andelen cyklister.

### **Trafiksäkerhetsprogrammet**

Programmet beskriver hur staden ska fokusera och inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att nå högsta möjliga effekt utifrån tillgängliga resurser. Stadens trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen, som innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Trafiksäkerhetsarbetet ska fokusera på de åtgärder som staden har rådighet över och som ger stor trafiksäkerhetseffekt. Enligt Trafiksäkerhetsprogrammet innebär detta att kontorets prioriterade insatsområden är hastighetsefterlevnad, säkra huvudgator och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden.

Efter att trafiksäkerhetsprogrammet antogs har ett ökat fokus riktats mot drift- och underhållsåtgärder. Med dagens kunskap vet vi att drift och underhåll har stor trafiksäkerhetseffekt, framförallt på cyklisters singelolyckor och gåendes fallolyckor.

### **Pågående trafiksäkerhetsarbete på trafikkontoret**

När Stockholm växer är det av yttersta vikt att trafiksäkerhetsarbetet ligger i linje med de ökade krav som ställs på stadens gator och offentliga rum eftersom de kommer användas av allt fler medborgare. Fler fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer kommer att röra sig på stadens gator och staden har ett ansvar att tillgodose dem med en god trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga i trafikkontorets verksamhet och ska beaktas i samtliga projekt som genomförs. Därtill genomför trafikkontoret omfattande åtgärder inom trafiksäkerhetsprogrammets prioriterade insatsområden samt drift och underhåll. I enlighet med cykelplanen 2012 gör trafikkontoret stora insatser för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden.

Nedan återfinns en övergripande beskrivning av de trafiksäkerhetsåtgärder som kontoret utför, en något fördjupad beskrivning av kontorets kommunikation kring trafiksäkerhet och redogörelse av arbetet för ökad och säker cykling.

Trafikkontoret utför följande typer av trafiksäkerhetsåtgärder.

#### *Säkra huvudgator*

- Åtgärder vid obevakade övergångsställen med dubbla körfält
- Åtgärder inom ramen för Plan för säkra och trygga skolvägar
- Fysiska ombyggnader inom arbetet med hastighetsplanerna
- Åtgärder vid gång- cykel och mopedpassager (gcm-passager)

#### *Hastighetsefterlevnad*

- Omskyltning av gällande hastighet inom arbetet med hastighetsplanerna

#### *Drift och underhåll*

- Sopsaltning av cykelpendlingsstråk och intilliggande gångbanor
- Grus- och lövupptag
- Jämställd TA-plan
- Beläggningsåtgärder

#### *Ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden.*

- Årlig olycksrapport
- Olika uttag och analyser av olycksdata
- Samspelskampanjer och kampanjer i samband med hastighetsplanernas åtgärder
- Insiktsutbildning (tillgänglighet och trafiksäkerhet) för entreprenörer och kontorets medarbetare
- Beteendepåverkande arbete riktat till skola, barn och föräldrar

#### *Kommunikation kring trafiksäkerhet*

Beteendepåverkande insatser sker idag främst genom stadens kampanjer om samspel i trafiken samt riktat till barn och unga genom exempelvis cykeldagar på skolor. Kontoret har också tagit fram tre cykelfilmer, ”Cykla mera”, för att informera, öka kunskapen hos och framför allt för att inspirera barn och unga. I del 1 av ”Cykla mera” fokuseras på cykelhjälm, säker cykel och trafiksignaler. Filmerna ligger på stadens hemsida ([www.stockholm.se](http://www.stockholm.se)).

Trafikkontoret har tidigare även genomfört kampanjer riktade till vuxna cyklister. Bland annat medverkande kontoret under många år tillsammans med NTF och dåvarande Vägverket i kampanjen

Kapten Hjälms, som bland annat innebar att hjälmar delades ut till förbipasserande cyklister. När Kapten Hjälms-kampanjerna genomfördes var cykelhjälmsanvändningen i Stockholms stad betydligt lägre än vad den är idag.

För att sprida information om t ex pågående projekt använder kontoret Facebooksidan ”Cykla och gå i Stockholms stad” och stadens hemsida. På hemsidan finns också olycksstatistik samt tips på hur alla trafikanter kan bli säkrare i trafiken genom att t ex hålla rätt hastighet, använda rätt utrustning och bete sig säkert.

#### *Åtgärder inom ramen för Cykelplanen*

I cykelplanen från 2012 beskrivs hur Stockholms stad ska arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enkelt och säkert att cykla i Stockholm.

Centralt i cykelplanen är att bygga om och bygga ut infrastrukturen till ett cykelvägnät som är sammanhängande, kapacitetsstarkt, framkomligt, tryggt och säkert för alla cyklister. I trafikkontorets verksamhetsberättelse för 2018 framgår att fler än 50 cykelinvesteringsprojekt bedrivits under året till en utgift om drygt 300 miljoner kronor. I verksamhetsplanen för 2019 beskrivs ett fortsatt ambitiöst arbete med cykelinvesteringar och reinvesteringsåtgärder på cykelnätet.

De stråk som planeras och anläggs dimensioneras så att samtliga cyklister ska kunna ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt, med exempelvis bredare cykelbanor med säkra omkörningsmöjligheter. På detta sätt bygger staden fler cykelbanor med hög standard som är separerade från både fotgängare och motorfordon, och genomför åtgärder som bidrar till ökad tydlighet och säkerhet i korsningar, såväl mellan cyklister och gående som mellan cyklister och motorfordon. Exempel på sådana är hastighetssäkrade gcm-passager, cykelboxar och tydliga övergångsställen över cykelbanor.

Med ett väl utbyggt, väl utformat och väl driftat och underhållet cykelvägnät ges förutsättningar för såväl säker framfart för den enskilde cyklisten som samspel mellan cyklister och med andra trafikantgrupper.

#### **Cykelhjälmsanvändning**

##### *Vad säger lagen om hjälmanvändning?*

Sedan 2005 ska alla barn och ungdomar under 15 år använda cykelhjelm eller annat lämpligt huvudskydd när de cyklar eller blir skjutsade på cykel.

Lag på cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd alternativt skyddshjälm gäller även för el-assisterade cyklar inom Moped klass II och Moped klass I. För el-assisterad cykel som är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning med en motoreffekt på max 250 W och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen gäller samma lagkrav som för cykel utan el-assistans.

*Vad säger stadens trafiksäkerhetsprogram om cykelhjälmsanvändning?*

Cykelhjälmsanvändning är ett av de nio delmål i trafiksäkerhetsprogrammet som anses ha potential att bidra till uppfyllelsen av den övergripande målsättningen. Delmålet för cykelhjälmsanvändning är 80 % år 2020 och gäller användning i alla åldrar. Det nationella målet för cykelhjälmsanvändning är att minst 70 % av cyklisterna ska använda hjälm 2020.

*Hur ser hjälmanvändningen ut i Stockholm?*

Mätningar av hjälmanvändning i Stockholms stad har utförts både av staden själva och av nationella aktörer.

Stadens mätningar:

	2018 <sup>1</sup>	2017 <sup>2</sup>	2016	2015	2014	2013	2012
Innerstadssnittet	ej mätt	79 %	79 %	81 %	80 %	77 %	74 %
Saltsjö- Mälarsnittet	ej mätt	80 %	76 %	79 %	76 %	76 %	72 %
Citysnittet	ej mätt	64 %	69 %	71 %	67 %	64 %	63 %

Nationella mätningar (NTF):

	2018	2017	2016	2015	2014
Vuxna	83 %	70 %	75 %	77 %	76 %
Barn <sup>3</sup>	77 %	61 %	78 %	69 %	53 %
Alla	82 %	70 %	75 %	76 %	74 %

Mätning vid skola <sup>4</sup>	2018	2017	2016	2015	2014
Barn 6-12 år	95 %	82 %	96 %	66 %	50 %
Barn 13-15 år	55 %	43 %	48 %	68 %	54 %

<sup>1</sup> Ingen mätning 2018 pga prioritering av elcykelmätning.

<sup>2</sup> Mätningen 2017 omfattar färre platser pga prioritering av könsfördelningsmätning.

<sup>3</sup> 6-15 år mätningar både på cykelstråk och vid skola

<sup>4</sup> Mätningarna är utförda vid Mälärhöjdens skola och Södra Ängbys skola

Det nationella målvärdet för andelen som använder cykelhjälm (70 %) har Stockholm därmed redan uppnått. Även stadens egna målvärde (80 %) har uppnåtts vid några tillfällen i egna mätningar samt i NTFs mätning 2018 för vuxna cyklister och barn (6-12 år).

Hjälmanvändningen i Stockholms stad är betydligt högre än nationellt. 2017 var de nationella siffrorna för andelen observerade cyklister med hjälm 44 %<sup>5</sup>.

### **Cykel- och olycksstatistik**

Trafikkontoret följer och analyserar olycksutveckling både för enskilda projekt och för hela staden. Exempelvis sammanställer trafikkontoret varje år en olycksrapport som sammanfattar föregående års trafikolyckor och hur utvecklingen har sett ut de senaste åren. Den senaste rapporten ”*Trafikolyckor 2017. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen*” godkändes av trafiknämnden 2018-09-27, Dnr T2018-01892. I majoriteten av de olyckor då en fotgängare eller cyklist omkommer är ett motorfordon inblandat. Vad gäller de allvarligt skadade och även de måttligt och lindrigt skadade fotgängarna och cyklister är fallolycka för gående och singelolycka för cyklister den vanligaste olyckstypen.

Orsakerna till cyklisterernas singelolyckor har studerats i flera studier både inom Stockholms stad och nationellt. I en studie<sup>6</sup> beställd av trafikkontoret framgår att knappt hälften av olycksorsakerna anses vara möjliga att åtgärda ur ett väghållarperspektiv. Andra olycksorsaker är t ex interaktion med andra trafikanter, bristande uppmärksamhet eller orsaker relaterade till cykeln eller handhavande av cykeln.

Trafikkontoret följer också utvecklingen av antalet cyklister i Stockholm. Manuella registreringar av antalet cykelpassager i Stockholms innerstad har genomförts kontinuerligt i snart 40 år, och 2011 påbörjades också mätningar i utvalda områden i ytterstaden, liksom utbyggnaden av fasta mätstationer. De senaste tio åren har antalet cykelpassager över innerstadssnittet utifrån ett femårsmedelvärde ökat med 55 %, och mer än fördubblats sedan 2004.

Utifrån tillgänglig data kan trafikkontoret inte se samma olycksutveckling för cyklister som nationellt, dvs att ökade cykelflöden följs av ökat antal omkomna och allvarligt skadade

<sup>5</sup> Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017, Trafikverket

<sup>6</sup> PM om cykelsingelolyckorna i Stockholms stad under 2010-01-01–2014-06-30

cyklister. Cykeltrafiken i mätpunkterna ökar i Stockholm, men de allvarliga olyckorna ligger kvar på ungefär samma nivå. Trafikkontoret följer även utvecklingen av totala antalet cykelolyckor, dvs även med lindriga och måttliga skador. Under perioden 2014-2018<sup>7</sup> har de inrapporterade cykelolyckorna ökat med 14 %. Ökningen av antalet cyklister är under samma period 15 %.

### **Slutsats**

Cykelolyckor sker i interaktion med andra trafikanter men till stor del också i form av singelolyckor. Cykelolyckor sker i tät stadstrafik men också på cykelbanor med få andra trafikanter. Trafikkontoret fortsätter följa och analysera olycksstatistiken, och bidrar genom sitt arbete och sina åtgärder till en säkrare och tryggare trafikmiljö för stadens trafikanter. Trafikkontoret är dock bara en av många aktörer som kan påverka antalet olyckor och eventuella olyckors allvarlighetsgrad.

Trafikkontoret ser positivt på det ökade antalet cyklister, och arbetet för ökad och säker cykling kommer att fortsätta, liksom åtgärder inom trafiksäkerhetsprogrammets prioriterade insatsområden och uppföljning av dess mål och indikatorer. Trafikkontoret är för en fortsatt frivillig användning av cykelhjälm för vuxna och ser positivt på att stadens mål för cykelhjälmsanvändning (80 %) redan kan anses vara uppfyllt, liksom det nationella målet (70%). Arbetet med att inspirera barn och unga till att cykla mer och cykla säkert samt att informera stadens trafikanter om trafiksäkerhet genom t ex stadens hemsida och Facebooksidan ”Cykla och gå i Stockholms stad” kommer fortsätta.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Skrivelse om hur trafikkontoret arbetar med och ser på trafiksäkerhetsfrågor som särskilt rör oskyddade trafikanter som cyklister och gångtrafikanter. Skrivelse från Jan Valeskog m fl (S).