

**Handläggare**Catarina Nilsson  
08-508 26 242**Till**Trafiknämnden  
2024-09-26**Bygga bort farliga gång- och cykelled. av  
Dennis Wedin m.fl. (M) Sara Svanström (L).  
Svar på skrivelse****Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef**Bakgrund**

Trafikkontoret mottog en skrivelse om att bygga bort farliga gång- och cykelleder av Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L) vid trafiknämndens möte 2024-05-23. I skrivelsen uttrycker skribenterna synpunkter på att antalet olyckor i trafiken behöver minska avsevärt och att mycket mer behöver göras för att säkra stadens gång- och cykelbanor. Vidare lyfts det fram att allt för många övergångsställen är direkta trafikfaror för alla inblandade och ska vi ta dessa olyckor seriöst måste staden prioritera och bygga

bort olycksdrabbade delar av våra gång- och cykelleder. Skrivelsen inkluderar två konkreta frågor som författarna önskar få svar på.

1. Har staden en plan i närtid för att åtgärda farliga och olycksdrabbade övergångsställen i Stockholm?
2. Hur arbetar staden för att gång- och cyklisterna efterföljer trafikregler och därmed minskar risken för att drabbas av olyckor i trafiken?

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret delar författarnas uppfattning om att antalet olyckor i trafiken behöver minska avsevärt. Kontorets sammanställning av trafikolyckor visar att fotgängare och cyklisterna är de som oftast skadas i stockholmstrafiken. Kategorin ”cyklist” är i olycksstatistiken en person som framför en cykel, en elrullstol, ett eldrivet enpersonsfordon (i dagsläget främst elsparcykel) eller en elcykel. Tillsammans utgjorde fotgängare och cyklisterna 74 procent av alla skadade och nästan 90 procent av de allvarligt skadade under 2023. Övriga allvarligt skadade har färdats på moped eller motorcykel alternativt i en personbil eller buss.

Antalet skadade cyklisterna har under de senaste tio åren legat ganska konstant på cirka 1000 cyklisterna per år. Under samma period har cykelströmmen ökat med drygt 25 procent. Det är svårt att göra samma jämförelse för fotgängarna då pandemin påverkade så väl olycksrapportering som fotgängarnas exponering. Dessutom är kontorets flödesmätningar för fotgängare under uppbyggnad.

Drygt 70 procent av de cyklisterna som skadades i Stockholms trafiken under 2023 skadades i en singelolycka och knappt 20 procent i kollision med ett motorfordon. Motsvarande siffror för fotgängare är att drygt 80 procent skadades i en fallolycka och drygt tio procent i kollision med ett motorfordon. Under 2023 skadades totalt 151 personer allvarligt i trafiken. Av dessa var 78 fotgängare och 56 cyklisterna, var av fem färdades på elcykel och sju på ett eldrivet enpersonsfordon. Även för de allvarligt skadade är gåendes och cyklisternas singelolyckor den vanligaste olyckskategorin. 71 fotgängare och 40 cyklisterna, var av fyra färdades på elcykel och fem på ett eldrivet enpersonsfordon skadades i singelolyckor. Vid dödsolyckor är däremot motorfordon oftast inblandade och den vanligaste dödsolyckan i stockholmstrafiken är en kollisionsolycka mellan en fotgängare och ett motorfordon.

Inom Stockholms stad finns en lång tradition och erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhet. För att förebygga och förhindra olyckor samt minska allvarlighetsgraden för de olyckor som ändå inträffar krävs en kombination av åtgärder där olika typer av olyckor kräver olika typer av insatser.

Gåendes och cyklisters singelolyckor såväl som rätt hastighet är prioriterade insatsområde i stadens trafiksäkerhetsplan. För att minska antalet singelolyckor för gående, vilka till största delen inträffar under vintermånaderna, har kontoret under senare år satsat allt mer på bättre vinterväghållning. Inte minst har antalet ytor som sopsaltas utökats. Sopsaltningen innebär också till skillnad från den traditionella vinterväghållningen att cykelbanor och gångbanor är fria från sand och grus. Den sand och grus som läggs på gång- och cykelbanorna för att minska halkrisken utgör under dagar utan vinterväglag en olycksrisk, inte minst för cyklister. Kontoret genomför också åtgärder för att minska mängden singelolyckor genom cykeljourens arbete samt genom förbättrat underhåll av gång- och cykelbanor. Genom att dåliga beläggningar åtgärdas minskar den direkta olycksrisken samtidigt som bättre förutsättningar skapas för vinterväghållning med god kvalitet.

- Har staden en plan i närtid för att åtgärda farliga och olycksdrabbade övergångsställen i Stockholm?

Åtgärder vid övergångsställen tillhör kontorets mer traditionella trafiksäkerhetsarbete. Precis som många andra kommuner genomför kontoret varje år åtgärder vid stadens skolor för att öka både den faktiska och upplevda säkerheten runt skolorna. Den vanligaste åtgärden är att övergångsställen eller andra passager hastighetssäkras. Kontoret genomför också trafiksäkerhetskänsliga åtgärder på platser med extra hög olycksrisk, senaste exemplet är övergångsställen med dubbla körfält.

Det i särklass största trafiksäkerhetsarbetet är det pågående arbetet med att införa nya hastighetsgränser på stadens huvudvägnät. Redan 2005 infördes 30 km/h på stadens lokalgator. Även utanför stadens skolor är det sedan länge 30 km/h dygnet runt. Hastighetsplanens arbete innebär att stora delar av stadens huvudvägnät får sänkta hastighetsgränser. Tidigare 30, 50, 70 km/h ersätts av 30, 40 och 60 km/h. Omskyltningen sker successivt i stadens alla stadsdelar. Parallellt med de ändrade hastighetsgränserna sker också ett stort antal ombyggnader för att trafiksäkra gatumiljön. Den vanligast förekommande åtgärden är hastighetsdämpning vid övergångsställe. Urvalskriterierna för var åtgärder ska genomföras grundas bland annat på hastighetsöverträdelser, antal olyckor och målpunkt för barn. Arbetet med hastighetsplanerna beräknas pågå till 2027.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid övergångsställen och andra passager genomförs också inom de investeringsprojekt som ingår i stadens framkomlighetsstrategi för gående och cyklister.

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten och påverkar såväl risk för olycka som allvarlighetsgraden vid inträffad olycka. Kontoret kommer fortsätta med de åtgärder som redan pågår och söker ständigt nya metoder för att identifiera och prioritera platser som behöver åtgärdas.

Både den faktiska och upplevda hastigheten/säkerheten påverkar det offentliga rummets attraktivitet och förutsättningarna för ett ökat aktivt resande. Därför genomför kontoret också trafiksäkerhetshöjande åtgärder i syfte att öka tryggheten.

- Hur arbetar staden för att gång- och cyklister efterföljer trafikregler och därmed minskar risken för att drabbas av olyckor i trafiken.

Ansvar för stadens trafiksäkerhet delas mellan de enskilda trafikanterna och de som utformar trafiksystemet. Stadens trafikanter är skyldiga att följa gällande trafikregler och ska visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. I egenskap av systemutformare förebygger och förhindrar kontoret olyckor genom sitt trafiksäkerhetsarbete samt skapa förutsättningar för trafikanterna att kunna ta sitt ansvar.

I utformningen av trafikmiljön strävar kontoret alltid efter lösningar där människan står i centrum. Utformningen behöver vara logisk och vägleda människor på ett sätt som underlättar rätt beteende, där reglerna blir enkla att förstå och följa. En enkel, tydlig och lättolkad trafikmiljö är avgörande för att alla trafikanter ska kunna agera korrekt och säkert. Detta utgör en central del av kontorets arbete med att skapa ny, förbättrad och säker infrastruktur som också främjar trygghet, trafiksäkerhet och ett gott samspel mellan alla trafikantgrupper.

## Slut

## Bilagor

1. Skrivelse av Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L) om att bygga bort farliga gång- och cykelleder.