

Syfte, mål och utgångspunkter

Syfte

Öka säkerheten vid cykling så att de **nationella trafiksäkerhetsmålen uppnås**, givet ett ökat cyklande.

Mål

I samverkan med viktiga aktörer ta fram en **gemensam åtgärdsstrategi** för ökad säkerhet vid cykling med bl.a. mc o mopedstrategiarbetet som förebild och som en del i målstyrningsprocessen.

Utgångspunkter

Framtida problem i transportsystemet inte går att lösa genom att enbart bygga nya vägar och järnvägar - cykel är en viktig del i **problemets lösning**.

Även en viktig del i att skapa den **goda staden** med hög livskvalitet.

Ett eget transportsätt med specifika behov i **infrastrukturen**.

Cyklingens attraktivitet ökar med **ökad säkerhet**

Flest **allvarligt skadade** - nästan 1900 av de totalt ca 4500 allvarligt skadade 2011

Slutsats av översyn av trafiksäkerhetsmålen - **ändra fokus** i arbetet

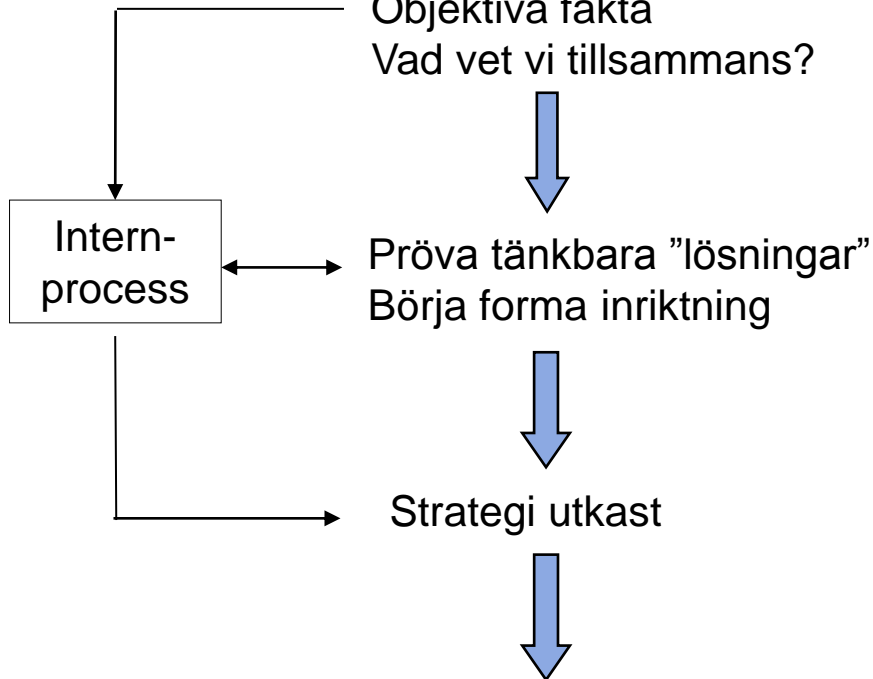
Systematisk **aktörsgemensamt analysarbete** som utmynnar i konkreta åtgärder

Tidigare har lyckosamma liknande arbeten genomförts för bl.a. moped och mc

Upplägg för arbetet

”Förstå” situationen
Objektiva fakta
Vad vet vi tillsammans?

Möte AG: **25 april**



Möte AG: **23 maj**

Möte SG: **22 augusti**

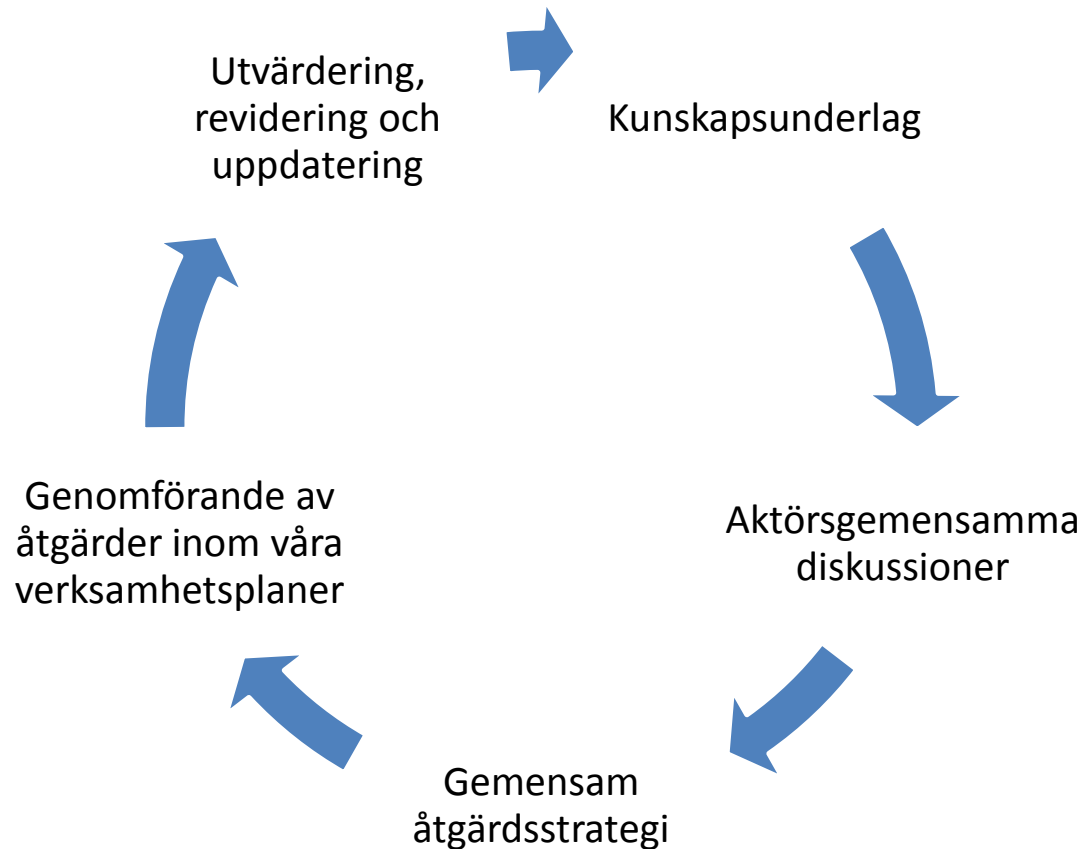
Möte AG: **27 augusti**

Möte AG: **x september**

Gemensam strategi 1.0

Mål för säkert cyklande?
Aktörsmått?
Strategi 2.0?

Långsiktigt arbete – del av målstyrningsprocessen



Styrgrupp

Claes Tingvall (ordförande), Trafikverket
Catherine Kotake, Trafikverket
Erik Norrgård Trafikverket
Patrik Wirsenius, SKL
Birgitta Hermansson, Transportstyrelsen
Ann Heljeback, Transportstyrelsen
Klas Elm, Cykelbranschen
Lasse Darin (projektledare), Trafikverket

Arbetsgrupp

Lasse Darin (projektledare), Trafikverket
Johan Lindberg, Trafikverket
Jörgen Persson, Trafikverket
Annika Feychting, Huddinge
Petter Skarin, Eskilstuna
Hossein Ashouri, Malmö
Per-Erik Hahn, Linköping,
Anna-Sofia Welander, Stockholms stad
Johanna Salen, Stockholms stad
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen
Niklas Nilsson, Transportstyrelsen
Klas Elm, Svensk cykling
Eva Lind-Båth, Cykelfrämjandet
Maria Krafft, Folksam
Anna Niska, VTI

Analysgrupp

Lasse Darin (sammankallande), Trafikverket
Jenny Eriksson, VTI
Matteo Rizzo, Folksam
Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen

Lite som kommit fram i diskussionerna så här långt

- Att uppmärksamma i analyser och diskussioner
 - Väldigt stor andel av singelolyckorna verkar vara **friktsorienterat**
 - Förhållandevis många **barn** som skadas och **äldre** har särskild hög invaliditetsnivå
 - Dödsolyckor inom GCM-nätet orsakas i huvudsak av **skallskador**

 - Mer kunskap om hur cyklisterna beter sig vid **passager** och **cykeltunnlar**
 - Är **hastigheten** en viktig variabel och hur säkrar vi rätt hastighet i systemet?

 - Kommuner och branschen fokuserar ofta **risker och trygghet**, inte alltid säkerhet!
 - Vilka **risker** kan anses vara acceptabla utifrån ett säkerhetsperspektiv?
 - Fortsatt diskussion kring **ansvar och kostnader** för olika typer av säkerhetsåtgärder

 - En framgångsfaktor är att hitta åtgärder med brett målspektrum och många **synergier**
 - Vilka skador vi ska redovisa och varierar skadebilden beroende på **skadegrad**?

Åtgärdsanalys, sammanfattning av viktiga potentialer

Drift och underhåll	Ca 40 %, större potential för AS än för MAS
• Bra halkbekämpning	15% AS
• Bortagande av lösgrus	15% AS
• Bra barmarksunderhåll (gropar/sprickor)	10% AS, 7% D
Säker användning	Kanske 30 % om det går att få bra skydd för armar och ben
• Användning av cykelhjälm	10% AS, 35% MAS, 25% D
• Skyddsjacka och byxor	30% AS (brister i effektsamband)
• Nykter cykling	3% ISS9+ 12% D
Infrastruktur	Ca 15 % AS, dock troligen en underskattning
• Flytta över till separerade cykelbanor	5% AS, 25% D
• Säkra cykelöverfarter	3% AS, 6% D
• Ta bort tillfälliga föremål	2% AS
• Säkra spårvagnsspår	2% AS
• Vägbelysning för synbarhet	2% AS
Säkra cyklar	Ca 10 % AS, större på omkomna, stora osäkerheter
• Vinterdäck	13% AS
• ABS-bromsar	7% AS
• Säker av/påstigning	4% AS
• Cykelbesiktning (inga sönderfallande cyklar)	5% AS
• Cykelbelysning och reflexer för synbarhet	2% AS
Säkra motorfordon	Ca 5 % AS, betydligt större på omkomna
• Kombination av nödbroms och krockkudde	3% AS 20% D

Potentialen avser samtliga AS/D och baseras på ett teoretiskt antagande att åtgärder vidtas som adresserar alla skador av en viss orsak. Möjligheten att genomföra detta praktiskt varierar stort mellan olika typer av åtgärder

Åtgärder i olika delar av en händelsekedja



Åtgärderna i händelsekedjan

	Normal körning	Avvikelse från normal körning	Annalkande kritisk situation	Kritisk situation	Kraschoundviklig
Drift och underhåll					
Bra halkbekämpning			15 %		
Bortagande av lösgrus			15 %		
Bra barmarksunderhåll (gropar/sprickor)			10 %		
Säker användning					
Användning av cykelhjälm					10 %
Skyddsjacka och byxor					0-30%
Nykter cykling		<5 %			
Rätt hastighet		<5 %			
Infrastruktur					
Flytta över till separerade cykelbanor		<5 %			
Säkra cykelöverfarter		<5 %			
Ta bort tillfälliga föremål		<5 %			
Säkra spårvagnsspår		<5 %			
Vägbelysning för synbarhet		<5 %			
Säkra cyklar					
Vinterdäck			15 %		
ABS-bromsar				5 %	
Stabilisering (säker av/påstigning)			5 %		
Cykelbesiktning		5 %			
Cykelbelysning och reflexer för synbarhet		<5 %			
Säkra motorfordon					
Kombination av nödbroms och krockkudde					<5 %

Ytterligare åtgärder

Analyserade åtgärder där vi ser stor potential men där osäkerheterna är för stora och därför vi avvaktar vidare studier

- Stötupptagande asfalt

Analyserade åtgärder där vi inte ser stor potential men ändå tror på

- Lastbilars sikt
- Personbilars fronter
- Separera cyklister och gångtrafikanter
- Inga parkerade bilar längs cykelbana

Åtgärder vi inte har analyserat men som vi ändå tror på

- Förhindra trimning av elcyklar (inget krafttillskott över 25 km/h)
- Stabilisering av cykeln
- Ny cykeldesign för minska islagshastighet
- Rätt hastighet för cyklisten
- Separera mötande cykeltrafik

Skiss till strategiska element – vad och hur

1. På kort sikt lyfta **drift- och underhåll**, både vinter och sommar, för snabba resultat
 - Hantera halka centralt – is, snö och lösgrus
 - Åtgärda gropar/sprickor och ta bort tillfälliga föremål
 - Styrning och engagemang genom indikatorer i målstyrningen
2. Öka omfattning och standard på **cykelinfrastrukturen** nu men med genomslag på lite längre sikt
 - Ökad separering från andra trafikantgrupper
 - Inventering av och åtgärder för cykelpassageras säkerhet enligt indikatorn Säkra GCM-passager
 - Säkra spårvagnsspår
 - Nya standarder för anpassning till olika typer av cyklister och cyklar
3. Information och **påverkansarbete**
 - Betydelsen av cykelns skick och användning av vinterdäck
 - Betydelsen av rätt hastighet och riskerna med att köra onykter
4. Starta **nya utvecklingsprocesser**
 - Skydd av armar och ben
 - Stabilisering av cykeln, ABS-bromsar
 - Bilars och lastbilars utformning samt nödbroms/krockkudde
 - Motverka trimmade elcyklar
 - Stötupptagande asfalt
5. **Analysera vidare**
 - samspel cykel med gående samt med andra cyklister
 - hastighet och nykterhet liksom barn och äldre
 - Utveckla rapportering av skador
6. **Beakta** i arbetet
 - Synergier
 - Marknadsföra mot kommuner
 - Åtgärderna ska inte motverka ett ökat cyklande