

**GNS**  
**17 september**

Lars Darin

*Läget i arbetet med  
strategi och  
åtgärder för säkrare  
cykling*



**TRAFIKVERKET**



# Kom upp på GNS i juni

- Se över syftets formulering
- Ska Boverket och polisen bjudas in?
- Klargör vilka fordonstyper som ingår i arbetet
- Internationell utblick, främst Danmark och Holland
- Ökad samverkan med cykeltillverkare (ABS, stabilisering mm)
- Ökad samverkan med tillverkare av skydd av axlar etc.
- Ta fram rekommendationer vad gäller utformning och DoU, utvärdera effekten av kunskapshöjande utbildningar mm
- Ställningstagande hastighetsdifferentiering av cykelnätet?
- Kan vi påskynda utvecklingen av säkra personbilar (EuroNcap) och tunga lb (sikt)?
- Fördjupa kunskap kring hastighetens betydelse, barn/äldre, mjuk kantsten



# Styrgrupp 22 augusti

- Bidra till ökad cykling samt beskriv relation till andra samhällsmål
- Dagens situation bör vara basen för denna första version
- Framtidsscenario i version 2. Cykling som är snabbare, större omfattning, fler cykeltyper etc.
- I första hand fokusera på Urval och prioritering av åtgärder. Inte för långt i Hur.
- Om möjligt ta stöd i samhällsekonomi och effektivitet
- Slutprodukt i form av version 1.0 till årsskiftet
- Viktigt visa gemensamt arbete. Ej undertecknas.





# Arbetsgrupp 27 augusti

- Säkerheten bör vara i fokus, har lägst prioritet i kommunerna, bl.a. när det gäller DoU.
- Risken för att skadas lindrigt påverkar hur tryggt och attraktivt cyklandet upplevs.
- Hur hantera mötesolyckor mellan cykel – cykel?
- Svårt att följa upp effekter av åtgärder
- Rikta olika delar i strategin till olika målgrupper
- Nu tas analys- respektive strategirapporter fram



ÅTGÄRD	POTENTIAL	KOMMENTAR (främst HUD)	TS	VTI	FOS
			x	x	x
<b>Drift och underhåll</b>	Ca 40 %, större potential för AS än för MAS		ok		
Bra halkbekämpning	15% AS	Stöd till upphandling		1-2	1-1
Bortagande av lösgrus	15% AS			1-1	1-1
Bra barmarksunderhåll	10% AS, 7% D	Dyrt		2-2	1-1
Indikatorer i målstyrningen					1-2
<b>Säker användning</b>	Kanske 30 % beroende skydd för armar och ben				
Användning av cykelhjälm	10% AS, 35% MAS, 25% D	Kampanj på nationell nivå		1-?	1-2
Skyddsjacka och byxor	30% AS (brister i effektsamband)	Kampanj på nationell nivå. Möjlighet haka på friluftstrend.		2-3	1-2
Nykter cykling	3% ISS9+ 12% D	Kampanj på nationell nivå		2-3	3-1
Rätt hastighet		Problem? Vissa omständlig-heter. Beakta framkomlighet.			
Informera om regler o vett					
<b>Infrastruktur</b>	Ca 15 % AS, dock troligen en underskattning				
Ökad separering	5% AS, 25% D	Risk öka krock cy/fotg!		?-?	1-3
Säkra cykelöverfarter	3% AS, 6% D			?-?	2-3
Ta bort tillfälliga föremål	2% AS	Minskar irritationen		1-1	
Säkra spårvagnsspår	2% AS			1-?	3-3
Vägbelysning för synbarhet	2% AS			1-2	
Anpassning till olika cyklister o cyklar					3-3
<b>Säkra cyklar</b>	Ca 10 % AS, större på omkomna, stora osäkerheter				
Vinterdäck	13% AS	Obligatoriskt?		1-1	2-1
ABS-bromsar (alt. bra brom)	7% AS			1-1	2-2
Säker av/påstigning	4% AS			1-3	
Cykelbesiktning	5% AS	Svårt genomföra.		2-3	2-2
Produktkontroll					
Cykelbelysning och reflexer för synbarhet	2% AS			2-2	2-2
<b>Säkra motorfordon</b>	Ca 5 % AS, betydligt större på omkomna				
Kombination av nödbroms och krockkudde	3% AS 20% D			2-3	2-1
Tunga fordon (varning vid sväng mm)					1-1

# Åtgärdsstrategi för säkrare cykling

## Syfte

Öka säkerheten vid cykling så att de nationella trafiksäkerhetsmålen uppnås, *oberoende cyklandets omfattning.*

Ambitionsnivån rörande säkerhet för cyklister ska vara *minst samma som för övriga trafikantgrupper.*

Arbetet ska *bidra till ökad cykling.*

## 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.

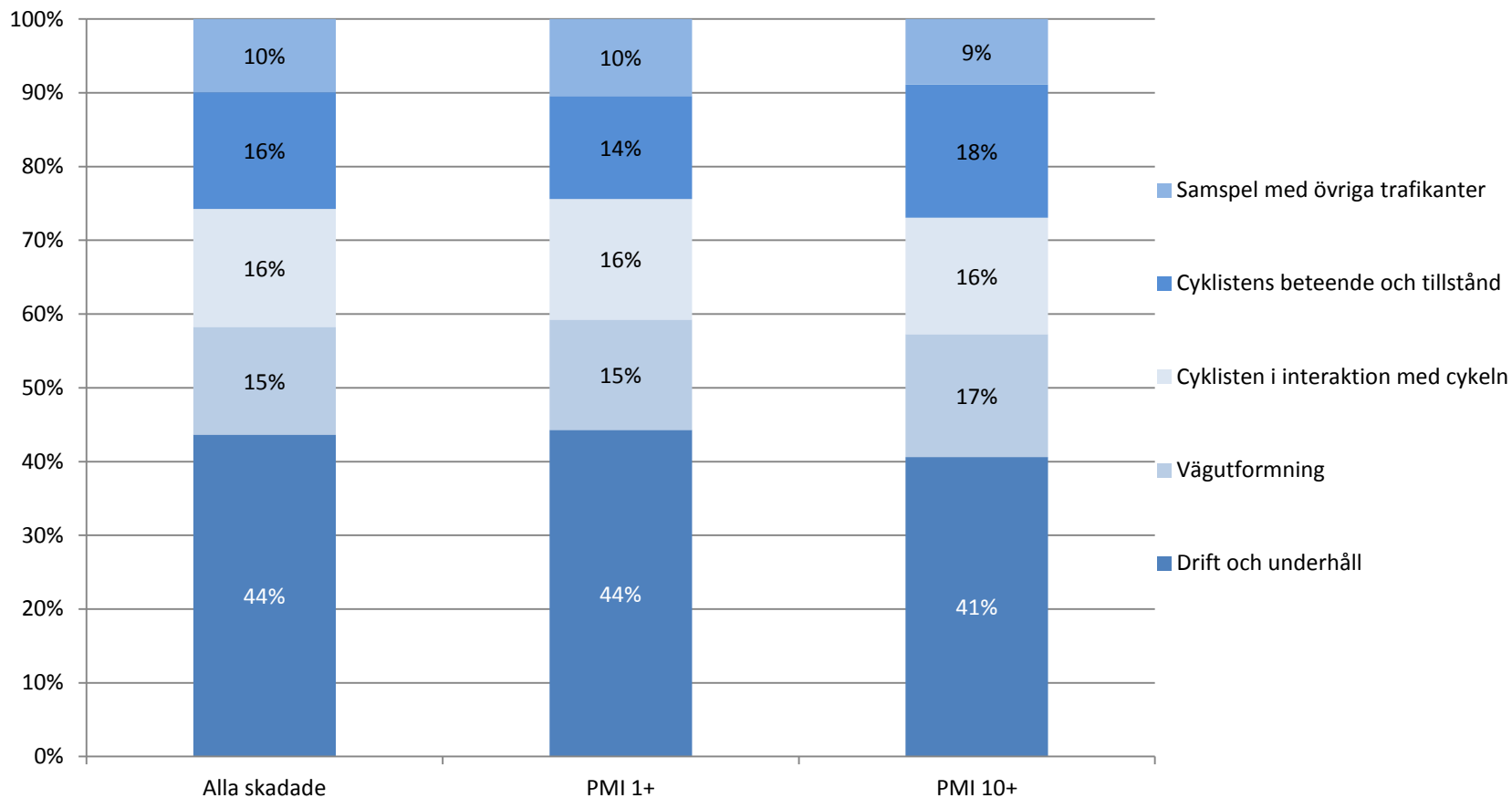
*Målgruppen är aktörer som påverkar säkerheten vid cykling.*



# Sammanfattat om allvarligt skadade

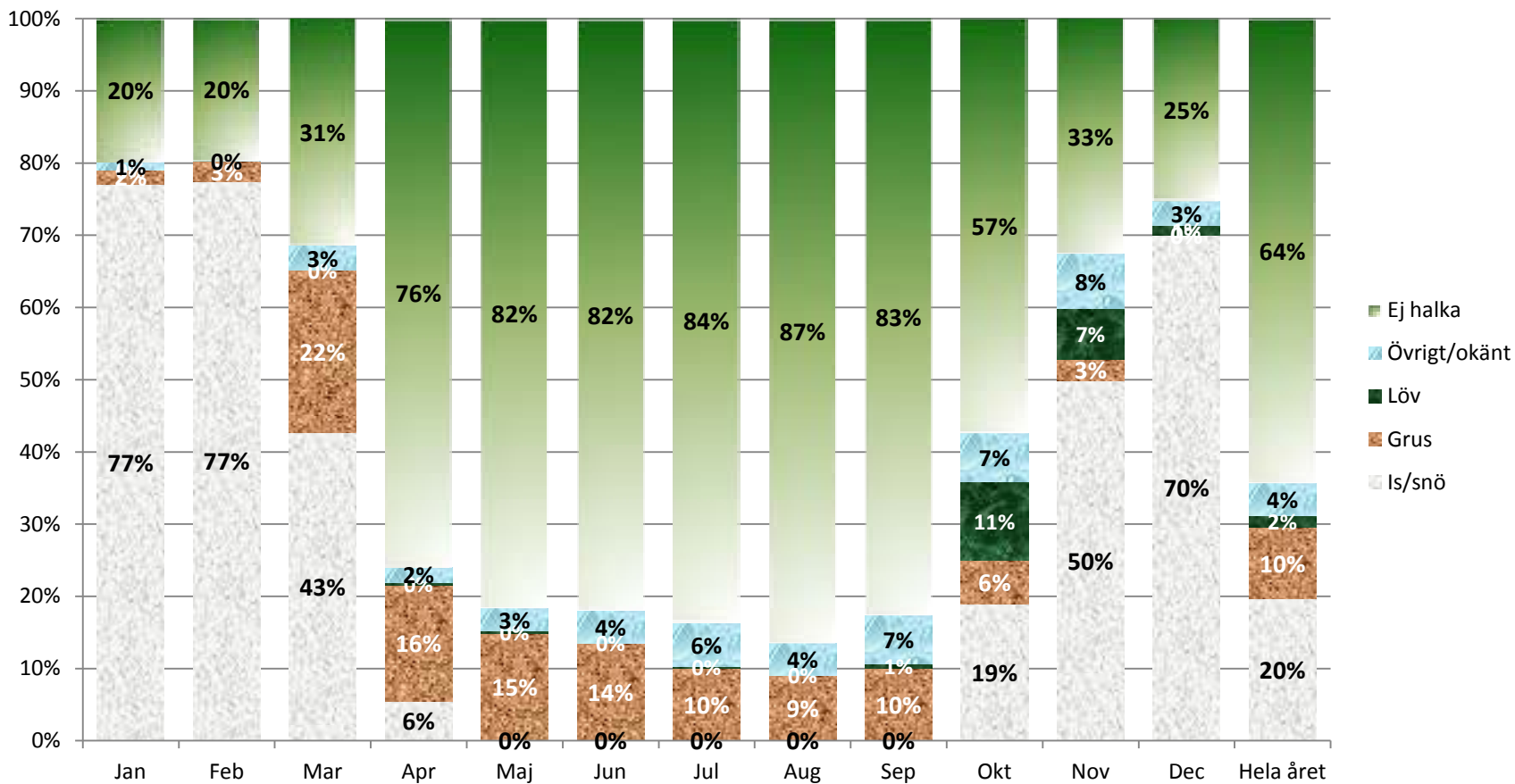
- Knappt 80 % singel, knappt 10 % i konflikt med annan cykel och drygt 10 % med motorfordon
- Något fler män skadas fast något fler kvinnor cyklar
- Barn är oftare inblandade i olyckor men de äldre får svårare men
- Omkring 50 % är skador på armar/axlar, 20 % ben/höfter, 10 % huvud
- Men vid mycket allvarliga skador är andel huvudskador ca 40 %

# ”Huvudorsak” i singelolyckor (uppdaterat)

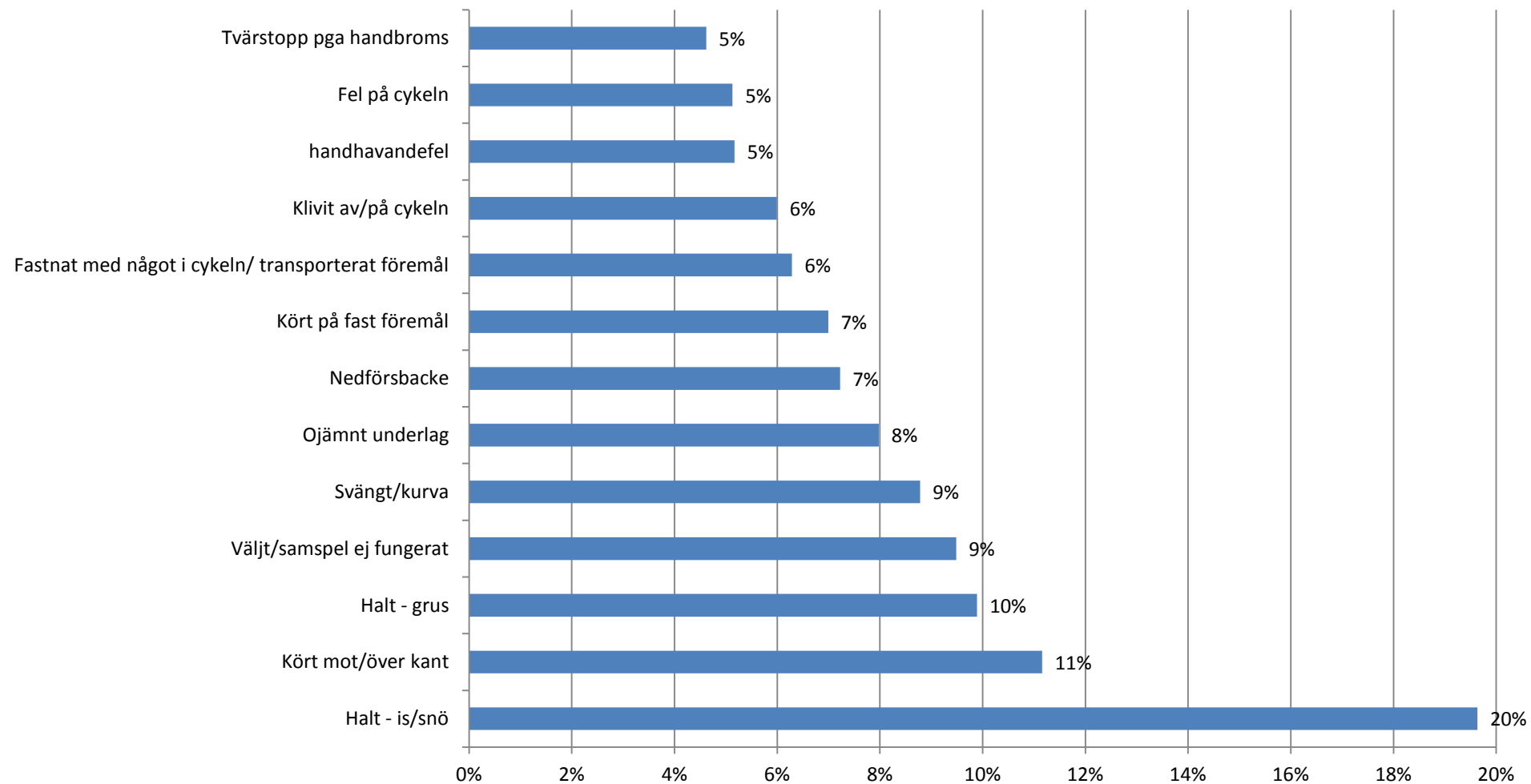




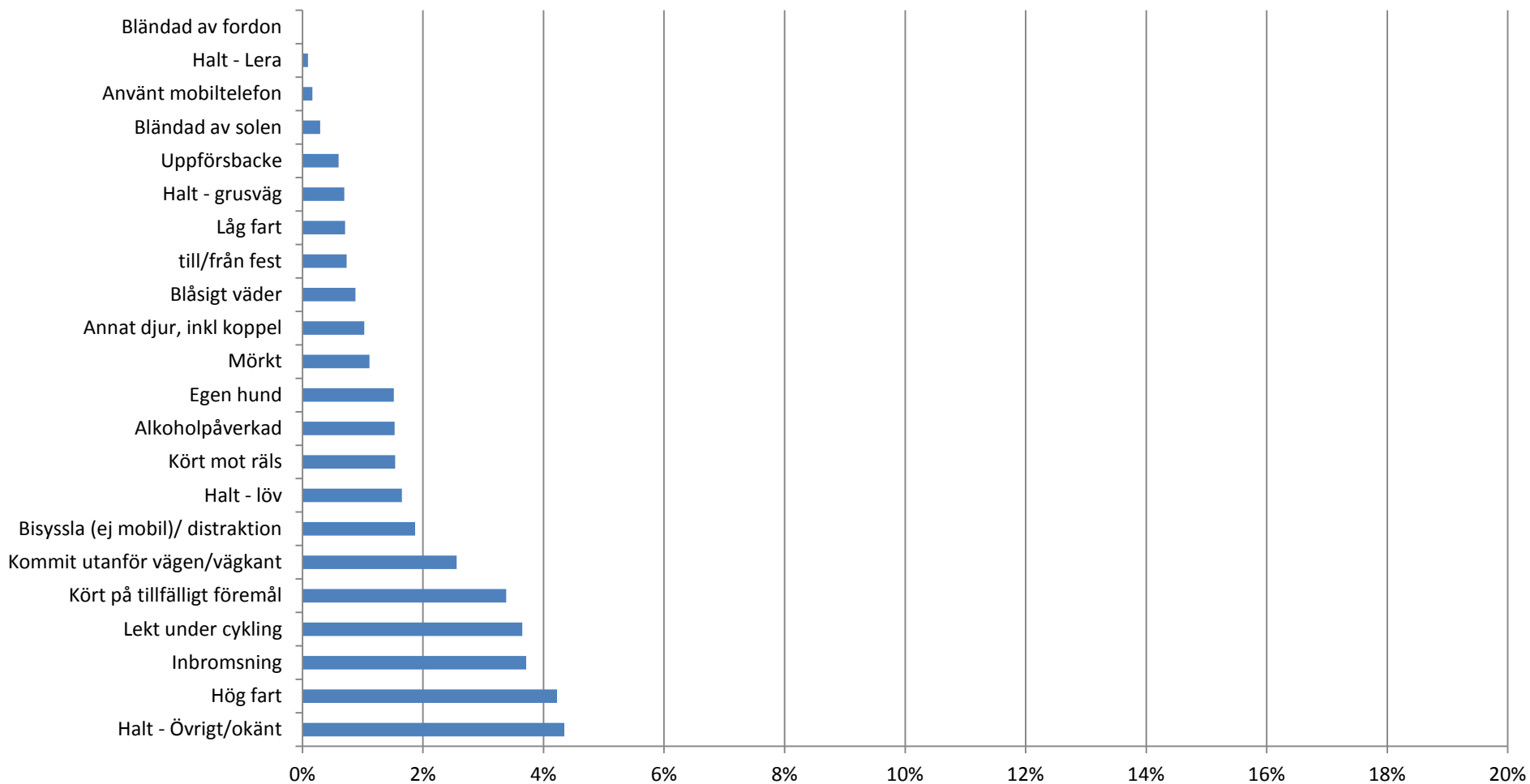
# Singelolyckor – halt underlag, månad (PMI 1%)



# Potential åtgärda orsaker till singelolyckor 1(2)



# Potential åtgärda orsaker till singelolyckor 2(2)



# Strategi under arbete!

1. På kort sikt lyfta **drift- och underhåll**, både vinter och sommar
  - Ex. hantera halka och åtgärda gropar/sprickor
2. Förbättra **cykelinfrastrukturen**
  - Ex. rätt separering från andra trafikantgrupper och anpassning till olika typer av cyklister och cyklar
3. Information och **påverkan**
  - Ex. användning av cykelhjälm och betydelsen av rätt hastighet och riskerna med att köra onykter
4. Starta **nya utvecklingsprocesser**
  - Ex. skydd av armar och ben, synbarhet av cykeln och cyklisten, stabilisering av cykeln, ABS-bromsar
5. **Utveckla kunskapen**
  - Ex. samspel cykel med gående samt med andra cyklister, hastighet och nykterhet