



Välkommen!

Strax börjar webinariet om säker cykling

Om du inte hör musiken:

- Ofta är problemet lokalt
- Gå in via inställningar och välj/ändra ljudenhet
- Starta om Skype/anslut via webbläsare istället för appen
- Testa annat nätverk/anslut med nätverkskabel/anslut via internetdelning från telefonen
- Starta om datorn/använd annan dator





Webbinarium trafiksäkerhet

Tema: Säker cykling

16 MAJ 2023

Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025

- Syftar till att stärka och synliggöra effektiva åtgärder som genomförs av myndigheter och aktörer för att bidra till en säker vägtrafik 2022–2025
- Är ett ”skyltfönster” som visar på bredden av åtgärder och engagemang
- Bidrar till dialog med aktörer och möjliggör erfarenhetsutbyte och ”kopplingar” mellan olika aktörer



Kunskapshöjande webbinarium 2023

22 mars Rätt hastighet

16 maj Säker cykling

30 maj Suicidprevention

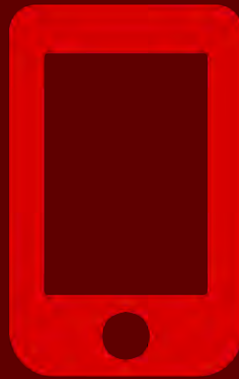
5 sept Säker gångtrafik (fokus fallolyckor)

17 okt Nykter trafik

21 nov Ledarskap för säker vägtrafik



NOLLVISIONEN
TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV



Ställ gärna frågor via [menti.com](https://www.menti.com)

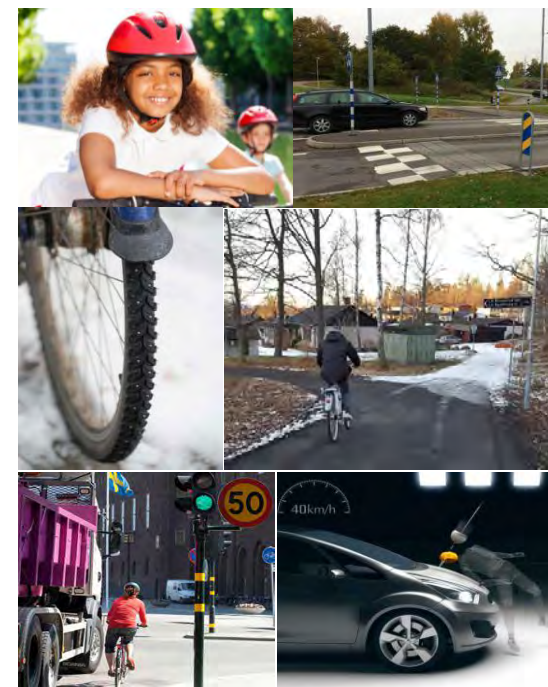
Kod: 2691 8051

(Skriv gärna till vem frågan ställs)

Prioriterade insatsområden

Cykel och mopedinriktningen 2018

- **Säker infrastruktur**
 - Fortsatt hastighetsöversyn
 - Säkra GCM-passager (30km/h)
 - Anpassning utifrån krav på säker cykling (separering)
- **Drift och underhåll med god kvalitet**
- **Säkra cyklar, mopeder**
 - Ökad användning av vinterdäck, belysning
 - Minskad möjlighet till trim o tekniska brister
- **Säkra personbilar, tunga fordon**
 - Bilutveckling/implementering för säkert samspel med oskyddade
Tex autobroms, mer förlåtande fordonsfronter och detektion av oskyddade
- **Ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning**
- **Beteendepåverkande insatser**
 - Skyddsutrustning, vinterdäck, synbarhetsutrustning, trim, regelefterlevnad, bilisters hänsyn





Agenda 2023

- ▶ **Inledning**
Therese Malmström, Jörgen Persson Trafikverket
- ▶ **Indikatorutfall 2022 med fokus på cykel**
Per Hurtig Trafikverket
- ▶ **Nytt kartverktyg för gång-, cykel- och mopedpassager**
Magnus Lindholm Trafikverket
- ▶ **Kommunala exempel på arbete med cykelsäkerhet**
Amer Aslam Gävle kommun
Emma Ljungblad Jesper Nordlund Malmö stad
- Paus** ca 5 minuter
- ▶ **Trafiksäkerhetslyftet - Stöd för systematiskt trafiksäkerhetsarbete**
Prem Huq SKR
- ▶ **Stadsmiljöavtal - Möjligheter för ökad säker cykling**
Elin Sandberg Trafikverket
- ▶ **Kort frågestund / Avslut 10:30**



Agenda 2022

- ▶ **Cyklisters inblandning i olyckor och skadefall, VTI**
- ▶ **Nya konsument- och lagkrav på bilar, Trafikverket**
- ▶ **Krocktester på de vanligast förekommande olycksituationerna mellan bil och cykel, Folksam**
- ▶ **Olika skademått som beskriver hälsoförlust till följd av trafikolyckor, VTI**
- ▶ **Ny vägklassning utifrån cyklisters trafiksäkerhet, Trafikverket**
- ▶ **Mobilitet för gående, cyklister och mopedister**
 - En uppdaterad handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning, SKR

Webbinariet finns inspelat:

<https://youtu.be/R00ULgzG5LE>

Indikatorutfall 2022 med fokus på cykel

Per Hurtig, Trafikverket

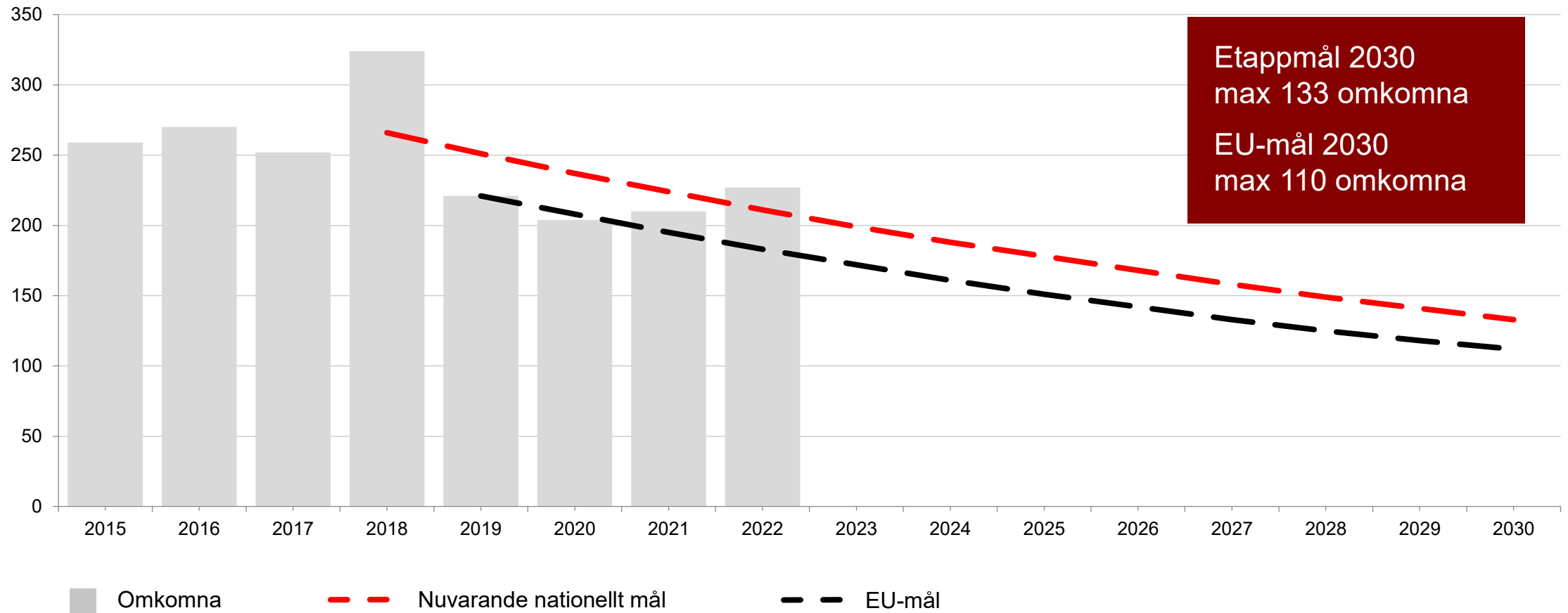


Utfallsindikatorer

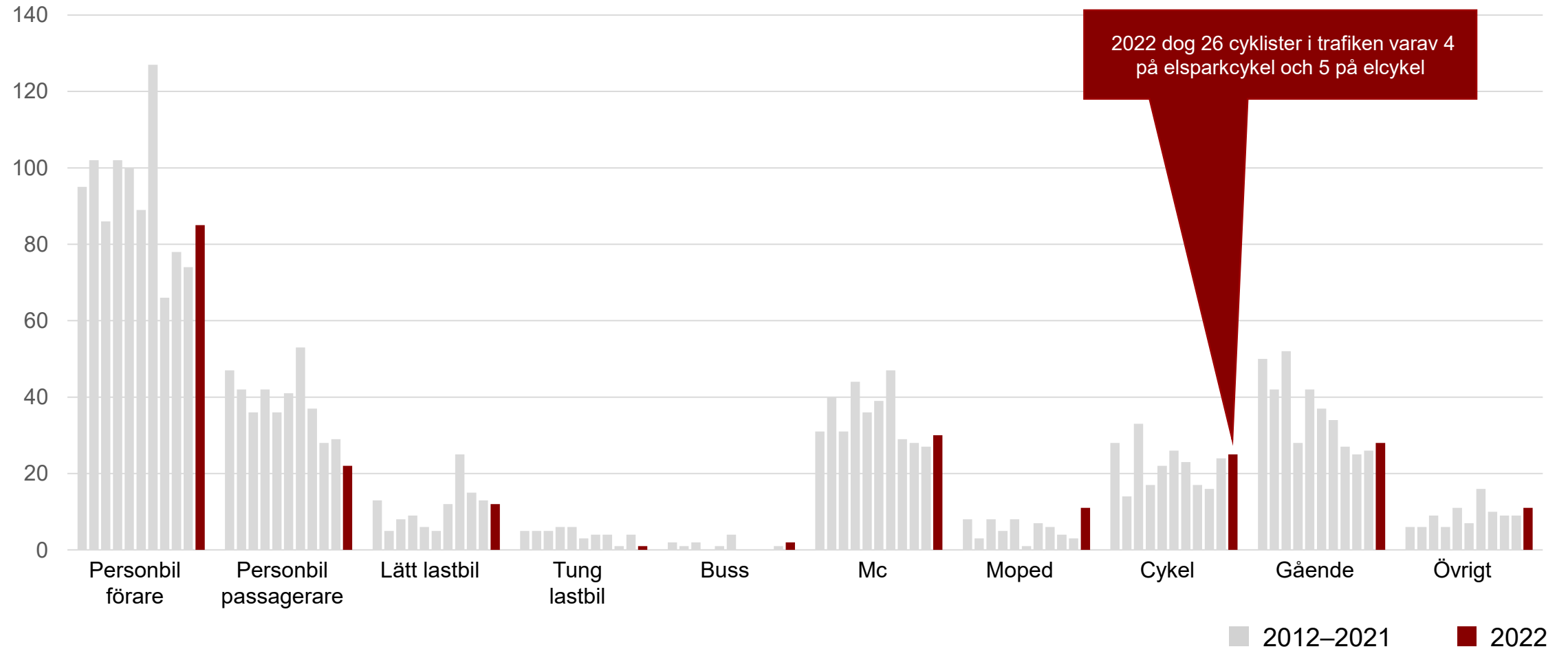
Typ av mål	Indikator	Utgångsvärde (2017–2019)	2022	Mål 2030
Etappmål beslutat av regeringen 2020	Antal omkomna	266	227	133
	Antal allvarligt skadade	Tas fram under 2023		– 25%
Aktörs-gemensamma mål	Antal allvarligt skadade i fallolyckor	Tas fram under 2023		– 25%
	Antal suicid i vägtransportområdet	52		Minska
	Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel	Tas fram under 2023		– 25%

Omkomna

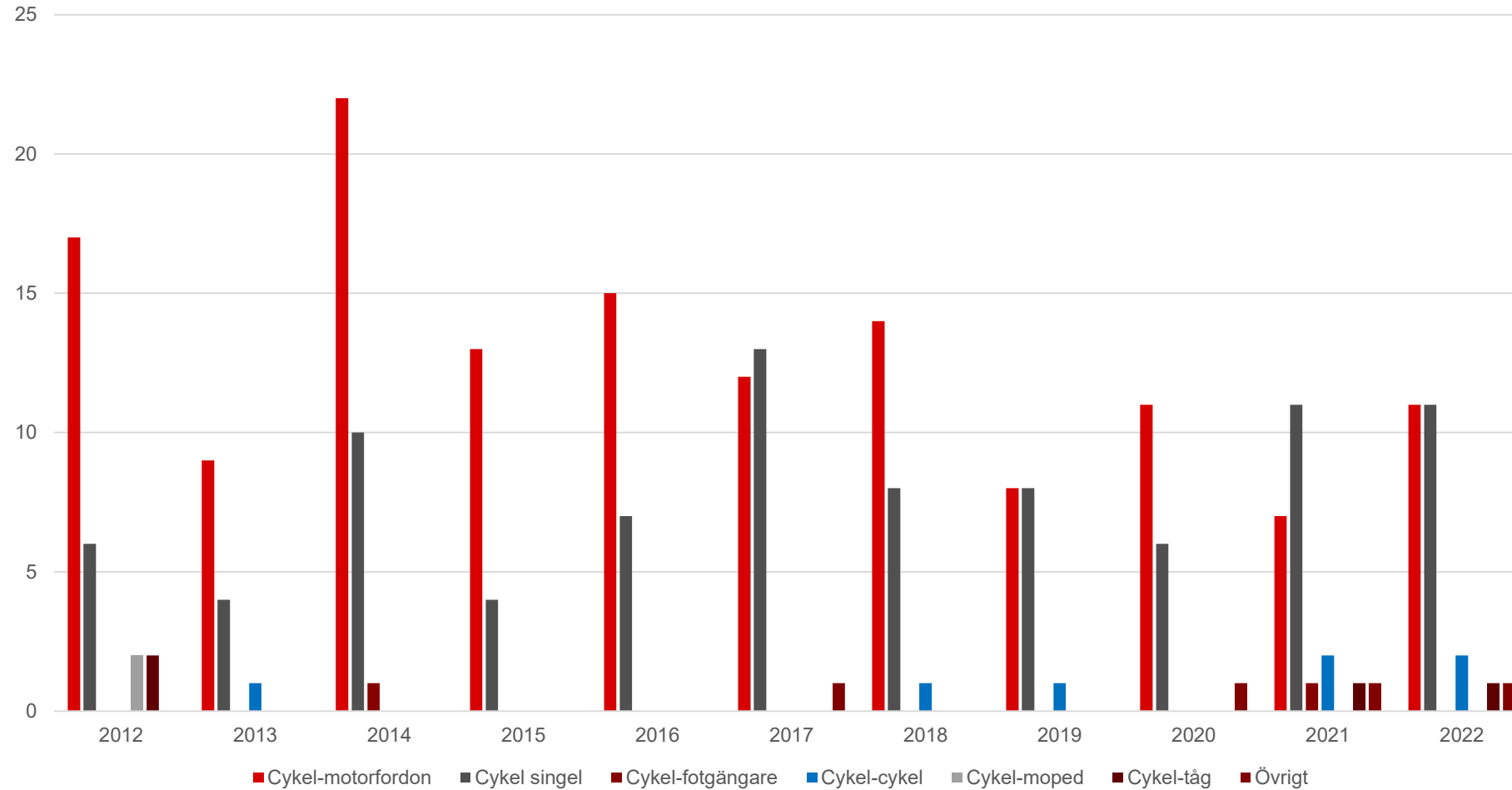
Antal omkomna



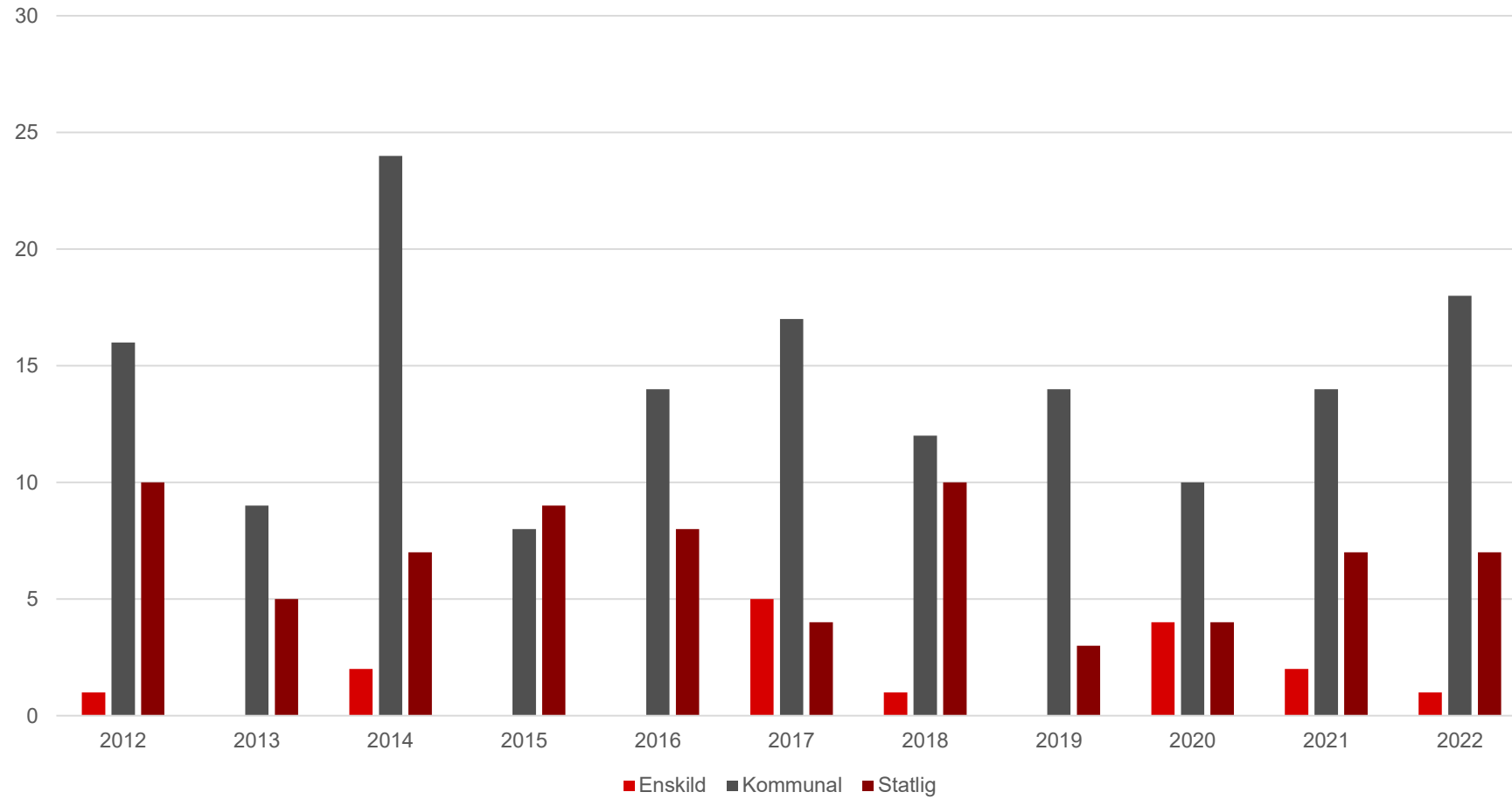
Omkomna per trafikantkategori



Omkomna på cykel - olyckstyp



Omkomna på cykel - väghållare



Systemindikatorer

Systemindikatorer (sid 1/2)

Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2022	Nödvärdigt tillstånd 2030
Statligt vägnät, säkrare vägar	Andel trafikarbete på mötteseparerade vägar ≥ 80 km/tim	64%	65%	70%
Statligt vägnät, säkrare vägar	Andel trafikarbete på mötteseparerade vägar ≥ 90 km/tim	85%	86%	96%
Statligt vägnät, säkrare korsningar	Andel ÅDT i korsningar med mycket god eller god TS-klass	–	74%	85%
Statligt vägnät, säkrare korsningar	Andel ÅDT i korsningar med mycket god, god eller mindre god TS-klass	–	91%	99%
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med god eller mindre god standard	60%	61%	80%
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med god eller mindre god standard	50%	52%	75%

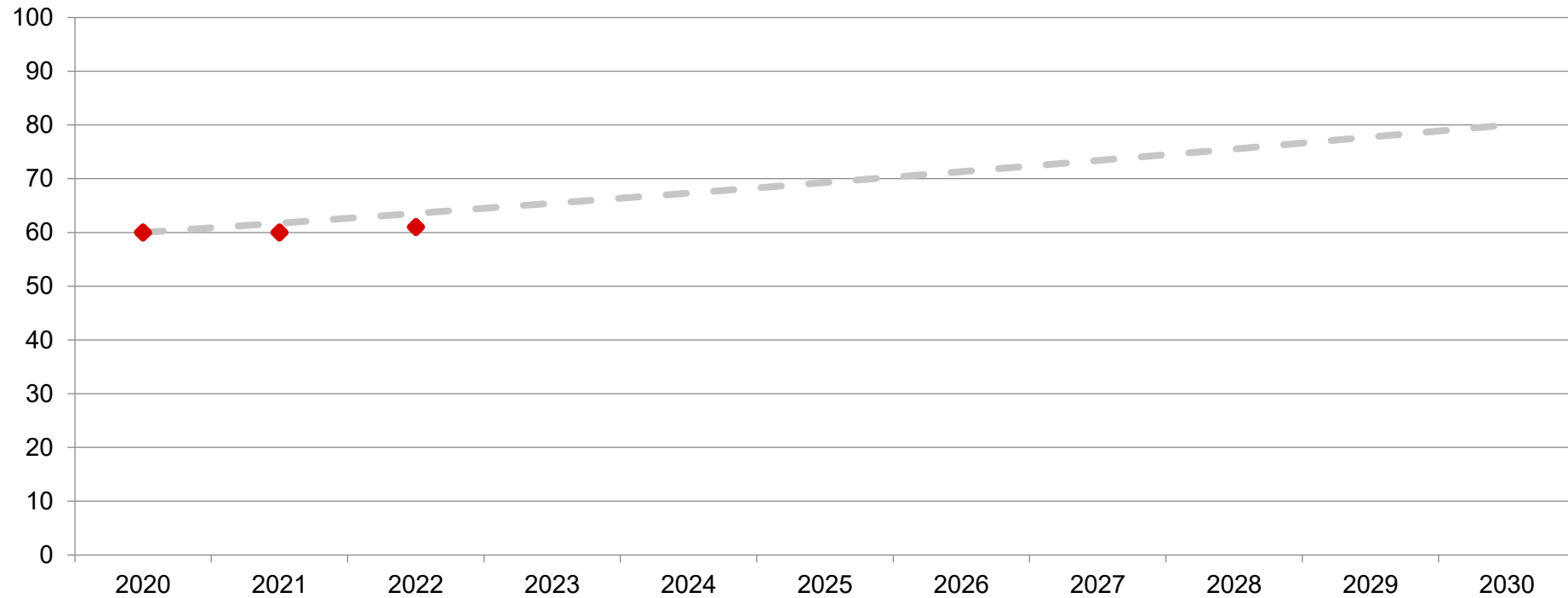
Systemindikatorer (sid 2/2)

Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2022	Nödvärdigt tillstånd 2030
Säkrare gator i tätort	Andel väglängd 30 och 40 km/h av alla gator med 30, 40 och 50 km/h	65%	69%	99%
Säkrare fordon	Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test	89%	86%	90%
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	Enkät till utvalda kommuner, andel kommuner med hög nivå	15% (2021)		70%
Suicidpreventiv vägutformning	Hoppskydd på tätortsnära höga broar			50% åtgärdade av utpekade
	Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar			50% åtgärdade av utpekade
	Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar			25% åtgärdade av utpekade

Gång-, cykel- och mopedpassager

Statliga GCM-passager

Andel (%)

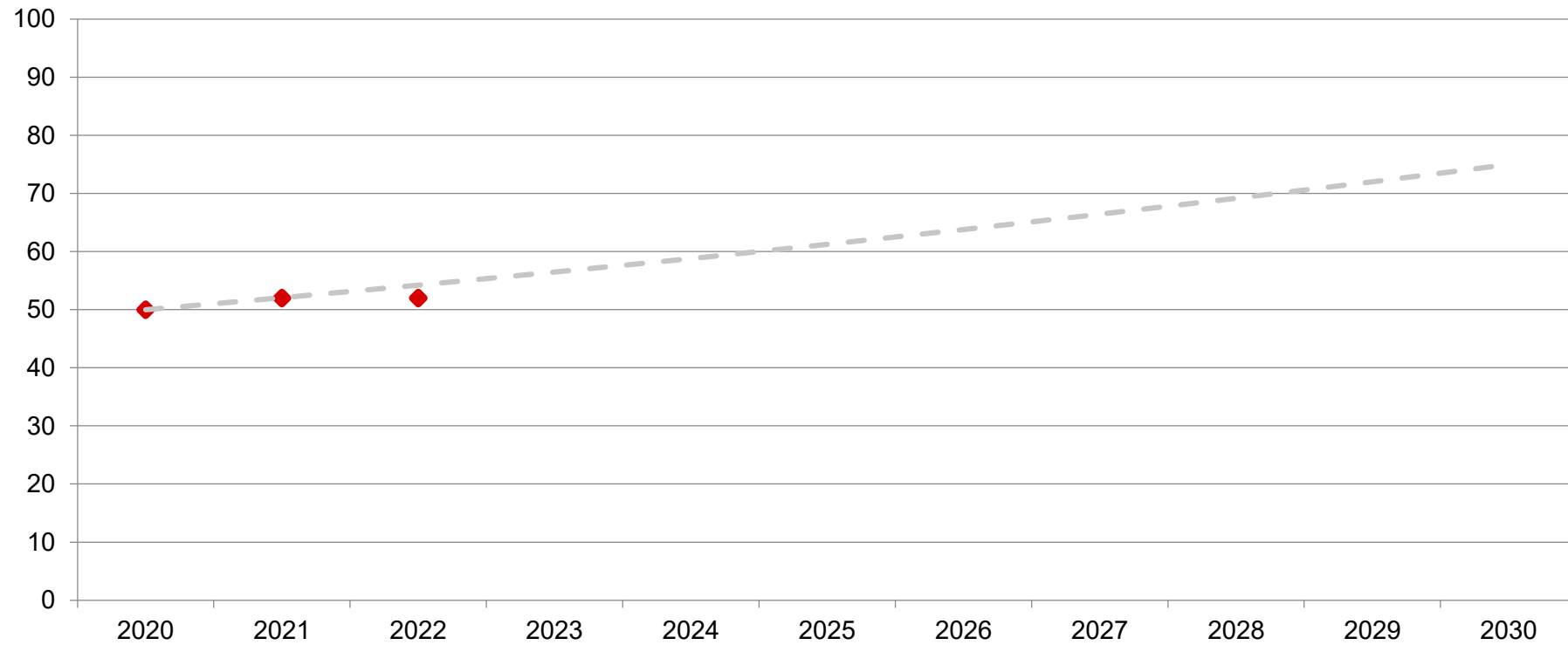


◆
Andel
säkra GCM-
passager

Nödvändig
utveckling

Kommunala GCM-passager

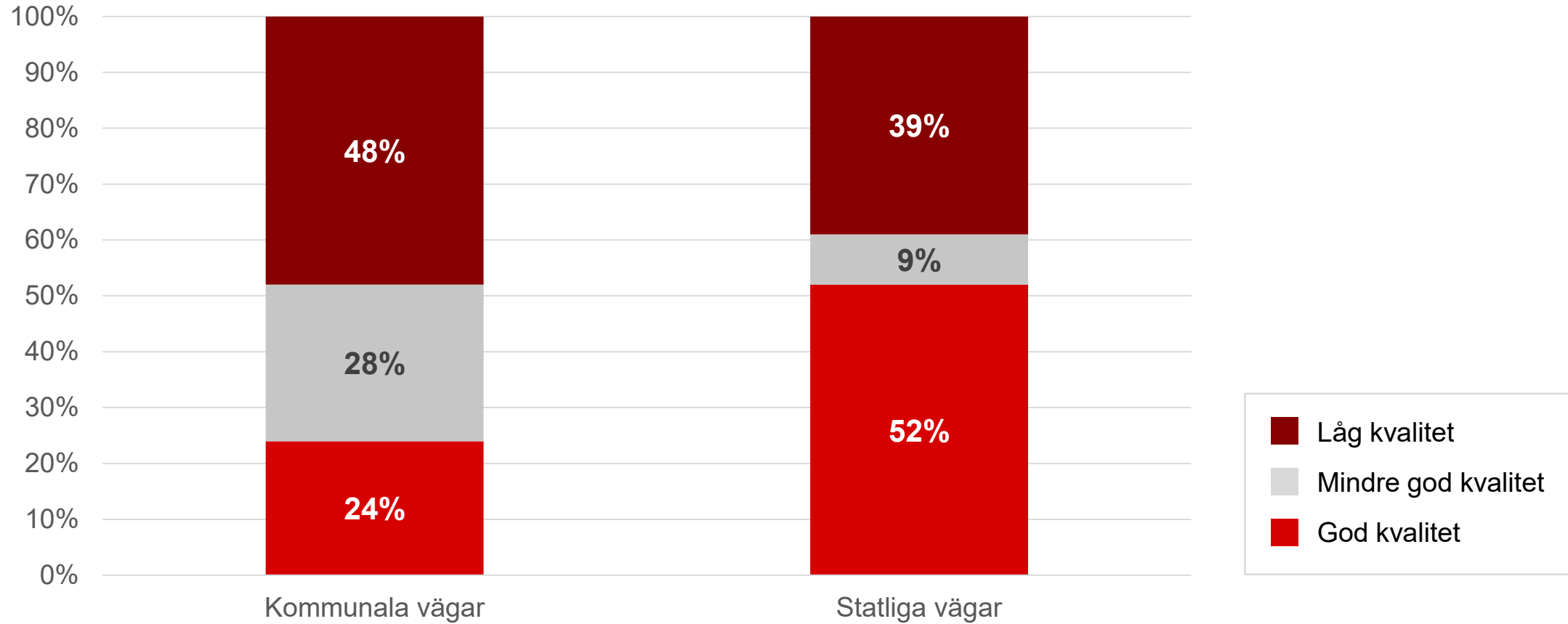
Andel (%)



◆
Andel
säkra GCM-
passager

Nödvändig
utveckling

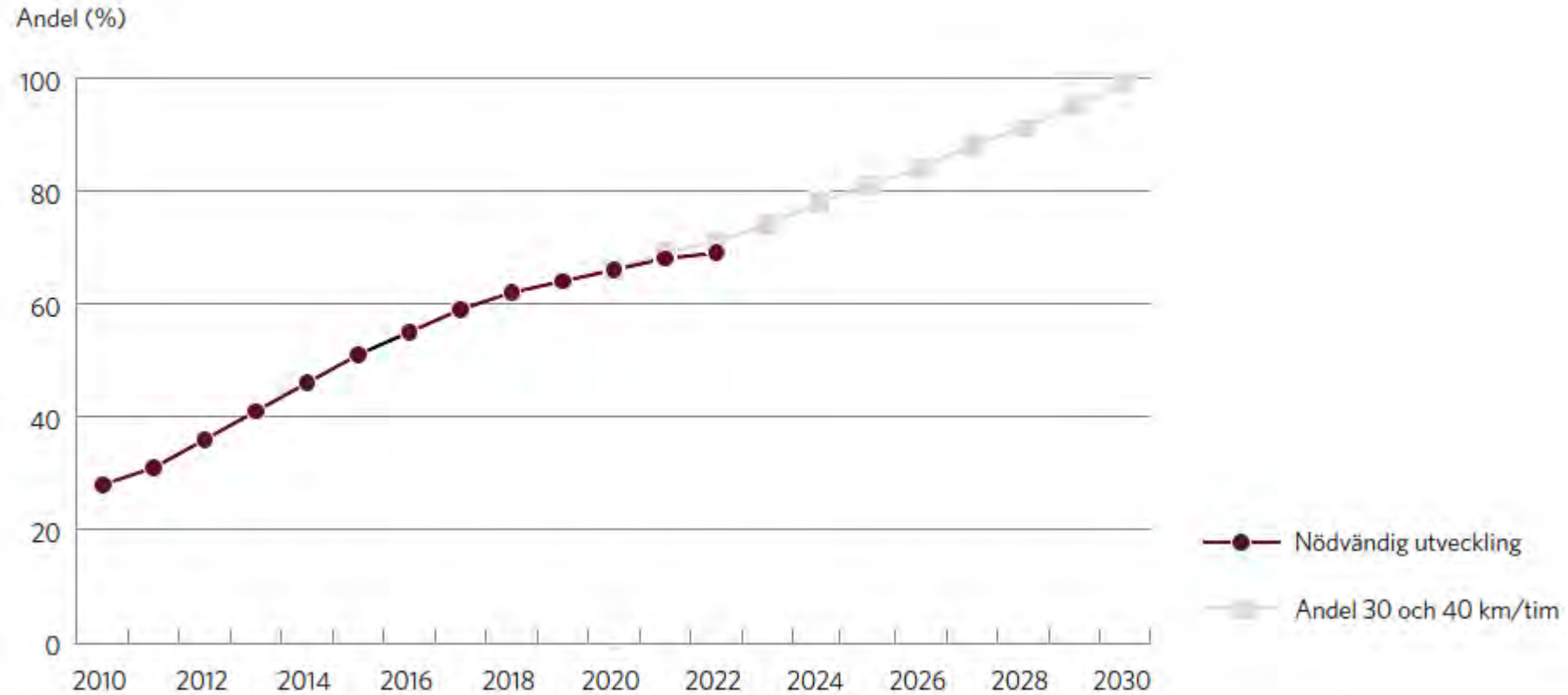
Andel GCM-passager



Säkra gator i tätort

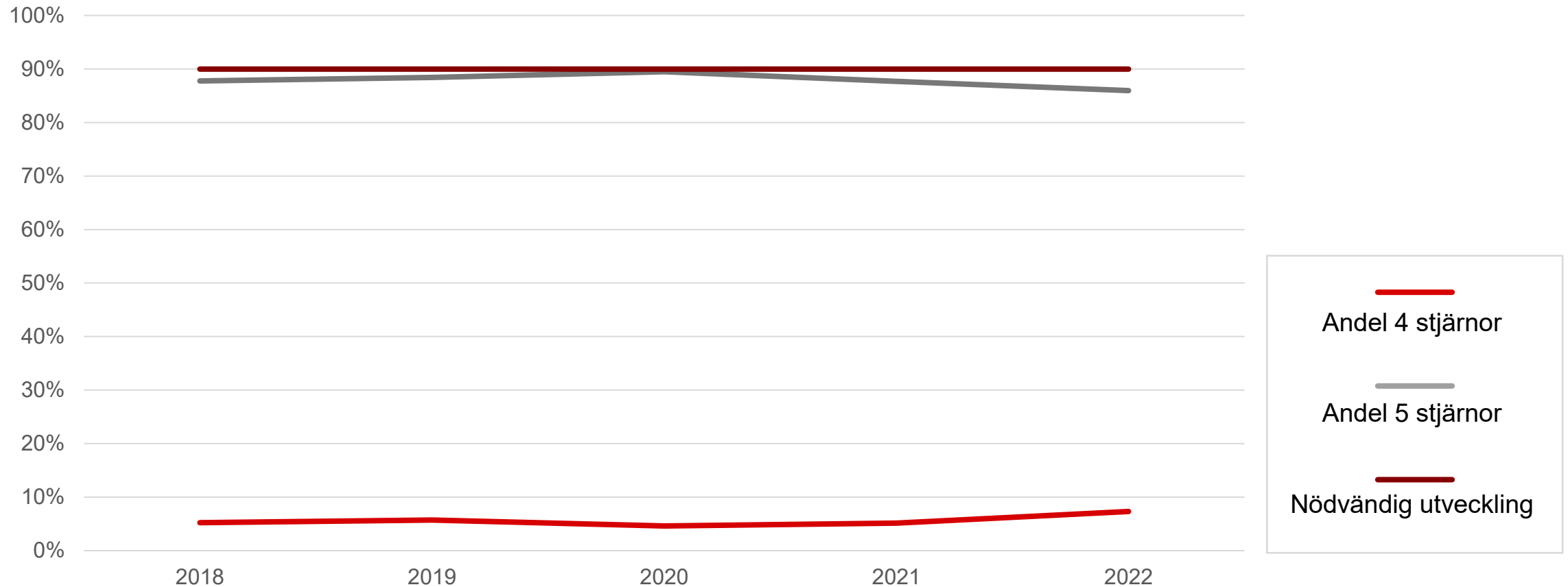
Säkra gator i tätort

Andel väg med hastighetsgräns 30 och 40 km/tim på kommunalt vägnät i tätbebyggt område med hastighetsgräns 30 till 50 km/tim

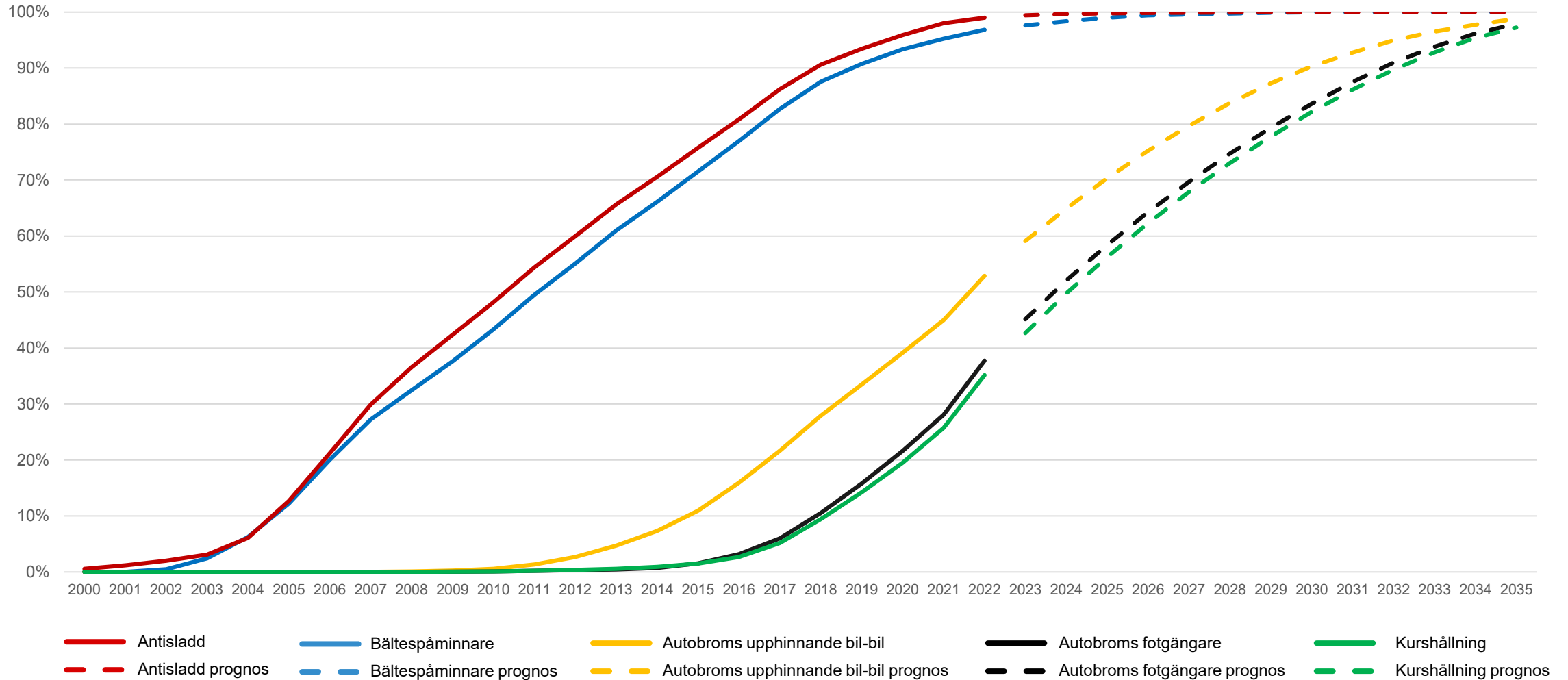


Säkra fordon

Nysålda personbilar med fem stjärnor i Euro NCAP



Trafikarbete med olika säkerhetssystem



Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik

Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik

- En enkät har genomförts (2021)
- 171 kommuner svarade på enkäten
- Hög nivå 2021 15 %, målet 2030 är 70 %
- Nästa enkät under 2023

	Beskrivning	Antal kommuner	Andel
Hög nivå	8-11 ja	26	15
Mellan nivå	4-7 ja	84	49
Låg nivå	0-3 ja	61	36
Totalt		171	100

- Finns en beslutad plan/strategi om ökad trafiksäkerhet för...? Gångtrafik
- Finns en beslutad plan/strategi om ökad trafiksäkerhet för...? Cykeltrafik
- Finns beslutade mål i kommunen om ökad trafiksäkerhet för gångtrafik?
 - Ja, mål beslutade av kommunfullmäktige (KF)
 - Ja, mål beslutade av förvaltning
- Finns beslutade mål i kommunen om ökad trafiksäkerhet för cykeltrafik?
 - Ja, mål beslutade av kommunfullmäktige (KF)
 - Ja, mål beslutade av förvaltning
- Finns prioriterade underhållsplaner för gång- och cykeltrafik?
 - Ja, för gång
 - Ja, för cykel
- Finns prioriterade driftsplaner för gång- och cykeltrafik avseende vinterväghållning?
- Finns prioriterade driftsplaner för gång- och cykeltrafik avseende barmarksrenhållning?
- Har kommunen någon gång genomfört en trafiksäkerhetsrevision?

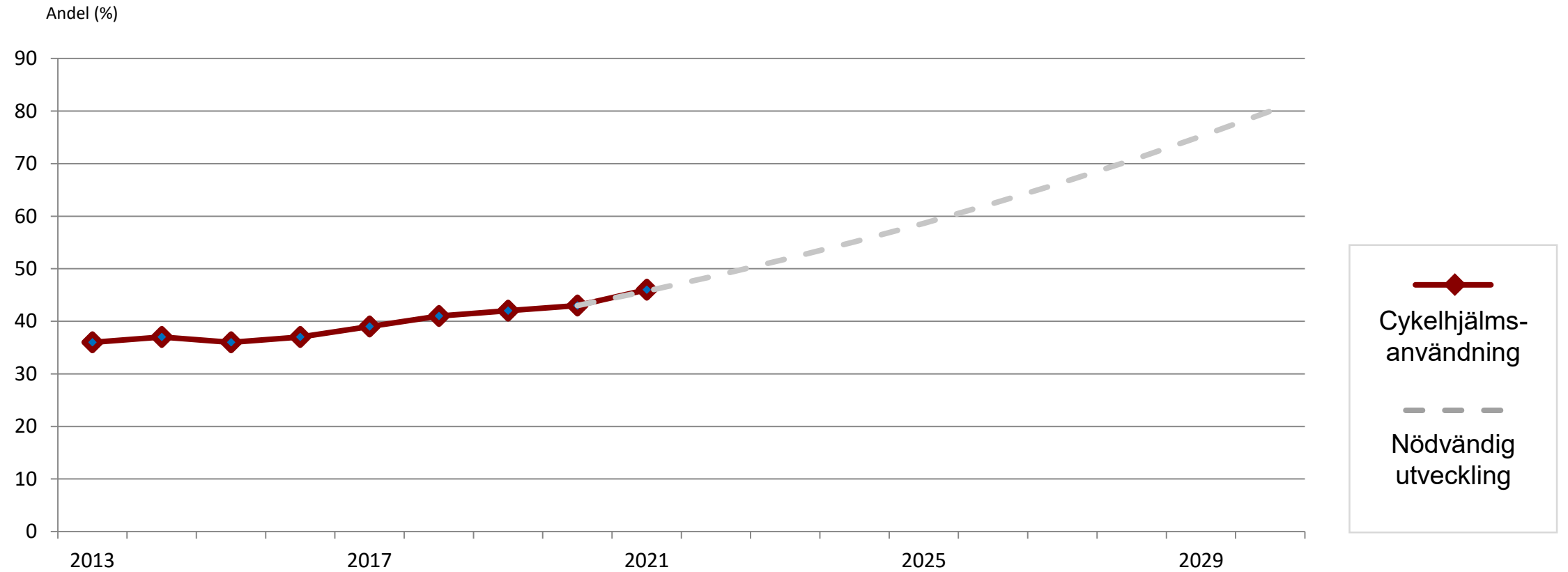
Användningsindikatorer

Användningsindikatorer

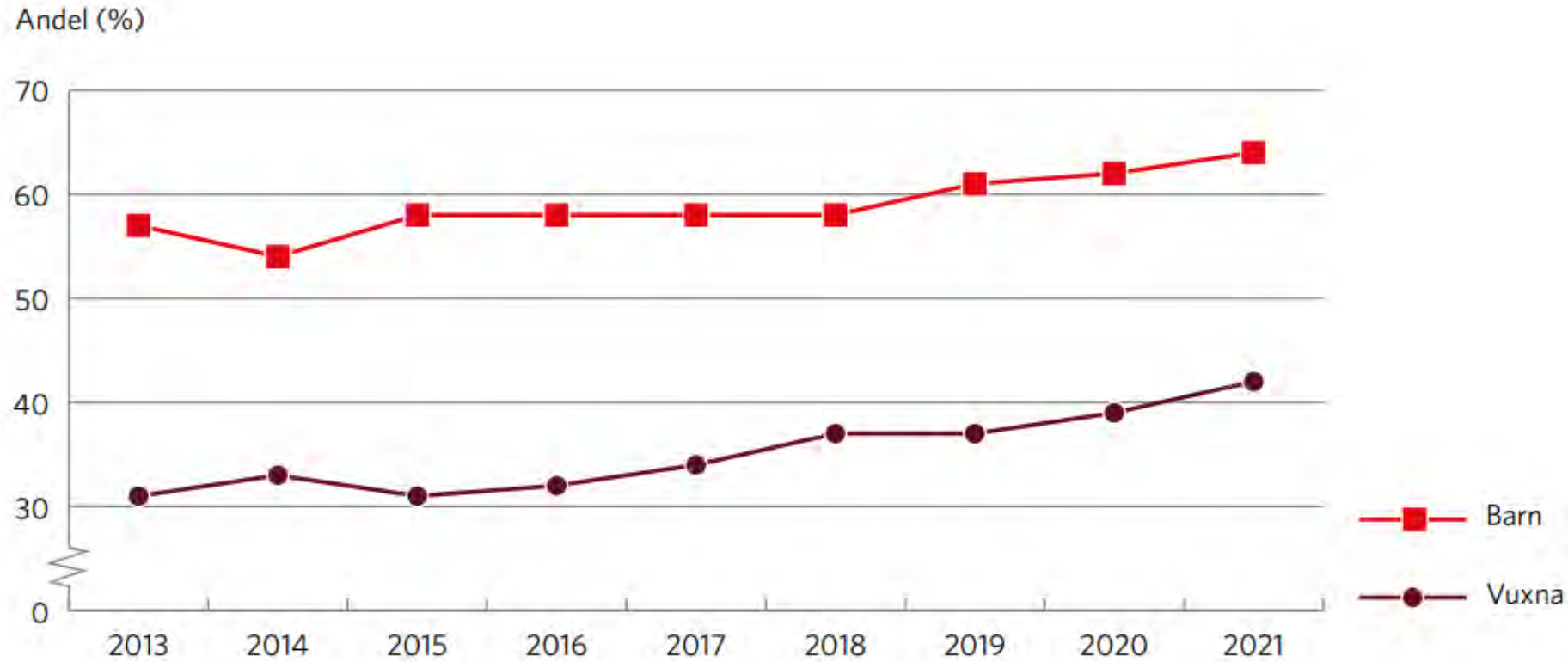
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2022	Nödvärdigt tillstånd 2030
Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	49%	54%	80%
Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät	Andel trafik inom gällande hastighetsgräns	67%	63% (2021)	80%
Nykter trafik	Andel trafikarbete med nyktra förare	–	–	99,9 %
Bältesanvändning	Andel observerade bältade i personbil	97,9%	95,7% (2021)	99,5%
Hjälmanvändning, cykel	Andel observerade cyklister med hjälm	43%	46% (2021)	80%
Hjälmanvändning, moped	Andel observerade mopedister med hjälm	98%	98% (2021)	100 %

Hjälm

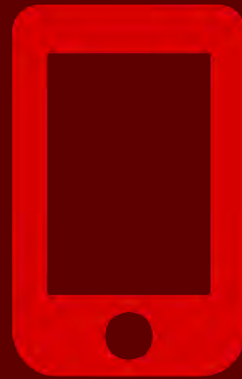
Cykelhjälm



Cykelhjälm användning barn och vuxna



Bland skolbarn 6–12 år var det 87 procent som använde cykelhjälm, medan hjälmanvändningen var betydligt lägre bland tonåringar i skolan (39 %).

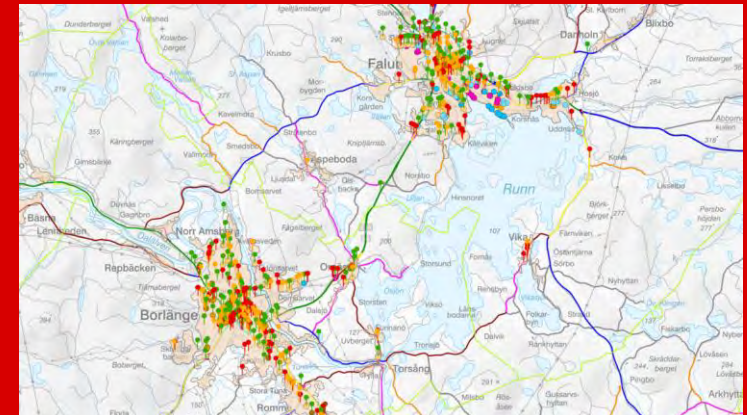


menti.com

Kod: 2691 8051

Nytt kartverktyg för GCM-passager

Magnus Lindholm, Trafikverket



Säkra GCM-passager två av totalt 15 indikatorer mot etappmål 2030



Systemindikatorer				
Indikator	Beskrivning	Utgångsvärde 2020	2022	Nöd-vändigt tillstånd 2030
Säkrare korsningar statligt vägnät	Andel ADT i korsningar med mycket god, god eller mindre god TS-klass	-	91%	99%
Statligt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med god eller mindre god standard	60%	61%	80%
Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager	Andel GCM-passager med god eller mindre god standard	50%	52%	75%
Säkrare gator i tätort	Andel väglängd 30 och 40 km/tim av alla gator med 30, 40 och 50 km/tim	65%	71%	99%
Säkrare fordon	Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test	89%	86%	90%
Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik	Enkät till utvalda kommuner, andel kommuner med hög nivå	15% (2021)	15% (2021)	70%
	Hoppsskydd på tätortsnära höga broar	-	-	50% åtgärdade av utpekade
Suicidpreventiv vägutformning	Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	50% åtgärdade av utpekade
	Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar	-	-	25% åtgärdade av utpekade

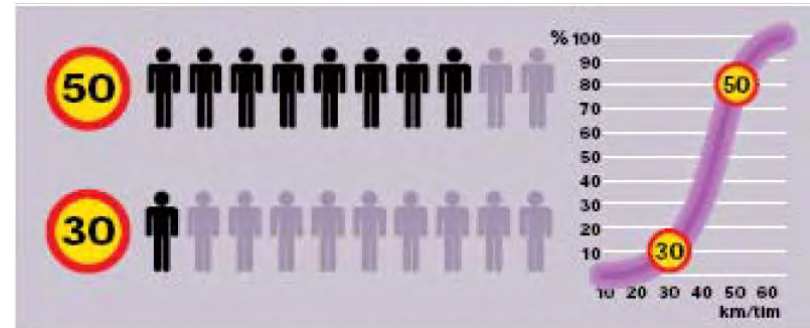
Klassningen utgår från Nollvisionens krockvåldsprinciper

God kvalitet:

- Planskildhet
- Hastighetssäkrad så att 85% av alla fordon som passerar kör högst 30 km/tim. Kräver oftast någon typ av gupp eller upphöjning

Mindre god kvalitet = 85 % högst 40 km/t

Låg kvalitet = ingen form av hastighetsreduktion



Dataunderlag

- 2013-2014 större kommuner, 2016 statliga (Vägnr -500)
- Löpande tillägg och justeringar
- Koordinatsättning, samt typ av GCM-passage och farthinder
- Data rapporteras in i NVDB
- Passagerna klassas i kartapplikationen (ArcGIS) utifrån uppställda kriterier
- Idag finns 67 000 passager klassade, varav 54 000 kommunala
- Inte heltäckande, kvalitativa brister finns

Startsida / Tjänster / Trafiktjänster » Trafiksäkerhetsklassade GCM-passager



Trafiksäkerhetsklassade GCM-passager

 Dela

Kontaktuppgifter 

I kartverket trafiksäkerhetsklassade GCM-passager delar vi in passager för gångtrafik, cykel och moped i tre klasser: grön (god kvalitet), gul (mindre god), röd (låg). Här kan du också ta ut statistik via Excel och jobba vidare med den.

Syftet med klassningen är att ge ökad kunskap till underlag, för beslut och utveckling av trafiksäkrare korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motortrafik.

Klassningen utgår från Nollvisionens krockvåldsprinciper för oskyddade. En GCM-passager definieras som säker om den är planskild eller att någon form av fysiskt farthinder finns i anslutning till passagen som medför att 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim.

Data finns registrerad på kommunalt vägnät i en större del av landets kommuner. På det statliga vägnätet har en mera systematisk inventering genomförts på Europavägar, riksvägar och länsvägar med vägnummer 1-500. Sporadiska registreringar förekommer på övriga delar av det statliga vägnätet.

Trafiktjänster

Tjänster Trafikverket Färjerederiet

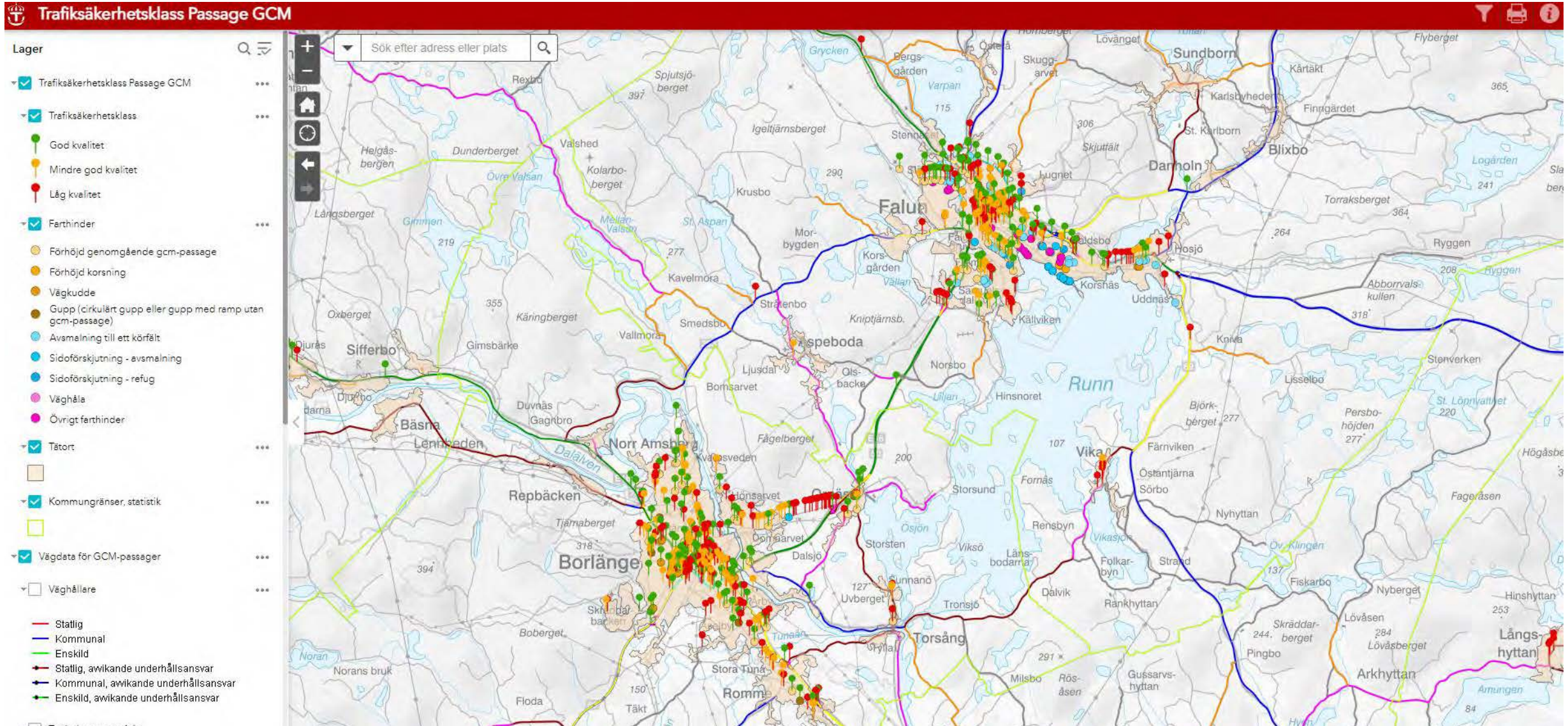
Traffic Message Channel (TMC)

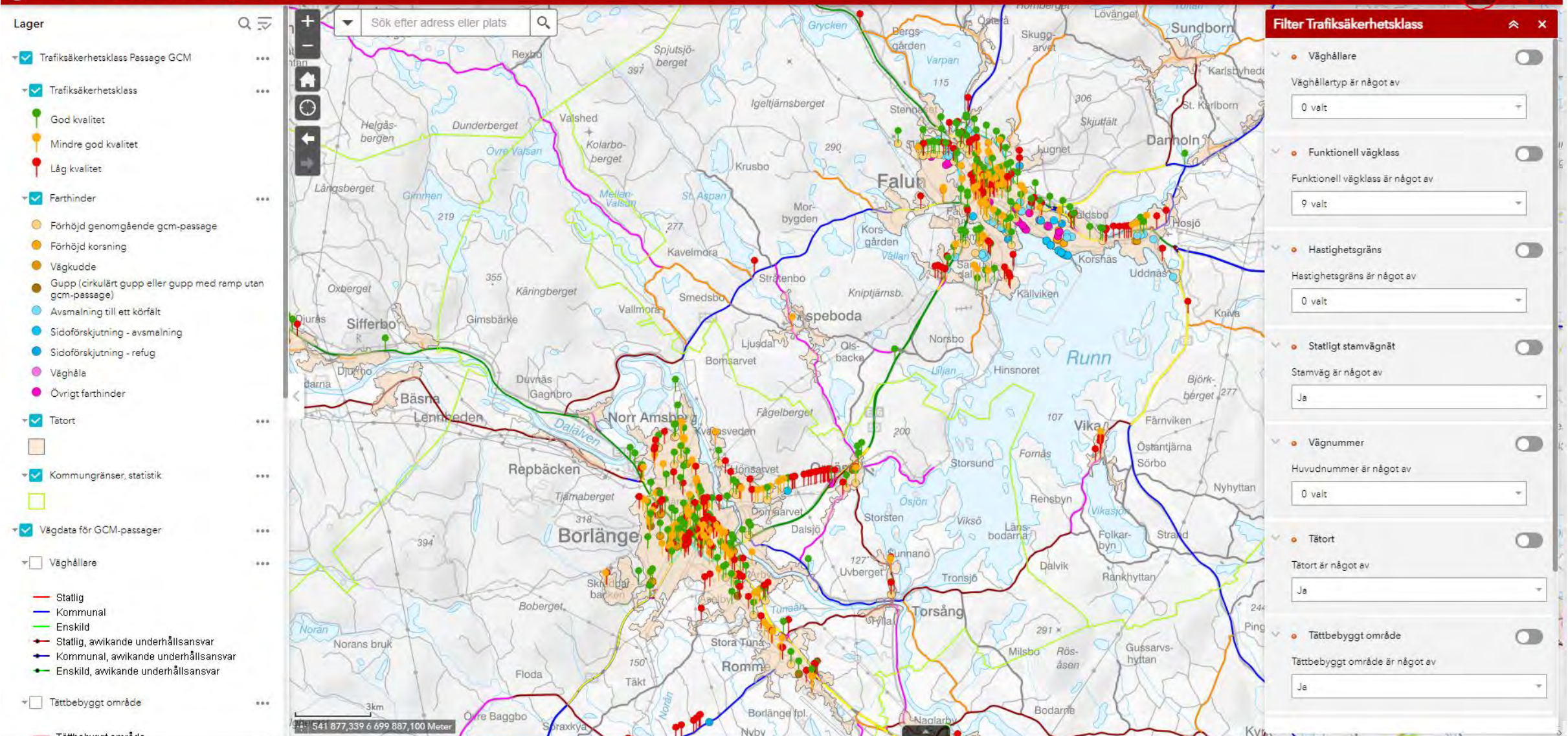
Trafiksäkerhetsklassade GCM-passager

Väderinformation VVIS

Vägtrafik- och hastighetsdata

Fler trafiktjänster



 Trafiksäkerhetsklass Passage GCM


Trafiksäkerhetsklass Passage GCM

Lager

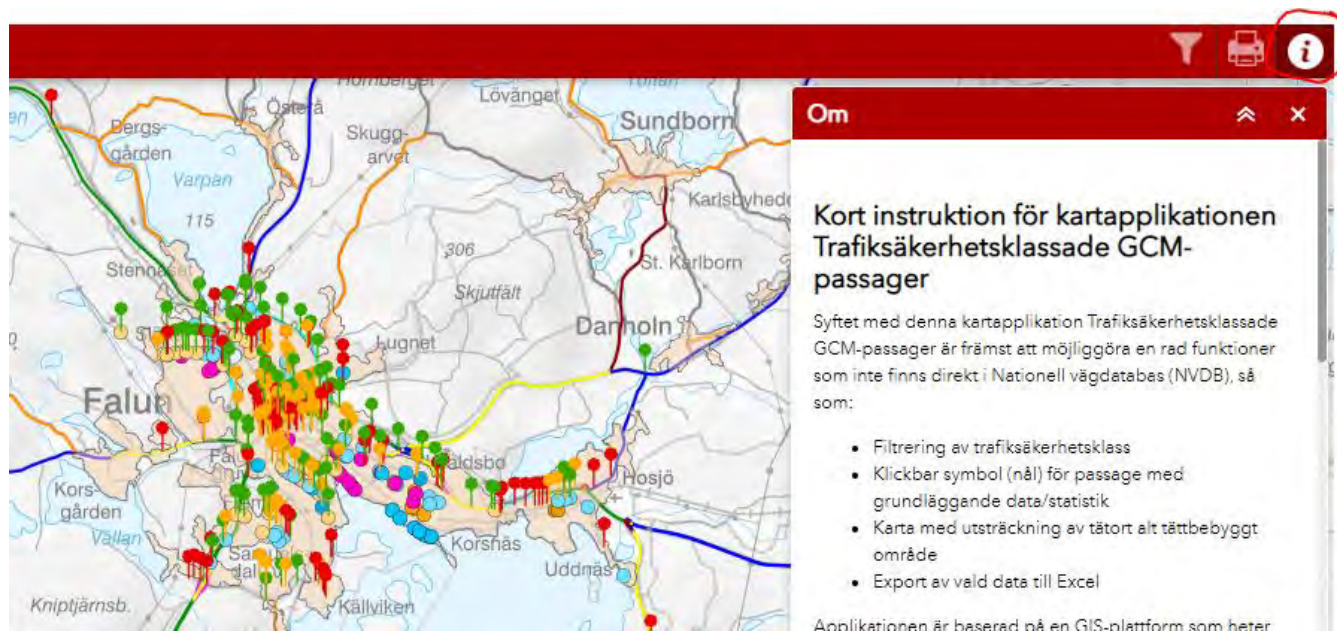
- Trafiksäkerhetsklass Passage GCM
- Trafiksäkerhetsklass
 - God kvalitet
 - Mindre god kvalitet
 - Låg kvalitet
- Färthinder
 - Förhöjd genomgående gcm-passage
 - Förhöjd korsning
 - Vägkudde
 - Gupp (cirkulärt gupp eller gupp med ramp utan gcm-passage)
 - Avsmalning till ett körfält
 - Sidoförskjutning - avsmalning
 - Sidoförskjutning - refug
 - Væghåla
 - Övrigt färthinder
- Tätort
 -
- Kommungränser, statistik
- Vägdata för GCM-passager
- Væghållare
 - Statlig
 - Kommunal
 - Enskild
 - Statlig, avvikande underhållsansvar
 - Kommunal, avvikande underhållsansvar
 - Enskild, avvikande underhållsansvar
- Tätbebyggt område

Trafiksäkerhetsklass: Alternativ | Kommungränser, statistik

Filtrera efter kartutbredning |
 Zooma till |
 Rensa markering |
 Uppdatera

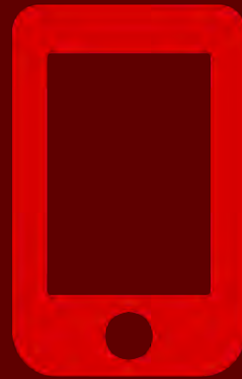
Kommun	Länsnamn	Tätort	Væghållartyp	Funktionell vægklass	Hastighetsgräns	Passagetyp	Klassning	Huvudnummer	Undernummer	Stamvæg	Tättbebyggt område	FPV-klass	ÅDT	Easting	Nö
Borlänge	Dalarnas län	Ja	kommunal	5	60	planskild passage underfart	God kvalitet			Nej	Ja			522881,535000	670
Borlänge	Dalarnas län	Nej	kommunal	5	60	planskild passage underfart	God kvalitet			Nej	Ja			522559,073000	671
Borlänge	Dalarnas län	Nej	kommunal	7	30	planskild passage överfart	God kvalitet			Nej	Ja			521267,495000	670
Borlänge	Dalarnas län	Ja	kommunal	5	60	planskild	God kvalitet			Nej	Ja			522889,789000	670

Hjälp och stöd



Kartverktyget för klassade GCM-passager ligger under bransch.trafikverket.se:

[Trafiksäkerhetsklass Passage GCM \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se/Trafiksäkerhetsklass%20Passage%20GCM)



menti.com

Kod: 2691 8051

Kommunala exempel på arbete med cykelsäkerhet

Amer Aslam, Gävle kommun



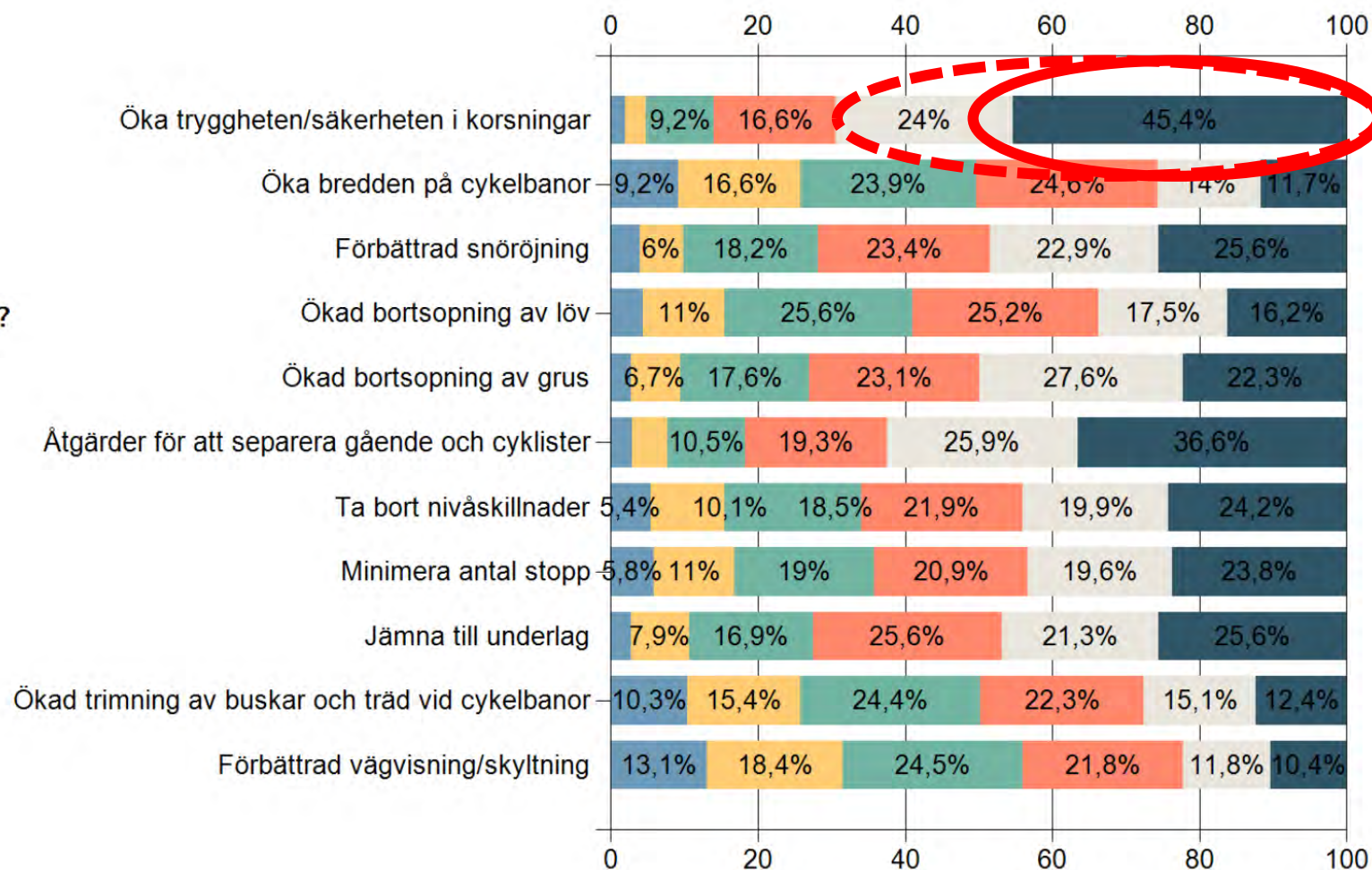
Gävle
KOMMUN

Trafiksäker cykling: Cykelöverfarter i Gävle

Amer Aslam, cykeltrafikplanerare

Cykelpassage: Pre 2015

4. Hur viktiga är följande åtgärder enligt dig?



Cykelpassage: Pre 2015

Gävlemodellen
även känd som
Norsk cykelöverfart



Först* och flest: Väldokumenterat och –utvärderat

* Shout-out till Östersund och Jönköping som också började med regleringen under 2014



- Berg, S., 2017.
[Säkra Tillgängliga Cykelöverfarter](#). Trafikverket
- Ljungqvist, L., Wallmark, W., 2016.
Svenska cykelöverfarter. KTH.
- Kyläkorpi, J., Lind, S., 2020.
[Svenska cykelöverfarter: Olyckor och hastigheter](#). KTH

Vad gäller?



Cykelöverfarter förvirrar i Gävle



Så här ser skylten för en cykelöverfart ut. Foto: Emma Åhlström/SVT

Gävle kommun har flest cykelöverfarter i landet – 40 stycken. Men trots det vet varken bilister eller cyklister vad skyltarna betyder.

Cykelöverfarter är ganska nya i trafiken och i Gävle kommun finns det i dag ungefär 40 stycken för att öka cyklisternas framkomlighet och säkerhet. Det är faktiskt flest i hela landet, men trots kommunens satsning har man nu märkt att alla Gävlebor inte har koll på den nya trafikregeln.

– Åh, herregud. Men det brukar vara att man inte får lämna av, men den där fattar jag inte, säger bilisten Peter Andersson när han får syn på den blå skylten med den vita cyklisten.

"Finns inga regler"

– Jag tycker att den är tvetydig. Jag vet inte riktigt hur jag ska tolka den. Jag cyklar på höger och går på vänster. Men det finns inga särskilda

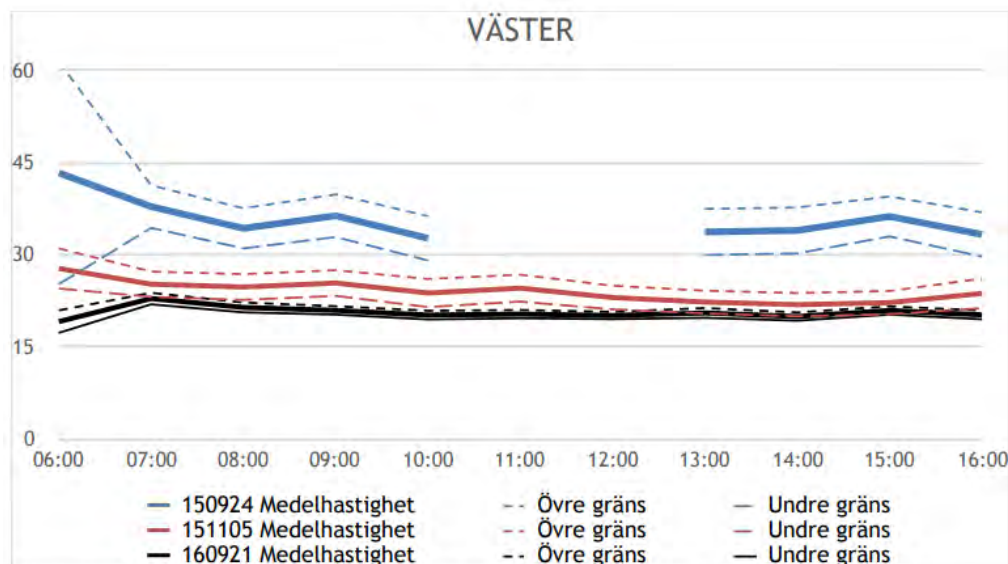
f 74

t Dela

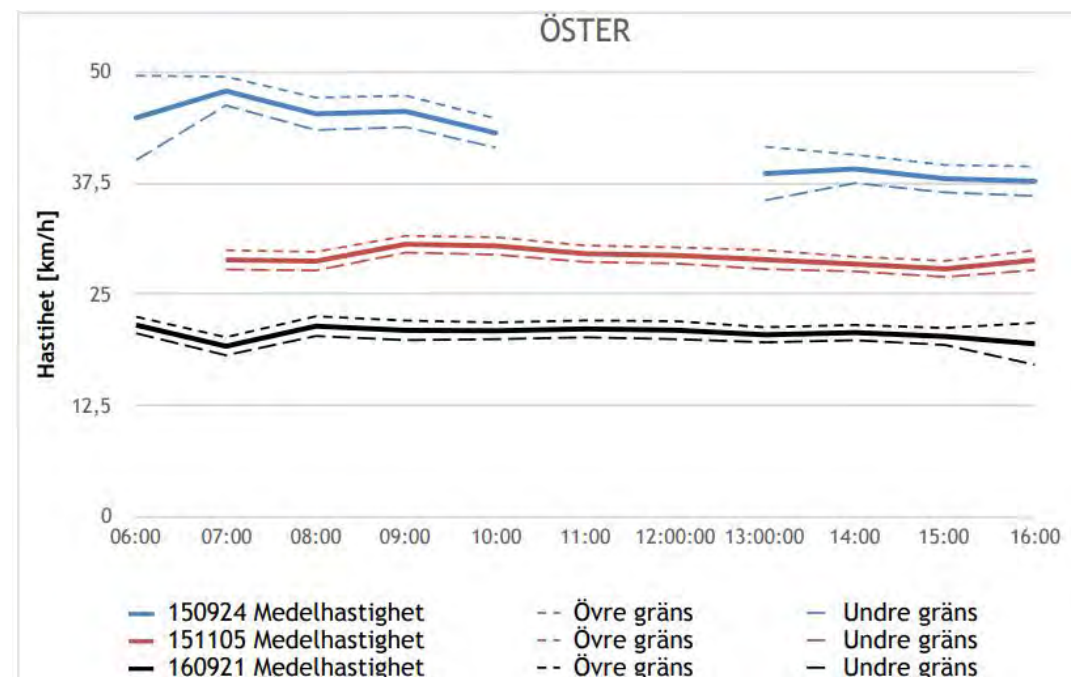
E-post

Skriv ut

Fungerar cykelöverfarter? Case: Parkvägen (huvudled)

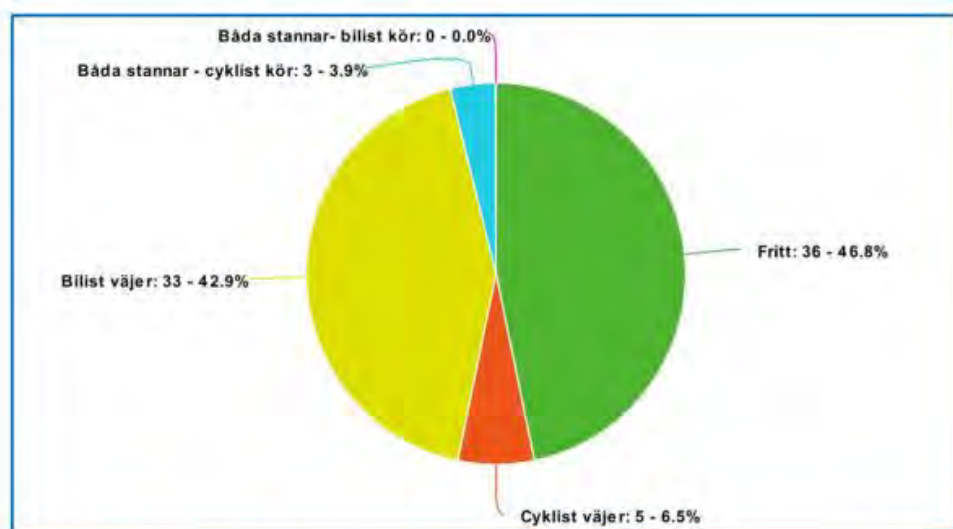


Figur 14. Hastighetspridning väster (km/h), före (150924) och efter (151105 samt 160921). Undre och övre gräns 5- samt 95-percentil.



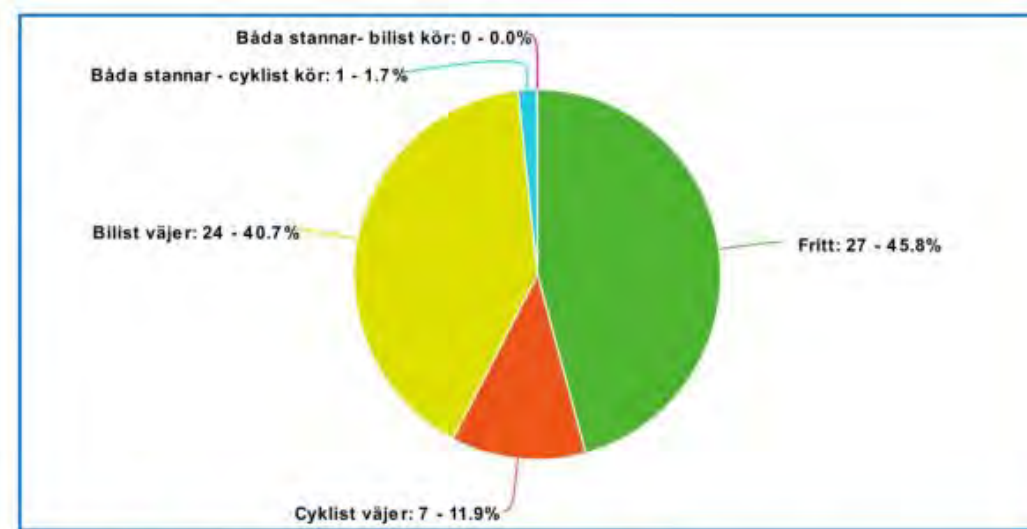
Figur 15. Hastighetspridning öster (km/h), före (150924) och efter (151105 samt 160921). Undre och övre gräns 5- samt 95-percentil.

Fungerar cykelöverfarter? Case: Parkvägen (huvudled)



■ Fritt
 ■ Cyklist väjer
 ■ Bilist väjer
 ■ Båda stannar - cyklist kör
■ Båda stannar - bilist kör

Figur 42: Resultat av väjningsstudie vid Parkvägen mellan 06.00 och 09.00, 2020-05-07.



■ Fritt
 ■ Cyklist väjer
 ■ Bilist väjer
 ■ Båda stannar - cyklist kör
■ Båda stannar - bilist kör

Figur 43: Resultat av väjningsstudie vid Parkvägen mellan 15.00 och 18.00, 2020-05-07.

Fungerar cykelöverfarter? Olycksstatistik

FÖRE:

P: 58

S: 15

EFTER:

P: 5

S: 1

Kommun	Genomförda	Kvot P Före	Kvot P Efter
Gävle	44	0,009	0,004

Antalet polisrapporterade olyckor per cykelöverfart dividerat med antal månader

Slutsats

Cykelöverfart fungerar effektivt som hastighetsänkande, samspelsförbättrande och cykelkultursfrämjande åtgärd

Tack å bock!

Kommunala exempel på arbete med cykelsäkerhet

Emma Ljungblad, Jesper Nordlund Malmö stad



Cyklisters säkerhet

Trafiksäkerhetsarbetet

- Planeringsunderlag för trafiksäkerhet 2021-2023 samt 2024-2027. Cykelfrågor har ett eget planeringsunderlag.
- Mål, insatsområden och åtgärder.
- Cyklister är olycksdrabbad och därmed prioriterade i trafiksäkerhetsarbetet.

Mer än dubbelt så många påkörda cyklister, jämfört med gående, i Malmö.





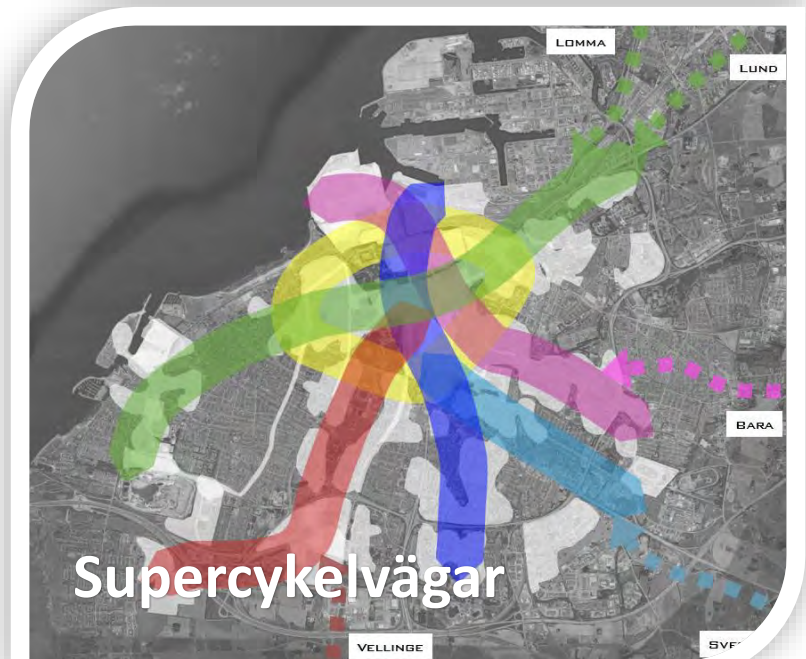
Utbyggnad nät



SSP



Enkelriktat



Supercykelvägar



Enkel cykelbana



Cykelöverfarter



Trädstöd och planteringskant



Belysning och sikt



Malmö Expressen



Dubbelt H-gupp



Malmögupp



Busskuddar



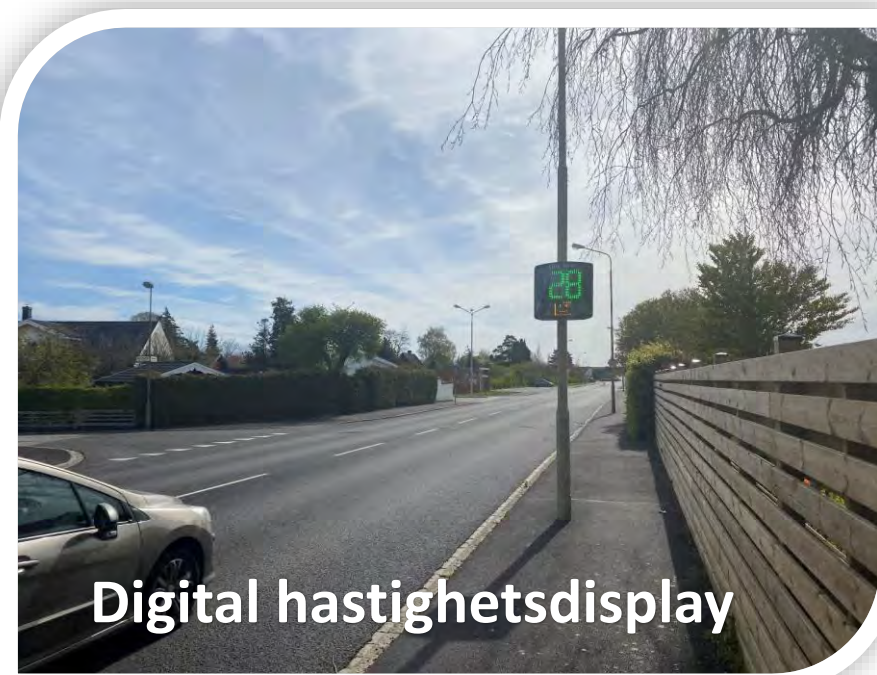
Säkra/trygga skolvägar



30 km/h utanför skolor



40 km/h



Digital hastighetsdisplay



Separering



Symboler



Drift och underhåll



Året-runt-cyklister



Genomgående upphöjd cykelbana



Cykelanpassad gata



Sommargata



Trimningsätgärder

Cykelöverfarter - djupstudie

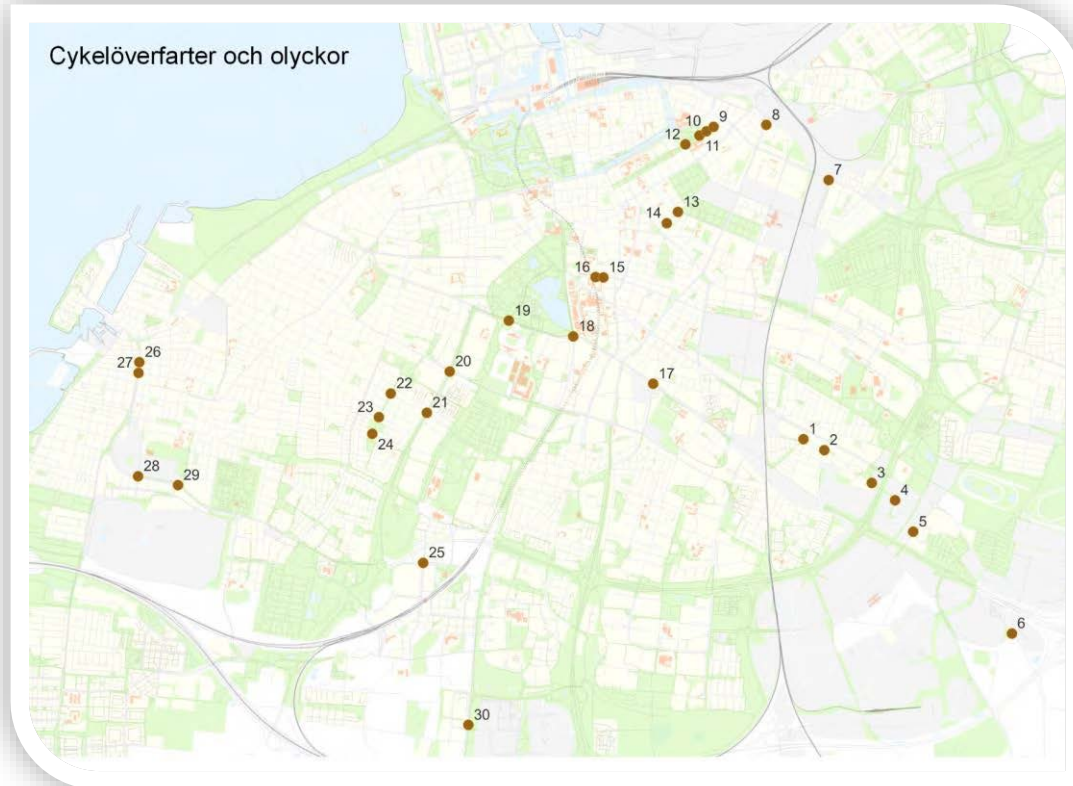


Malmö



- Första cykelöverfarterna i Malmö, 7 december 2015
- Exercisgatan, Celsiusgatan, Döbelnsgatan, Ehrensvärdsgatan
- Totalt 146 cykelöverfarter (tom 2022)
- 1 olycksdrabbad cykelöverfart är borttagen, Heleneholmsstigen - Ystadvägen

Omfattning och avgränsning



- 30 cykelöverfarter införda 2015-2017 har studerats
- Endast cykel-motorfordon (moped, elsparkcykel ej med)
- Platsbesök på nio utvalda platser

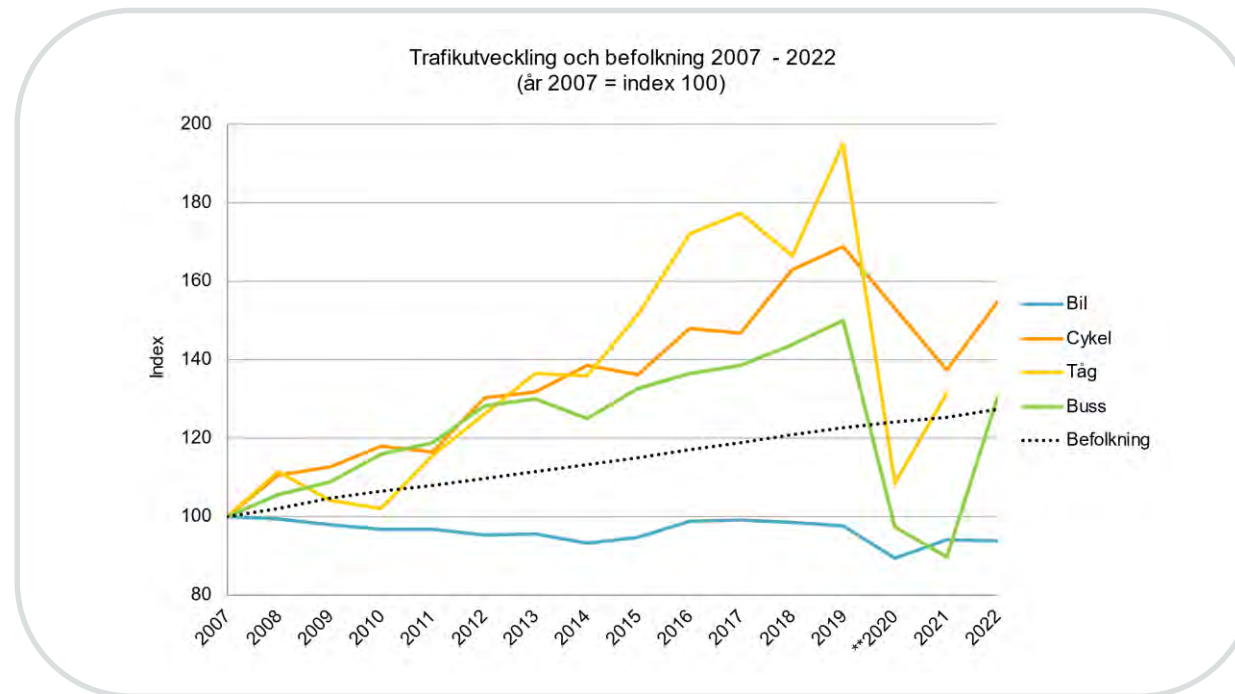
Cykelöverfart införs (2015-2017)

54% av olyckor

46% av olyckor

139 olyckor
DSS+M: 23 (varav 2 SS)
60-80% täckningsgrad

159 olyckor (+14,4%)
DSS+M: 21 (varav 1 SS)
60-100% täckningsgrad



Djupstudier på 9 utvalda platser



- Placering och utformning av farthinder
- Utformning på platsen
- Reglering på platsen
- Sikt och belysning
- Hastigheter motorfordon
- Detaljerad olycksanalys i STRADA

Lärdomar från platserna

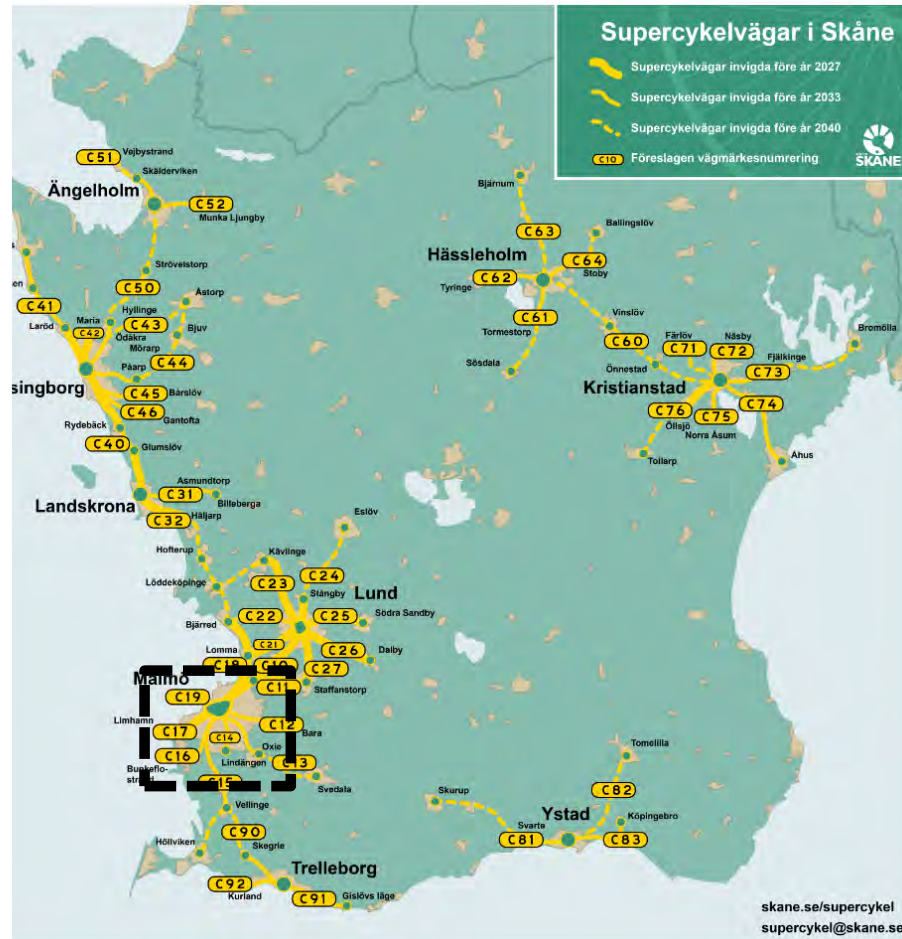
- Olyckor när cyklister svänger tvärt över vägen.
- Olyckor när ett fordon stannat i ena körfältet, cyklisten cyklar och blir påkörd av ett fordon i det andra körfältet (i samma riktning).
- En del cyklister visar inte tecken och tittar inte åt sidorna när de korsar på cykelöverfarten.
- Motorfordonsförarnas hastighet varierar, även deras uppmärksamhet på korsande oskyddade.
- Mindre cirkulationsplatser har färre olyckor (radie 15 jmf med radie 30).
- Guppens placering och lutning. Fler olyckor när farthindren ligger långt ifrån cykelöverfarten.
- 85-percentilen ligger under 30 km/h på samtliga platser utom en.
- På en del cykelöverfarter uppfylls inte siktkraven (10 m sikttriangel).
- En del saknar förstärkt belysning på eller vid cykelöverfarten.





Supercykelvägar

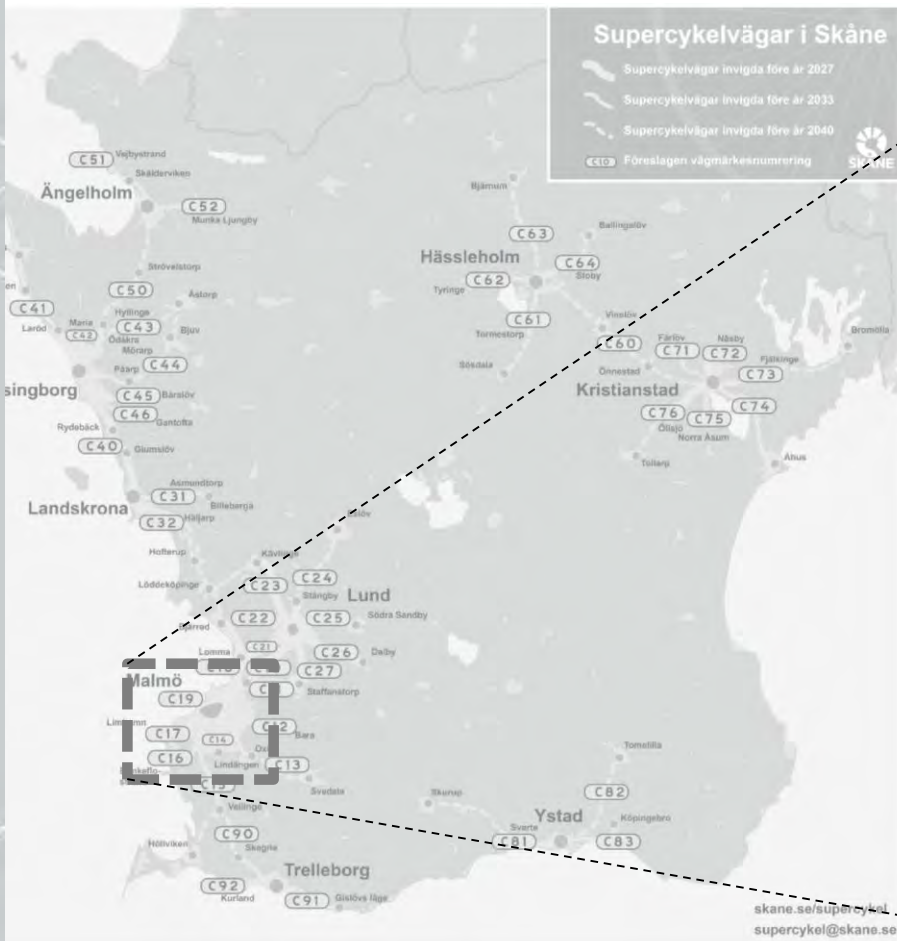
Supercykelvägar i Skåne



Region Skåne har arbetat med supercykelvägar parallellt och tillsammans med Malmö stad, som en del i att ställa om regionens transportsystem i mer hållbar riktning. Region Skåne har en koordinerande roll i skånska kommuners arbete med supercykelvägar.

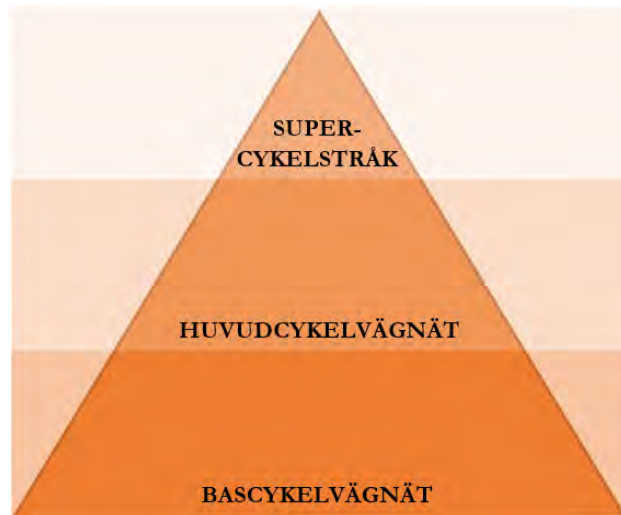
Malmö stad har tagit fram riktlinjer för infrastruktur och koncept fristående och utifrån stadens egna förutsättningar, men med kontinuerlig dialog med regionen.

Supercykelvägar i Malmö





Riktlinjer för supercykelvägar i Malmö



Kvalitetsaspekt	Beskrivning
Framkomlighet	Breda och rätta cykelbanor. Cykelbanorna ska erbjuda gott om plats för säkra omcyklingar och möten. Som cyklist ska du kunna hålla ditt eget tempo, utan att hindra, eller hindras av, andra. Cykelbanornas bredd anpassas efter förväntat cykelflöde. Stråket ska erbjuda så rät och gen cykelväg som möjligt, med så få riktningförändringar och stopp som möjligt, och prioritet i korsningspunkter.
Trafiksäkerhet & Trygghet	Separerat, hinderfritt och goda siktförhållanden. Supercykelvägen ska i möjligaste mån vara separat från övriga trafikantgrupper, och erbjuda cyklisten en egen bana av hög standard. Viktigt med tydlig separering mot fotgängare, för båda gruppernas trafiksäkerhet och trafiktrygghet. Antal hinder i och intill cykelbana ska minimeras, god sikt säkerställas (såväl dag- som nattetid), och särskild hänsyn tas till skolstråk.
Komfort	Hög komfort och servicenivå. Supercykelvägarna ska erbjuda en särskilt god komfort. Detta omfattar såväl kvalitet på infrastrukturen, som asfaltens kvalitet och servicenivån utmed stråket.
Service	Hög komfort och servicenivå. Cykelservicen utmed supercykelvägen ska bidra till en särskilt god komfort. Det omfattar räckan i signalkorsningar, cykelpumpar, servicestationer, cykelparkering och information.
Identitet & Upplevelse	Supercykelidentitet och god gestaltning. Supercykelvägarna tilldelas en tydlig identitet, den Malmöorangea färgen används i någon form på cykelservice och i kommunikationsmaterial, och stråken namnges enligt Region Skånes framtagna standard. Grönska och effektbelysning kan användas för att ytterligare höja stråkens identitet och upplevelsen.
Skyltning & Vägvisning	Supertydligt, omöjligt att cykla fel. Vägvisning av supercykelvägarna bidrar till en tydlig identitet, och ska erbjuda cyklisten en högre standard än befintlig vägvisning. Vägvisningsprinciperna <i>förbereda, dirigera</i> och <i>bekräfta</i> ska tillämpas.
Drift & Underhåll	Högsta prioritet på underhåll. Vaghållningen (vinter, löv, grus) ska hålla högsta standard. Avstängningsplanering ska beakta supercykelvägen, med minsta möjliga konsekvens för cyklisterna vid vägarbeten.

Supercykelväg 1

Limhamn - Segevång



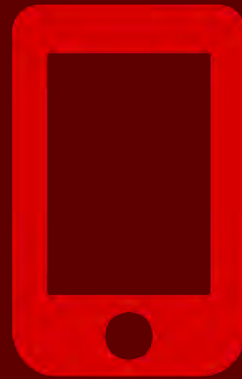




Tack för er uppmärksamhet!

Emma Ljungblad
Jesper Nordlund

emma.ljungblad@malmo.se
jesper.nordlund@malmo.se



menti.com

Kod: 2691 8051



PAUS

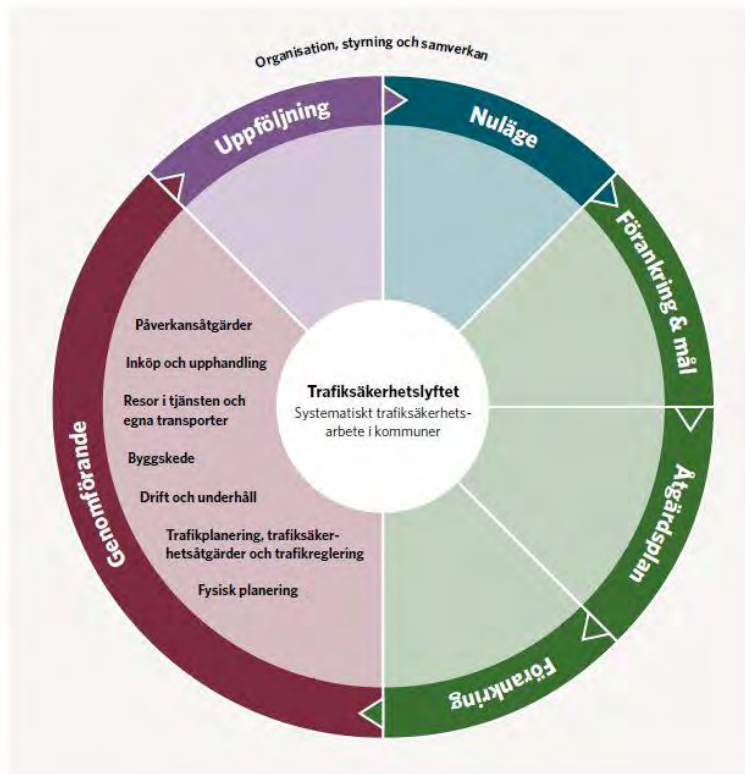
Trafiksäkerhetslyftet - stöd för systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Prem Huq, SKR

Trafiksäkerhetslyftet

Webbinarium trafiksäkerhet, Säker cykling, 16 maj 2023

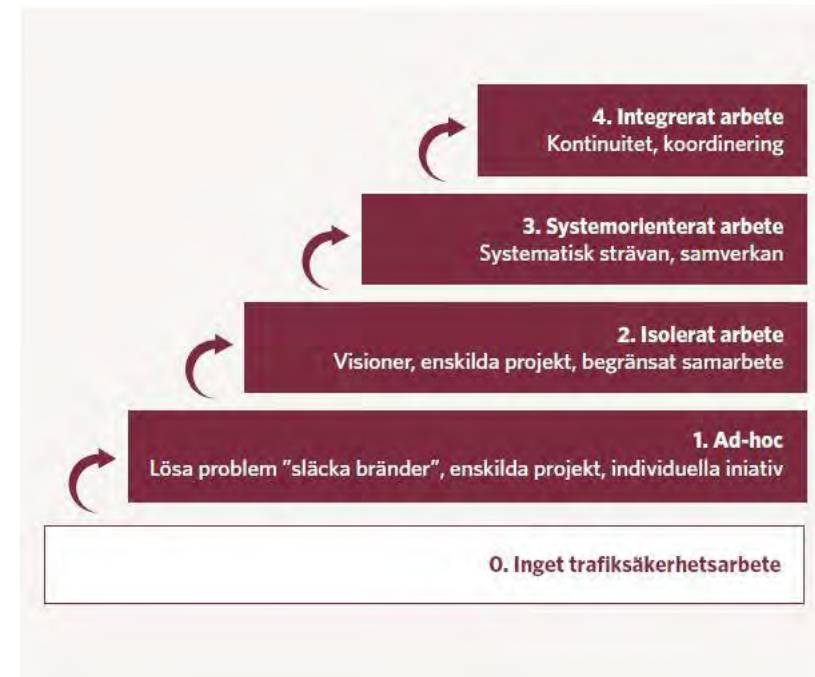
Detta är Trafiksäkerhetslyftet



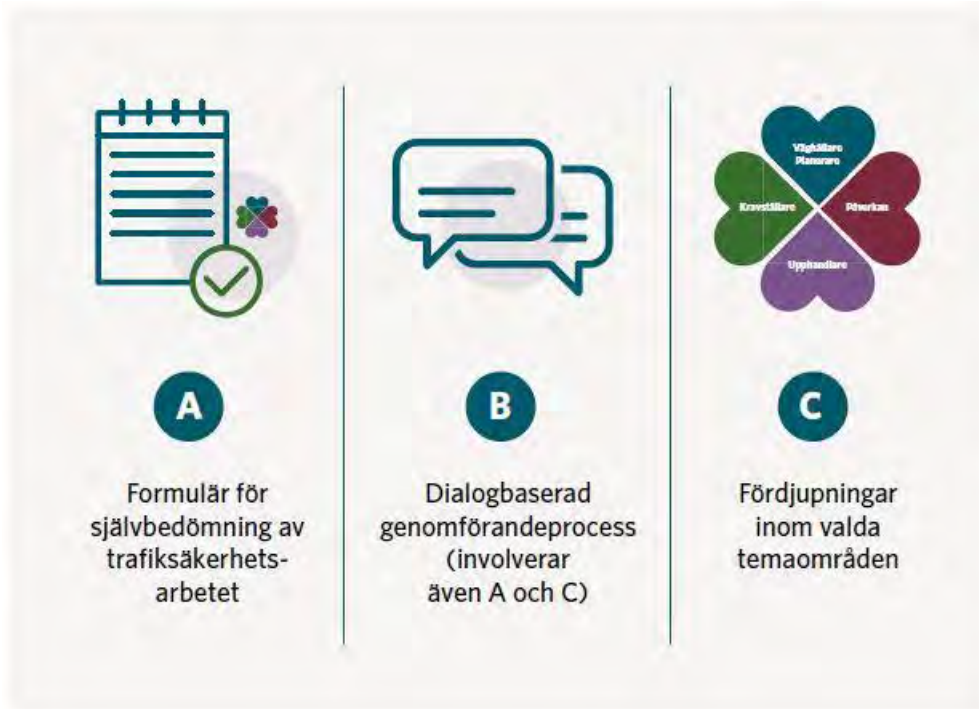
- Ett verktyg som ger stöd för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner.
- Utgår från Nollvisionen, Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen.
- Svarar mot de behov och förutsättningar kommuner har för att kunna arbeta för ökad trafiksäkerhet.
- Stöd ges för de påverkansmöjligheter som kommuner har som väghållare och planerare, kravställare, upphandlade samt påverkare.
- En omarbetning av trafiksäkerhetsrevision.

Stöd för att komma igång och komma vidare

- Stöd ges på både grundläggande och mer avancerad nivå.
- Anpassat för att passa fler och mindre kommuner.
- Ambitionen är att kommunen ska ”jämföra med sig själv”.



Tre delar i Trafiksäkerhetslyftet



- En verktygslåda med flera olika möjligheter.
- Kommunen kan själv välja hur omfattande genomförande ska vara.
- Kommunen behöver inte göra allt.
- Det är möjligt att endast använda formuläret för självbedömning eller gå direkt till en temafördjupning.

Formulär för självbedömning

Trafiksäkerhetslyftet
Formulär för självbedömning av kommunens trafiksäkerhetsarbete

Den här formulären är en del i Trafiksäkerhetslyftet, SRF:s verktyg för översyn och vidareutveckling av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen. Byder du är ett led i ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner och en trafiksäkerhetsutveckling i riktning mot Nollvisionen.

Formuläret kan användas för sig självt eller som en del i en dialogbaserad process för Trafiksäkerhetslyftet där kommunens trafiksäkerhetsarbete ses över i dialog med berörda tjänstepersoner och politiker. På SRF:s webbplats finns en handledning för en sådan process.

I formuläret finns frågor som rör kommunens olika påverkansområden när det gäller trafiksäkerhet som vägfallare och planerare, kravställare, upphandlare samt påverkare.

Formuläret består av följande åtta teman:

- Tema 1. Organisation, styrning och samverkan
- Tema 2. Trafiksäkerhet i fysisk planering
- Tema 3. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering
- Tema 4. Trafik och säkerhet
- Tema 5. Huset i planeringen och nya transporter
- Tema 7. Trafiksäkerhet i trafik och upphandling
- Tema 8. Förebyggande arbete
- Tema 9. Trafiksäkerhet i byggplanering

Svaren på frågorna sammanfattas i bladet **Resultat**. Resultaten kan användas i den dialogbaserade processen för Trafiksäkerhetslyftet (se handledningen). Resultatbladet kan skrivas ut eller laddas in i presentationer för fortsatt arbete. Resultatet presenteras sammanlagt och per femårsområde. I resultatbladet (per även en bild av var "utvecklingsstegen" som kommunen bedömer sig.

1. Allt bra! Inga problem, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat
2. Bra resultat, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat
3. Bra resultat, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat
4. Bra resultat, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat
5. Bra resultat, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat
6. Bra resultat, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat
7. Bra resultat, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat
8. Bra resultat, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat
9. Bra resultat, "måttliga brister", måttligt positivt, delvis goda resultat

	Måttligt bra	Bra	Mycket bra	Kj relevant	Väl till	Vänta för utvärdering
2.1 Kommunens långsiktiga och övergripande planering						
1. Gående och cyklisters trygghet och prioritering i trafik- och säkerhetsplaneringen i kommunen. Detta är uttryckt i uttryckta dokument, till exempel övervakningsplaner.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
2. Trafiksäkerhet behandlas i övervakningsplaner och i övriga övervakningsplaner, planeringsplan för bilströmmar.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3. Ny bebyggelse behandlas och säkerhetsplanerna på ett sätt som trycker på trygghet och cyklisters.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
2.2 Detaljplanering						
4. Checklista/riktlinjer för fysisk planering har med trafiksäkerhetsaspekter avseende på detaljplanering. Checklistans innehåll är tydligt (de förklarar om innehåll i detaljplaner).	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
5. Utvärdering av fysisk planering som säkerställer att trafiksäkerhet beaktas vid planering av detaljplaner.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
6. Använd och utvärderat till styrande dokument (t.ex. utvärderingsplaner) säkerhetsplaner och hästare.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
7. Tjänstepersoner med trafikkompetens/trafiksäkerhetskompetens bedöms tillräckligt utbildade och utbildade.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
8. Detaljplanering bedöms med hänsyn till att fysiska aspekter som säkerhet, tillgänglighet, etc. med utgångspunkt i ett övergripande mål för trafik och säkerhet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
9. Sociala konsekvensanalyser (SCA/SCA) inkluderar trafiksäkerhet för olika grupper (trafikgrupper, beaktningsslag etc.) i en social konsekvensanalys för detaljplaner.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
2.3 Byggnadsplanering						
10. Trafiksäkerhet utvärderas byggande är en fråga för detaljplaner (eller byggplaneringsplaner).	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
11. Checklista/riktlinjer för byggplanering har med trafiksäkerhetsaspekter. Checklistans innehåll är tydligt (de förklarar om innehåll i byggplaneringsplaner).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
12. Utvärdering av fysisk planering som säkerställer att trafiksäkerhet beaktas i byggplanering.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
13. Använd och utvärderat till styrande dokument (t.ex. utvärderingsplaner) säkerhetsplaner och hästare.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	
14. Målet för att koppla samman exploateringsplaner med befintliga säkerhetsplaner, till exempel, till exempel, till exempel, till exempel.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
2.4 Uppföljning, kontroll och utvärdering						
15. Kommunens planeringsprocesser och uppföljning av planer, checklista/riktlinjer för fysisk planering. Insyn och utvärdering.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
16. Kommunens utvärdering av fysisk planering och byggplanering har uppföljning i utvärdering av fysisk planering och byggplanering.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Resultat

Medan presenteras en sammanfattning av svaren på frågorna i självbedömningsformuläret, sammanlagt och per femårsområde (för de teman som har besvarats). Resultaten kan användas i den dialogbaserade processen för Trafiksäkerhetslyftet (se handledningen). Resultatbladet kan skrivas ut eller laddas in i presentationer för fortsatt arbete.

Sammanfattningen visar två figurer där kommunens trafiksäkerhetsarbete summeras. I den vänstra figuren illustreras trafiksäkerhetsarbete bedömt med hjälp av en "utvecklingsstegen". Resultat som landar på något av de första stegen indikerar att kommunen arbetar på hög nivå (stegning 1) eller under (stegning 2) med trafiksäkerhetsarbetet medan resultat som landar på de övre stegen indikerar att mer systematiskt arbete (stegning 3) eller insyn i arbetet (stegning 4). Observera att eventuella åtgärder måste ha fullt i fullt eller delvis för att resultat ska räknas i utvecklingsstegen.

I den högra figuren i sammanfattningen visas resultatet uppdelat per femårsområde.

Därefter redovisas resultaten för femårsområde 1-5. I figuren till vänster visas hur antal svar fördelas sig, medan figuren till höger visar medelvärden för svaren. Detta presenteras både totalt för femårsområdet och per delområde inom femårsområdet.

Sammanfattning

Organisation, styrning och samverkan

Trafiksäkerhet i fysisk planering

Trafiksäkerhet i byggplanering

Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering

Trafik och säkerhet

Huset i planeringen och nya transporter

Trafiksäkerhet i trafik och upphandling

Förebyggande arbete

Tema 1. Organisation, styrning och samverkan

ORGANISATION, STYRNING & SAMVERKAN

ORGANISATION, STYRNING & SAMVERKAN

Samverkan med andra aktörer

Samverkan inom kommunen

Uppföljning

Arbete och insyn

Mål och utvärdering

Samverkan med andra aktörer

Samverkan inom kommunen

Uppföljning

Arbete och insyn

Mål och utvärdering

Handledning för dialogbaserad genomförandeprocess

- Genomförs med fördel genom en dialogbaserad process.
- Hur omfattande denna process görs är upp till kommunen.
- Handledningen beskriver sju möjliga moment.
- Processen kan genomföras i sin helhet eller för valda moment.

Moment	Huvudsakligt syfte	Material
*) Grundläggande moment		
1 Etablera en arbetsgrupp*	Samla en mindre grupp tjänstepersoner som genomför den dialogbaserade processen tillsammans.	Denna handledning
2 Kartläggning av nuläge*	Skapa en bild av styrkor och svagheter i nuvarande trafiksäkerhetsarbete.	Denna handledning Formulär för självbedömning
3 Tematiska fördjupningar	Arbeta vidare med valda temaområden (ett eller flera). Möjlighet att involvera ytterligare tjänstepersoner i arbetet.	Denna handledning Temablad 1-8
4 Kunskapshöjande och förankrande moment	Öka kunskapen om trafiksäkerhet och förankra trafiksäkerhetsarbetet med beslutsfattare (politiker och förvaltningsledning) och tjänstepersoner.	Denna handledning
5 Handlingsplan*	Peka ut prioriterade förbättringsaktiviteter utifrån kartläggningen av nuläget.	Denna handledning
6 Uppföljning av Trafiksäkerhetslyftet	Återkomma till Trafiksäkerhetslyftet regelbundet. Följa upp vilka av aktiviteterna i handlingsplanen som avverkats. Uppdatera kartläggningen av nuläget och se hur resultatet utvecklats.	Denna handledning
7 Dokumentation	Dokumentera genomförandet och resultatet från Trafiksäkerhetslyftet.	Denna handledning

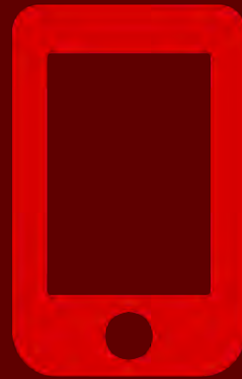
Fördjupningar inom valda områden



Lanseringswebbinarium

- SKR planerar tillsammans med Trafikverket och Trivector ett lanseringswebbinarium för Trafiksäkerhetslyftet.
- Preliminärt fredag 16 juni kl. 9-12.
- Inbjudan kommer skickas ut.
- Håll utkik på SKRs evenemangskalender på skr.se.
- Prenumerera på "Aktuellt om trafik och infrastruktur".

Tack!



menti.com

Kod: 2691 8051

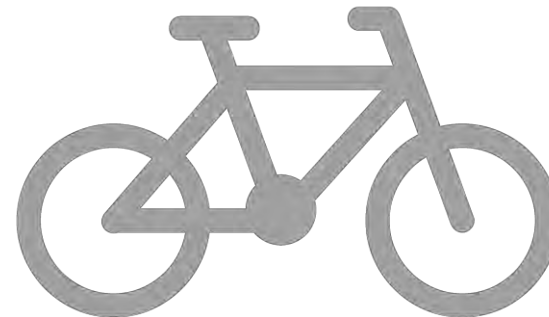
Stadsmiljöavtal

Möjligheter för ökad säker cykling

Elin Sandberg, Trafikverket

Allmänt om stadsmiljöavtalen

- Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.
- 6 miljarder kr (=1 miljard kr per år) till stadsmiljöavtalen 2022-2027 i Nationell plan för transportsystemet (2022-2033).
- Medfinansiering kan lämnas med *högst* 50 procent av åtgärdernas byggkostnader.
- Kommuner och regioner kan söka medfinansiering.



Stöd för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik och cykeltrafik eller hållbara godstransportlösningar

Energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser

God bebyggd miljö

Innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar

Ökat bostadsbyggande

Ökad andel hållbara transporter



Medfinansierade åtgärder

Motprestationer

Övriga åtgärder

Uppföljning

Vilka åtgärder kan stöd sökas för?

- Investeringar för kollektivtrafik, cykeltrafik och hållbara godstransportlösningar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt transportbehov. (2 §)
- Investeringar i en anläggning eller del av anläggning för att demonstrera eller prova nya transportlösningar för lokal eller regional kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransport. (3 §)

OBSERVERA ATT

- Åtgärderna får inte ha påbörjats när ansökan lämnas in. (5 §)
- Åtgärder och motprestationer ska ha slutdatum senast 2027 (1 §).



I stadsmiljö!

Ordinarie ansökningsomgångar 2015-2022 samt tillfällig cykelsatsning 2021-2022

- 183 ansökningar har beviljats stöd.
- 104 kommuner och regioner.
- Drygt 8 miljarder kronor fördelade.

I stadsmiljöavtalen från 2018 ingår

- över 260 km gång- och cykelbanor och
- över 450 säkra gcm-passager.

Totalt 2015-2022 rör det sig om

- Cirka 490 åtgärder
- Drygt 1000 motprestationer

varav

- 61 procent av åtgärderna är renodlade cykelåtgärder.
- 8 procent av åtgärderna är kombinerade kollektivtrafik- och cykeltrafikåtgärder.

Exempel på åtgärder och motprestationer



Katrineholm. Foto: Katrineholms kommun.



Göteborg. Foto: Lucas Wallgren.



Lund. Foto: Kristina Strand Larsson.



Trollhättan. Foto: Andreas Emanuelsson.



Stockholm. Foto: Trafikkontoret, Stockholms stad



Malmö. Foto: Per Wisenborn.

Exempel på motprestationer



Malmö. Foto: Jesper Nordlund

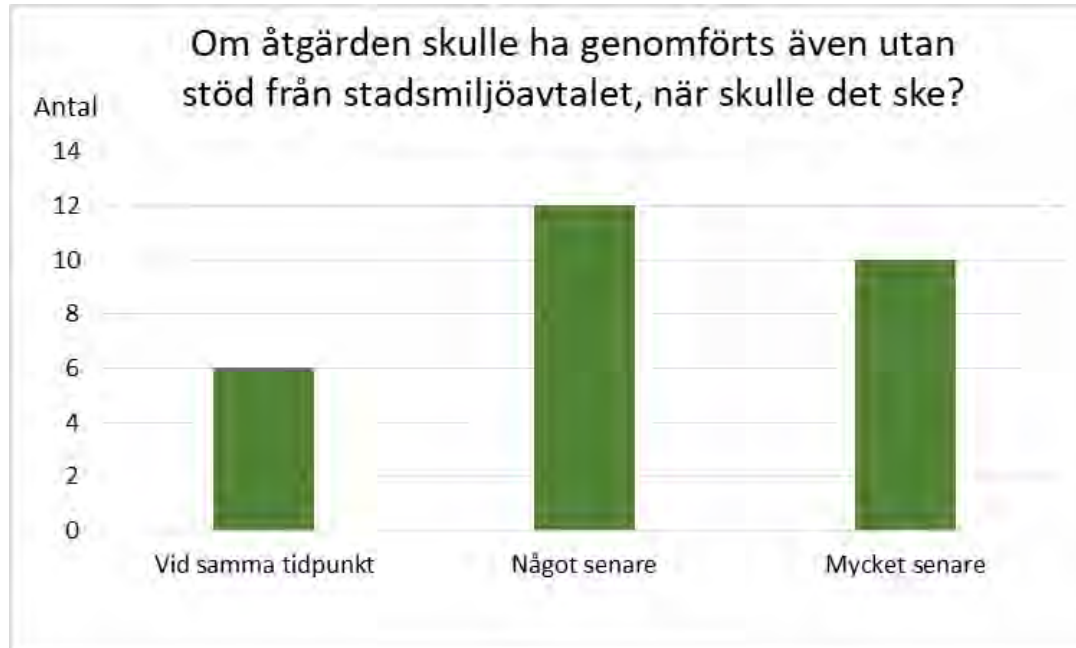


Kalmar.



Luleå.

Vad har stadsmiljöavtalen betytt?



Nästa utlysning

Nästa utlysning är preliminärt öppen oktober 2023 till januari 2024.

Information finns på

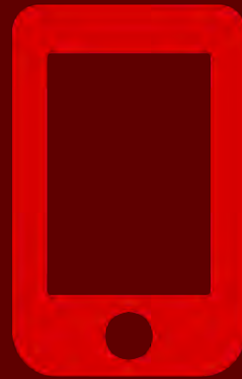
www.trafikverket.se/stadsmiljoavtal.





Till sist...

...Ha gärna dialog med
Trafikverket!



Frågestund!

Kod: 2691 8051

(Skriv gärna till vem frågan ställs)

Tack för din medverkan!



Har du idéer på punkter till nästa webinarium - Säker cykling?

Hör av dig till: Jörgen Persson eller Eleonor Mörk

jorgen.persson@trafikverket
eleonor.mork@trafikverket.se



Tack för idag!