

# Samverkan för säker cykling och gångtrafik

NTF:s Nollvisionskonferens  
Stockholm

Johan Lindberg  
2018-05-02



# TRAFIKVERKET



# Nollvisionen – en förutsättning för en hållbar och attraktiv stadstrafik

Hållbara vägtransporter måste vara säkra

Säker vägtrafik definieras genom Nollvisionen

Nollvisionen uppnås via uppsatta etappmål



# Hållbara vägtransporter måste vara säkra

- Agenda 2030, delmål 3.6:
  - *Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen*
- Agenda 2030, delmål 11.2:
  - *Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra... transportsystem för alla...*
- God bebyggd miljö, precisering Hälsa och säkerhet:
  - *Människor utsätts inte för ... oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker*



# Säker vägtrafik definieras genom Nollvisionen



Riksdagen, oktober 1997:

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet  
... samt att vägtransportsystemets utformning, funktion och användning skall anpassas till de krav som följer av detta.

# Ett säkert system – flera icke utbytbara delar

Upp till 95 % reduktion av mycket allvarliga skador



## Vägen

Anpassade hastigheter



## Fordonet

Autobroms + vänlig front



## Trafikanten

Cykelhjälm

# Nollvisionen uppnås via uppsatta etappmål

## Etappmål 2020 – en del av Hänsynsmålet

- Max 220 omkomna
- Max 4100 allvarligt skadade

Förslag till **nytt etappmål för år 2030** har varit på remiss. Hur tufft blir det och kommer målet även inkludera suicid och fallolyckor?



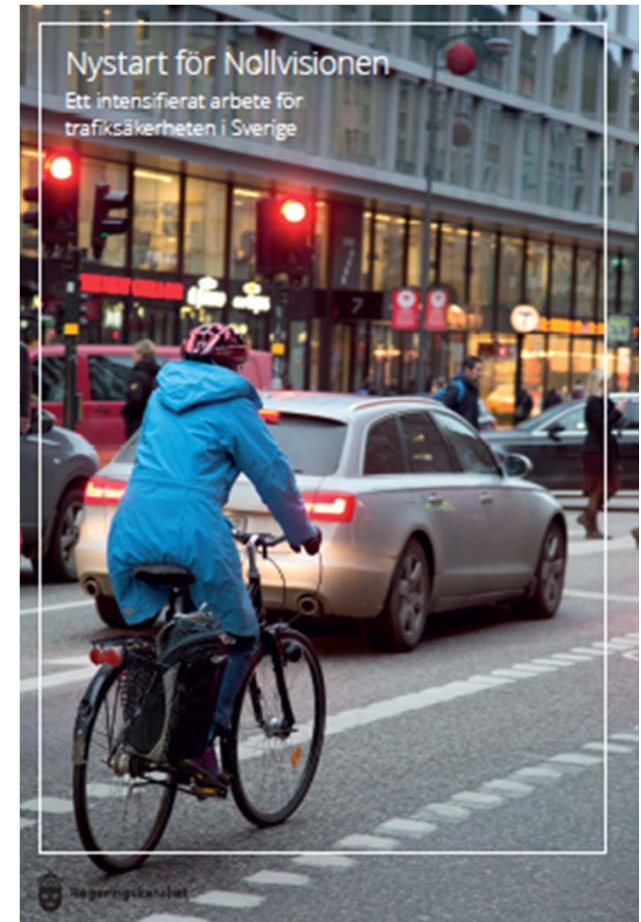


# Nystart för Nollvisionen – ökat engagemang för en säkrare trafik!

”Trafiksäkerhetsarbetet bygger i hög grad på samverkan och **ett fortsatt engagemang och ansvarstagande hos berörda aktörer är avgörande för arbetets framgång.**”

”De senaste åren tycks minskningen av antalet omkomna ha stannat av, och **det är därför hög tid att få till stånd ett intensifierat trafiksäkerhetsarbete** – en nystart i arbetet för att nå nollvisionen.”

”Trafikolyckor bedöms av WHO vara den femte vanligaste dödsorsaken i världen 2030. Denna nystart är således också ett **bidrag till arbetet för att nå de globala målen om hållbar utveckling**, antagna av FN 2015.”



# Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik

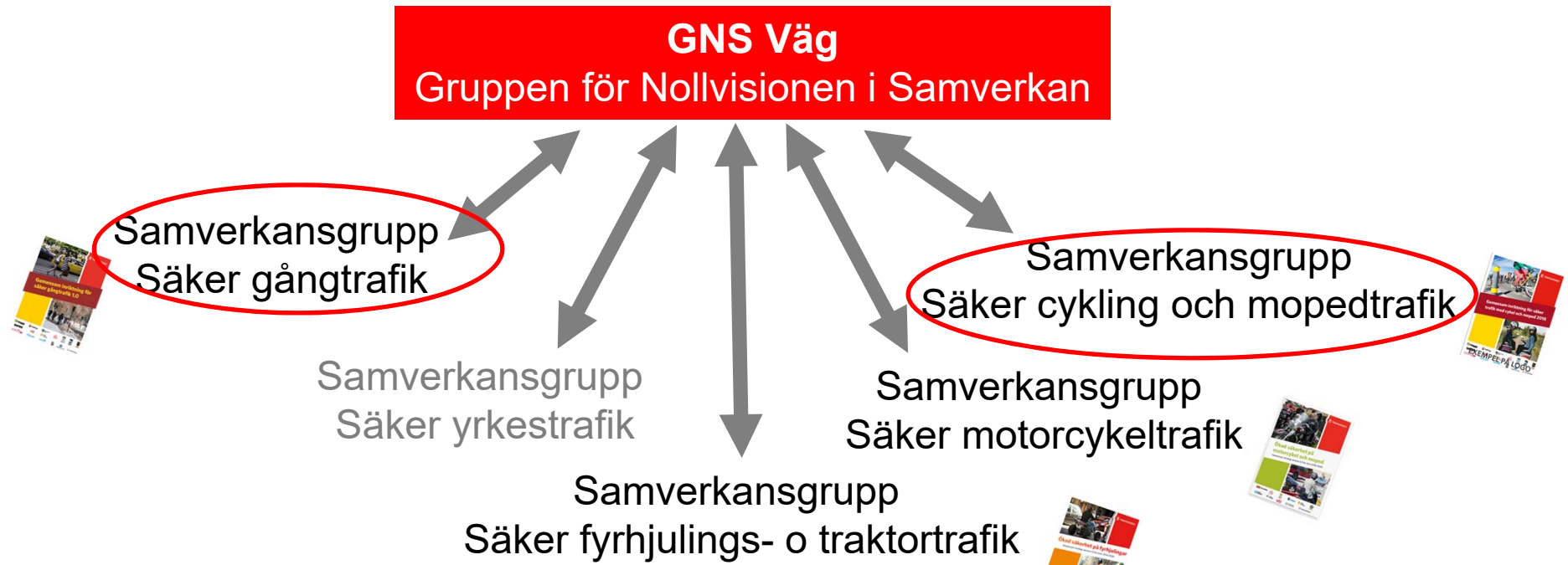
- **Sammankalla och föra dialog** med berörda myndigheter och aktörer.
- Ansvara för att det årligen tas fram en detaljerad **uppföljning av trafiksäkerhetsläget** som är till nytta för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och genomförande av sin verksamhet kopplat till vägtrafiksäkerhet.
- Vid behov föreslå gemensam verksamhetsutveckling där **enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten**.
- Förvalta, utveckla och **sprida kunskap om nollvisionen** som säkerhetsfilosofi.

---

I uppdrag ingår att i samråd med berörda aktörer ta fram en beskrivning av hur samverkan i praktiken ska utformas. Uppdraget ska återrapporteras senast den 31 maj varje år.



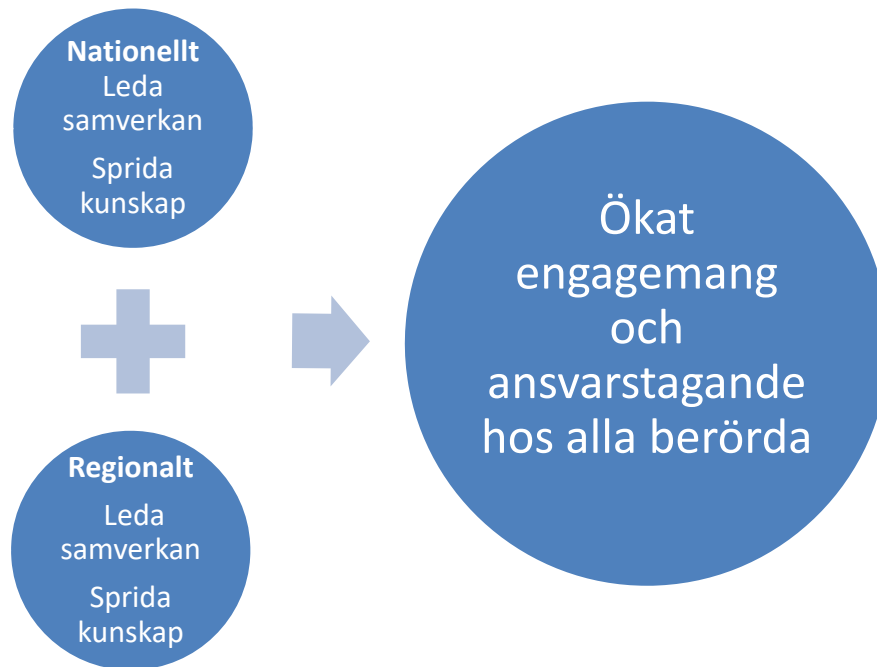
# GNS Samverkansgrupper - viktig del av den nationella samverkan för säker trafik



# Leda samverkan och sprida kunskap - både nationellt - regionalt

- Regeringskansliet
- Polisen
- Transportstyrelsen
- Övriga statliga myndigheter
- SKL
- Branschorganisationer
- Intresseorganisationer

- Kommunerna: Fysisk planering/  
Trafikplanering/Underhåll
- Kommunerna: Sociala/  
skola/räddningstjänst
- Länsplaneupprättarna
- Länsstyrelserna
- Kollektivtrafikmyndigheterna

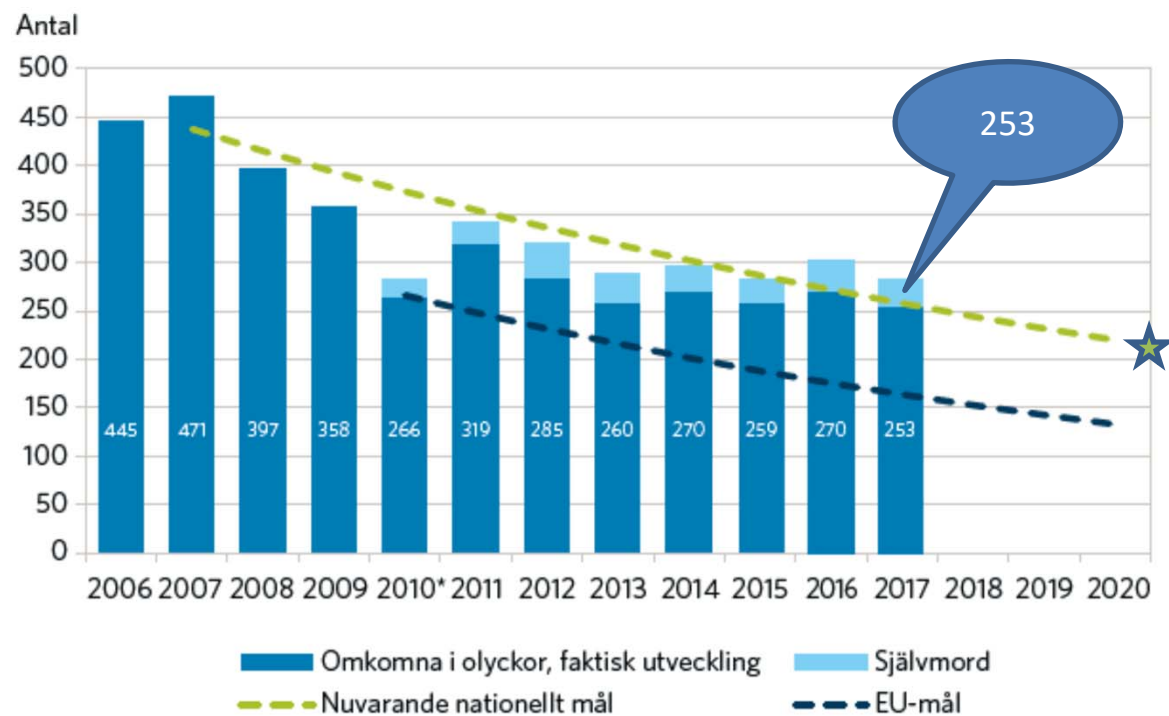


# Trafikverket stärker samverkan med berörda myndigheter och aktörer under 2018

*Några exempel  
på samverkan*

- Analysrapport 2017
- Nationell resultatkonferens den 25 april
- Aktionsplan för en säker vägtrafik 2019 – 2022, fokus på åtgärder: Säker hastighet, Säker cykling och Nykter trafik
- Fördjupad dialog med enskilda aktörer både regionalt och nationellt
- Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped
- Samverkan för en säker yrkestrafik
- Investering, trimning och underhåll av säkra statliga vägar
- Ökad övervakning av hastigheter och nykterhet

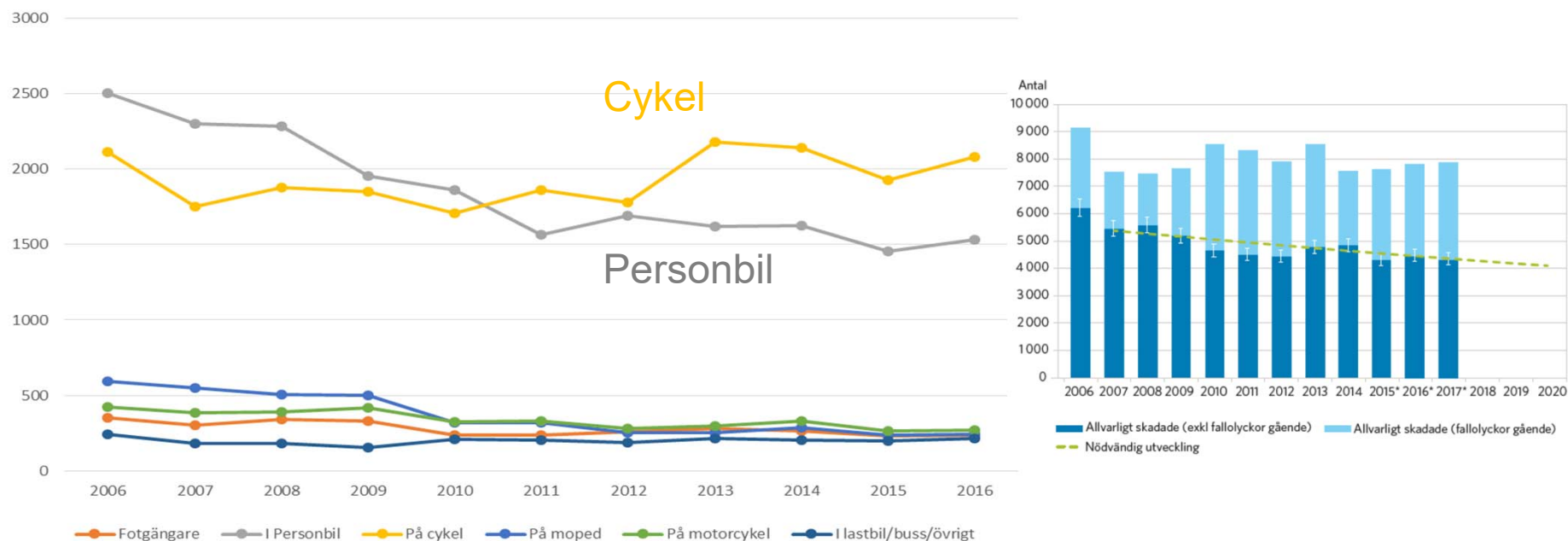
# Minskningen av antal omkomna har stannat av



Etappmål 2020:  
Max 220 omkomna

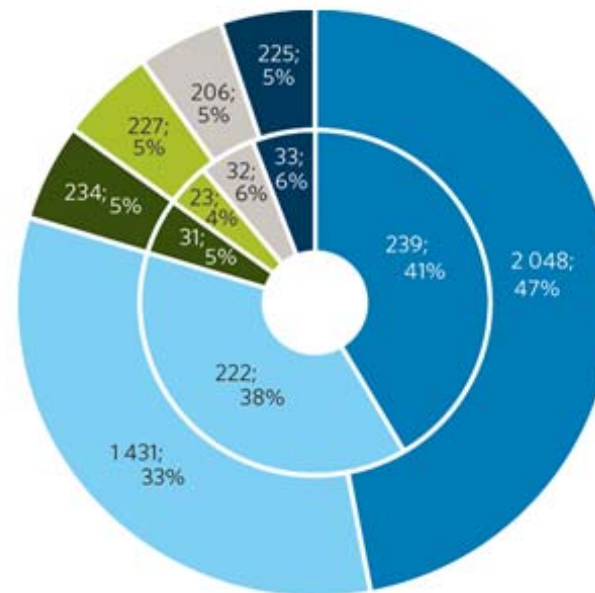
# Minskningen av allvarligt skadade har stannat av

Etappmål 2020: Max 4100 allvarligt skadade. År 2017 skadas 4400 allvarligt.



Källa: Strada. Data har justerats bakåt i tiden för sjukhus som då ännu ej börjat rapportera, samt rutinförändringar fr.o.m. 2015

## Prognostiserat antal/andel allvarligt skadade (yttre cirkeln) och mycket allvarligt skadade (inre cirkeln) 2017



■ Cykel ■ Personbil ■ Motorcykel ■ Moped ■ Fotgängare ■ Buss/lastbil/övrigt



# Kraftsamling 2020 – tillsammans kan vi nå målet!

Alla kan bidra inom flera olika områden! Det har vi redan sett goda exempel på!

## Prioriterade insatsområden

- Säker hastighet
- Säker cykling
- Nykter vägtrafik
- **Säker gångtrafik**  
(omfattas ej av etappmålet)



# Inriktning för säker trafik med cykel och moped

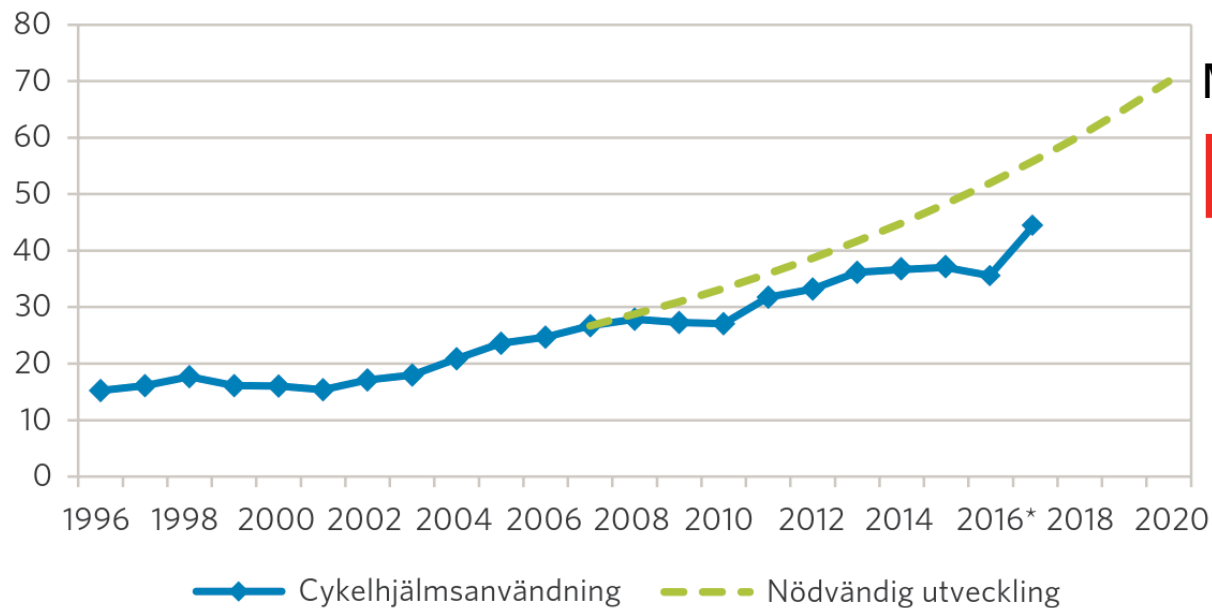
## Prioriterade insatsområden:

- Säker infrastruktur
- Drift och underhåll med god kvalitet
- Säkra cyklar, mopeder, personbilar, tunga fordon
- Ökad användning av hjälm och annan skyddsutrustning
- Beteendepåverkande insatser



# Andel observerade cyklister med cykelhjälm 1996–2017 samt nödvändig utveckling till 2020

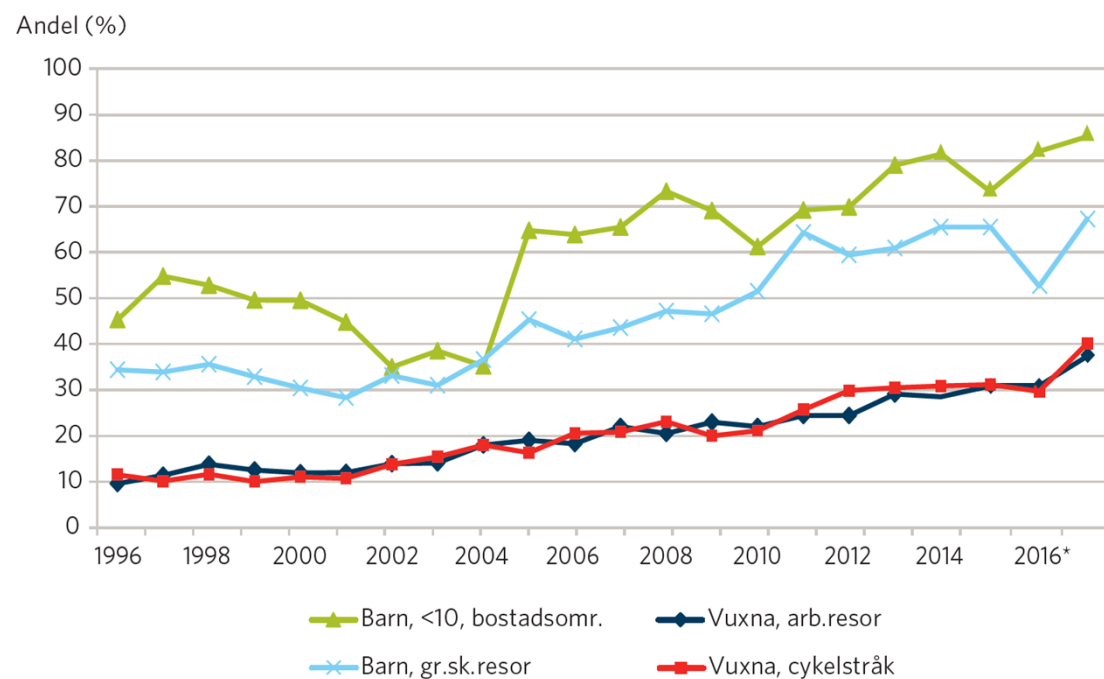
Andel (%)



Mål 2020: 70 %

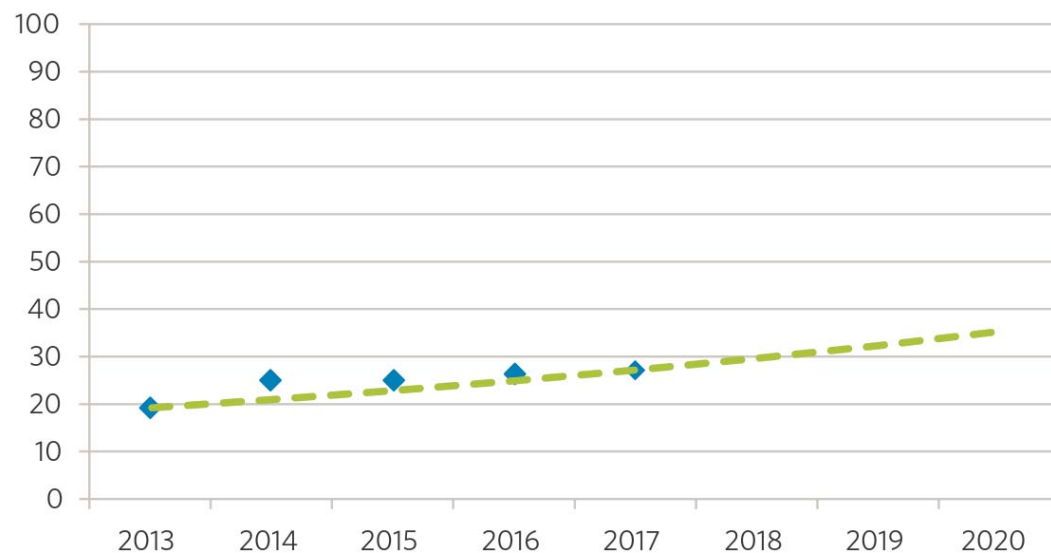
Ej i linje med nödvändig utveckling

# Användning av cykelhjälm för olika åldersgrupper 1996-2017



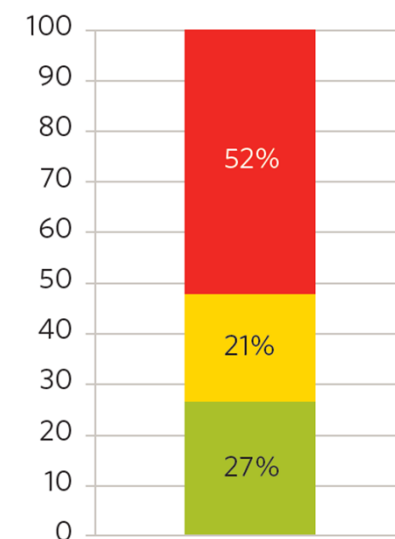
# Andel GCM-passager med god kvalitet 2013–2017 samt nödvändig utveckling till 2020

Andel (%)



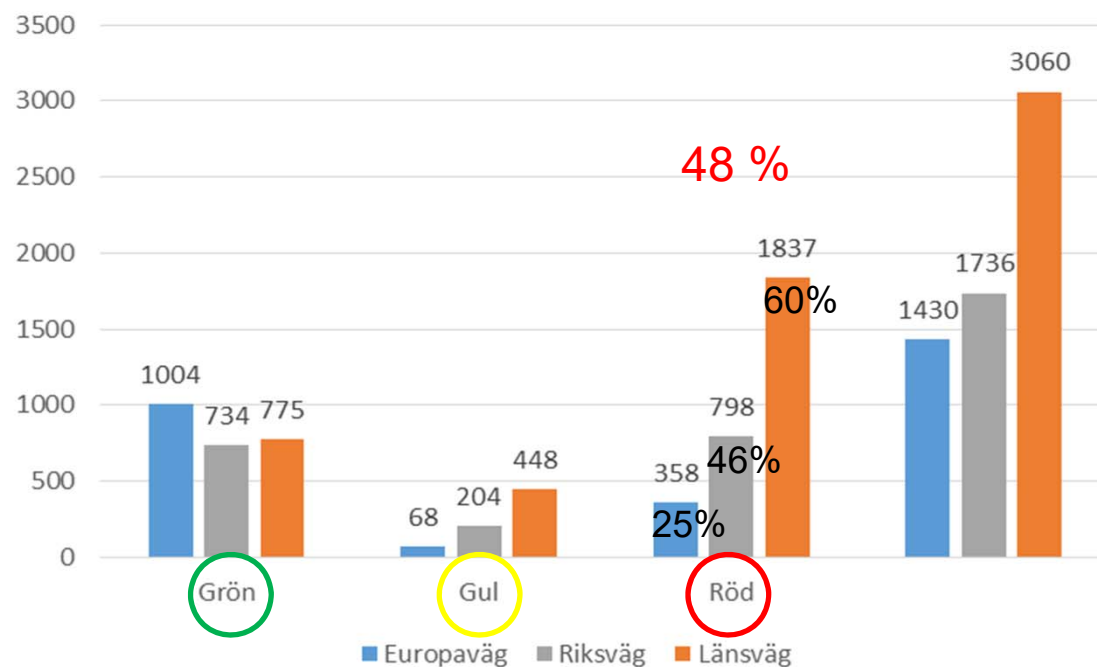
◆ Andel säkra GCM-passager    - - - Nödvändig utveckling

Andel (%)



■ God kvalitet    ■ Mindre god kvalitet    ■ Låg kvalitet

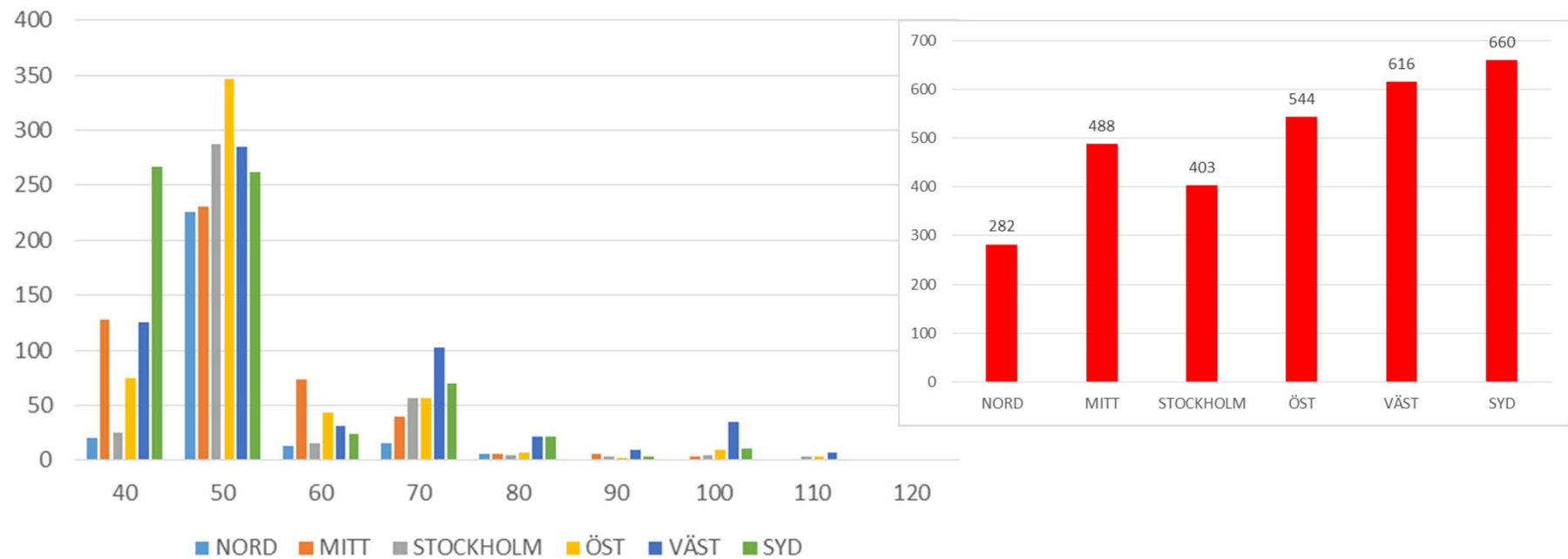
# Antal GCM-passager med god, mindre god och låg kvalitet på Europa-, riks- och länsvägar 0-500 (n=6226)



OBS!! Inventering i Stockholm ännu ej komplett



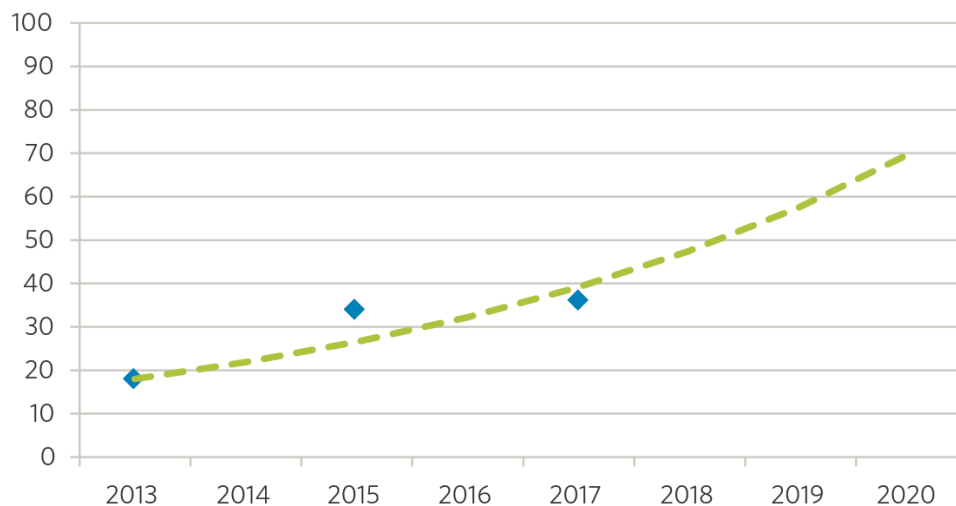
# Antal GCM-passager med låg kvalitet på Europa-, riksvägar-, och länsvägar 0-500 fördelat efter hastighetsgräns (n=2993)



OBS!! Inventering i Stockholm ännu ej komplett

# Andel kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av prioriterade cykelvägar samt nödvändig utveckling till 2020

Andel (%)

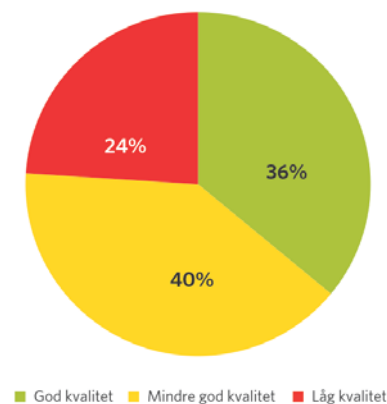


◆ Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av GC-vägar

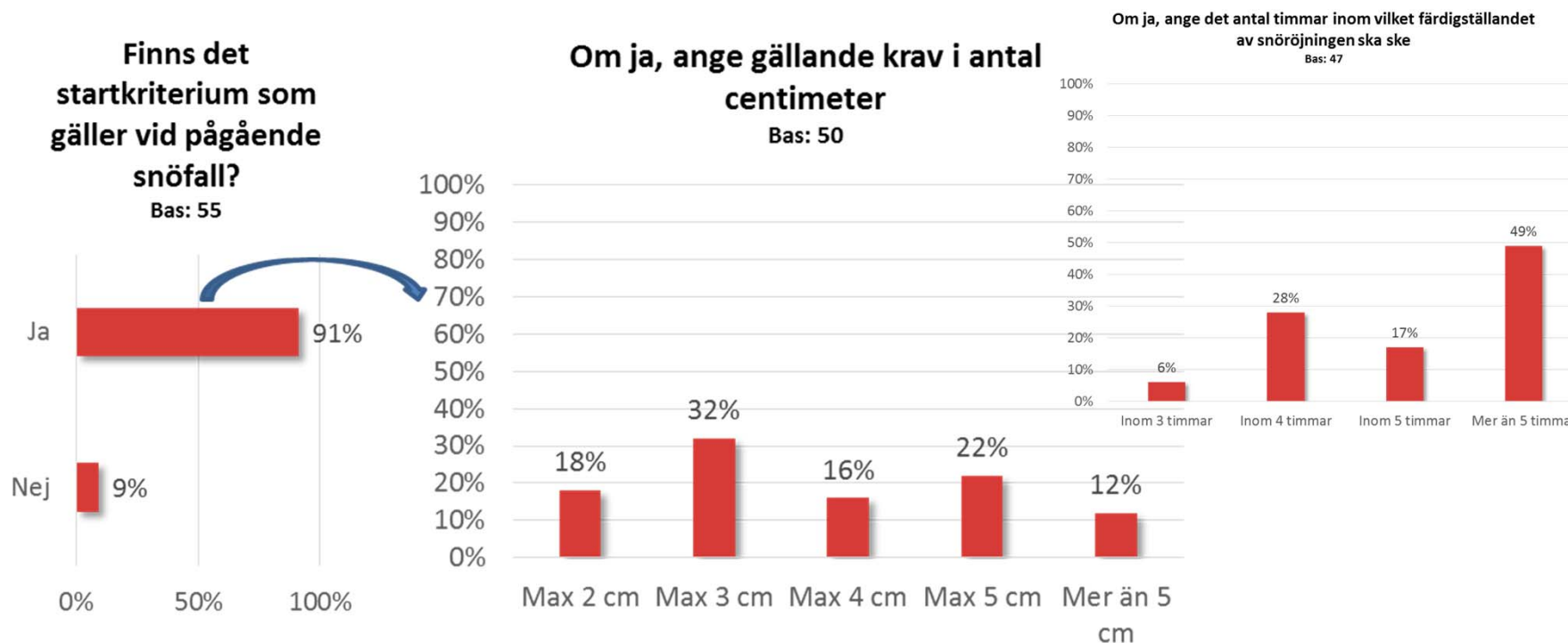
--- Nödvändig utveckling

Mål 2020: 70 %

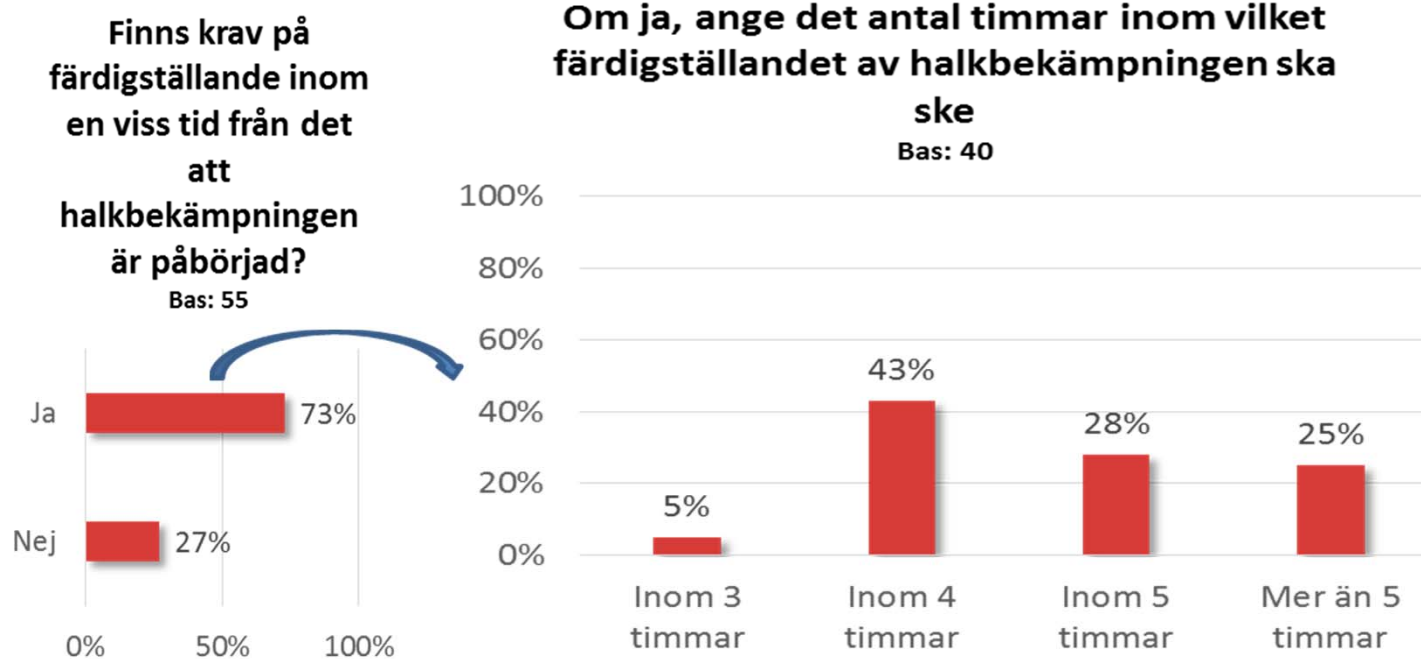
Ej i linje med nödvändig utveckling



# Startkriterium vid pågående snöfall



# Krav på färdigställande av halkbekämpning

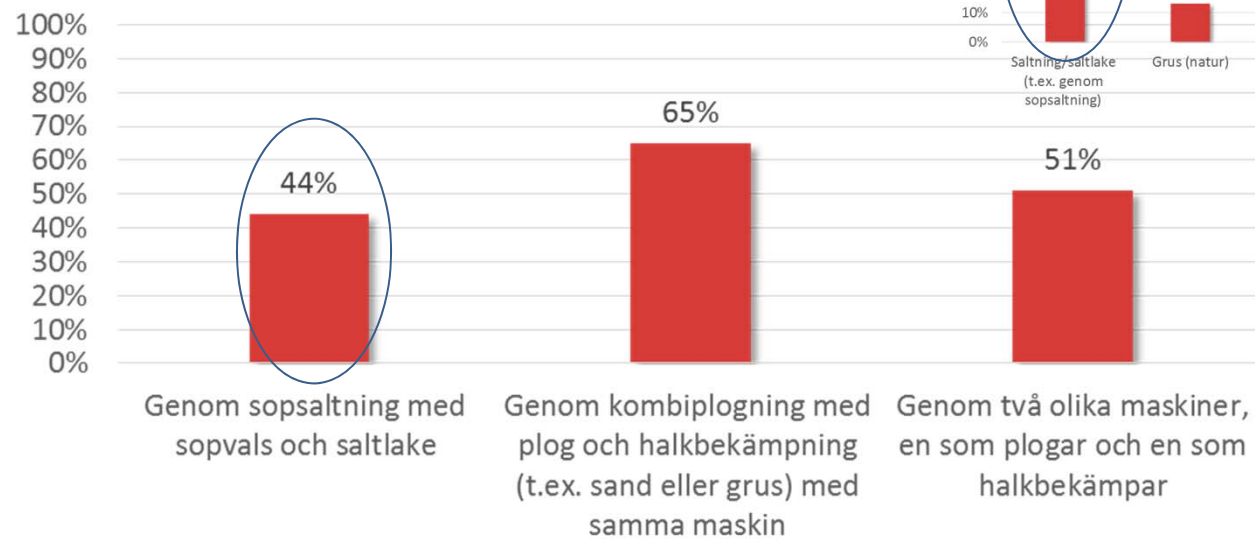


# Metod för halkbekämpning

## Hur sker halkbekämpning?

Flera svarsalternativ möjliga

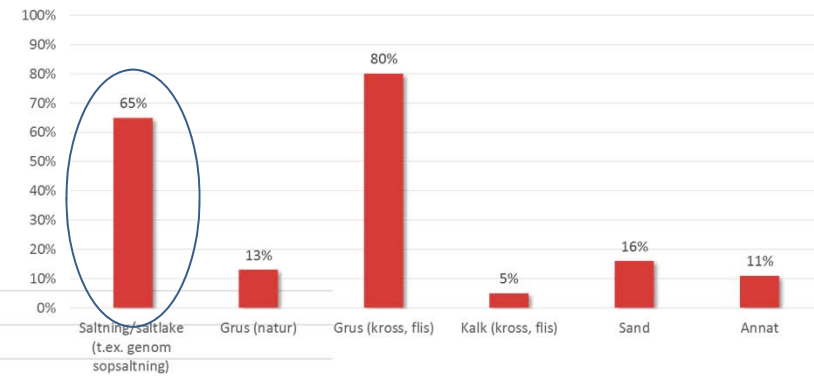
Bas: 55



## Vilka metoder används vid halkbekämpning?

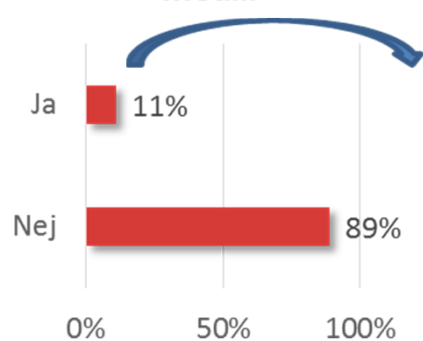
Flera svarsalternativ möjliga

Bas: 55



# Sopning av grus vid barmark under vinterperioden

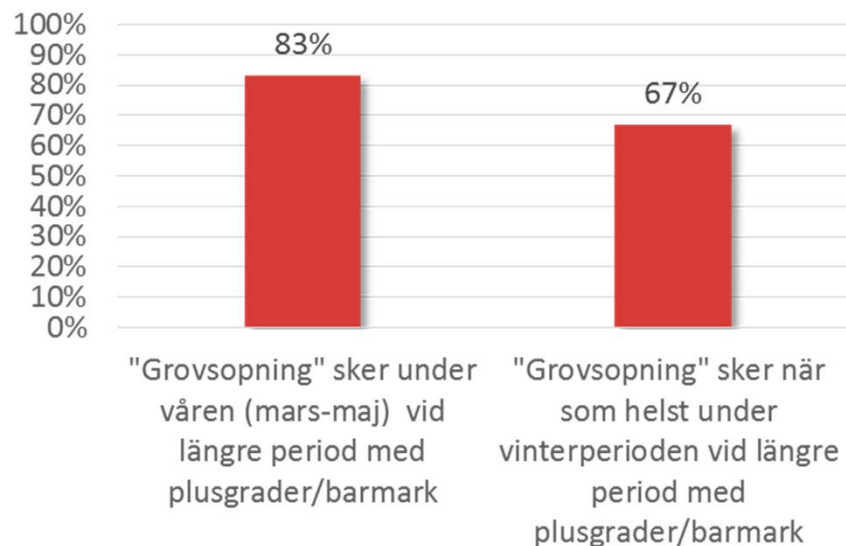
Finns det några krav på att grus/sand ska tas upp/sopas undan under vinterperioden vid en längre period med...



## Om ja, vilka krav ställs?

Flera svarsalternativ möjliga

Bas: 6





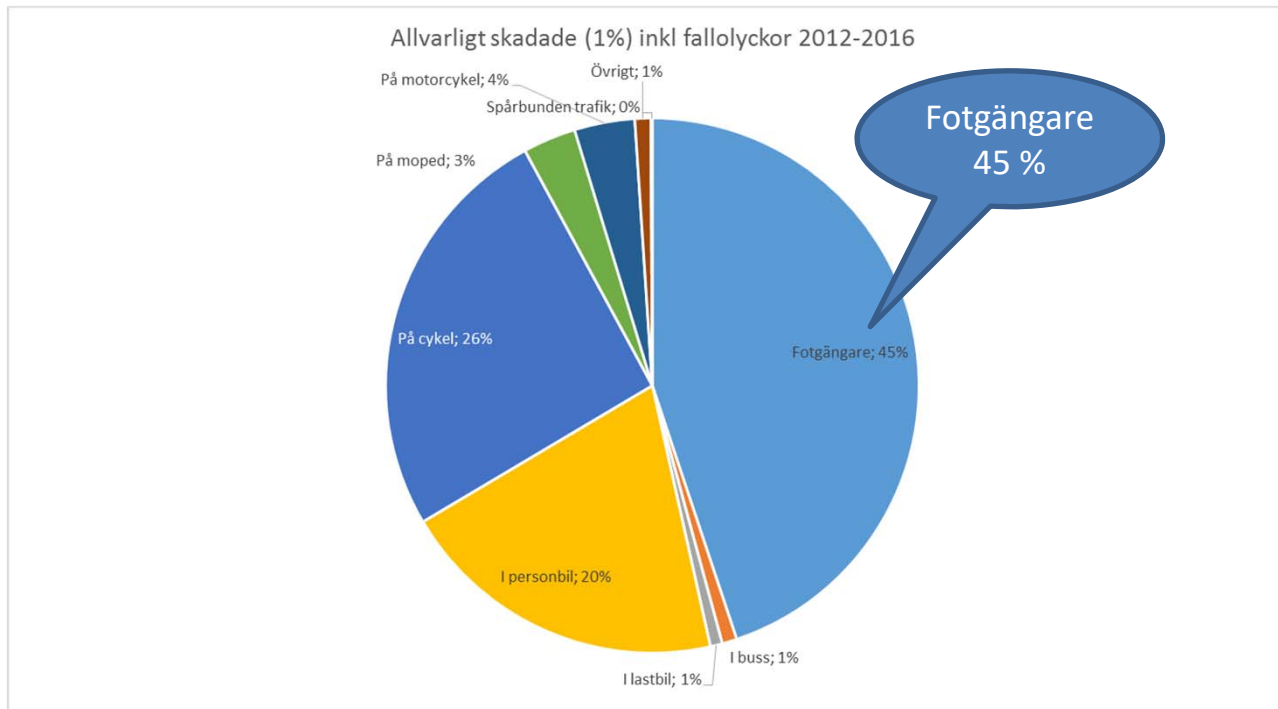
# Inriktning för säker gångtrafik

## Prioriterade insatsområden:

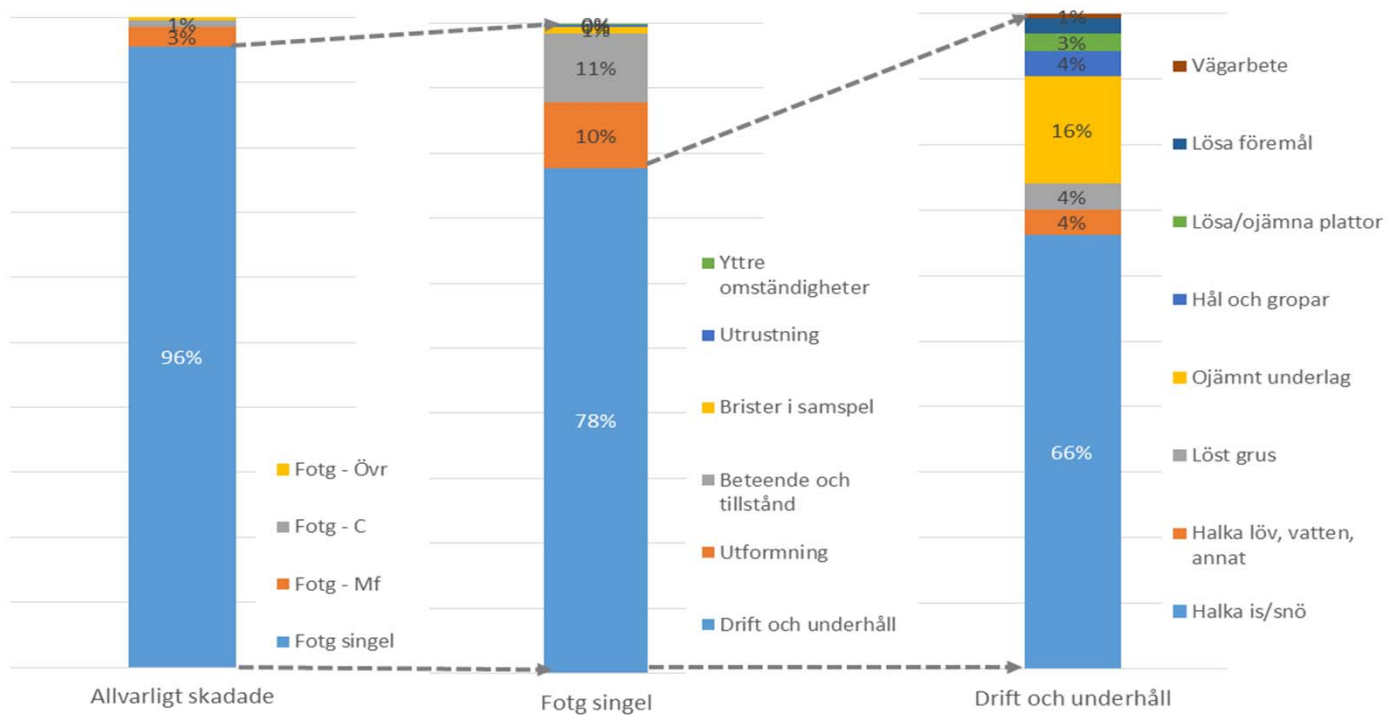
- Säker utformning av gåendes infrastruktur
- Drift och underhåll för säker gångtrafik
- Säkra vinterskor och smarta skydd
- Säkra beteenden och användning av skydd och reflexer
- Fordonsutveckling för säkert samspel med gående



# Allvarligt skadade i trafiken, per trafikantkategori under åren 2012-2016, inklusive fallolyckor

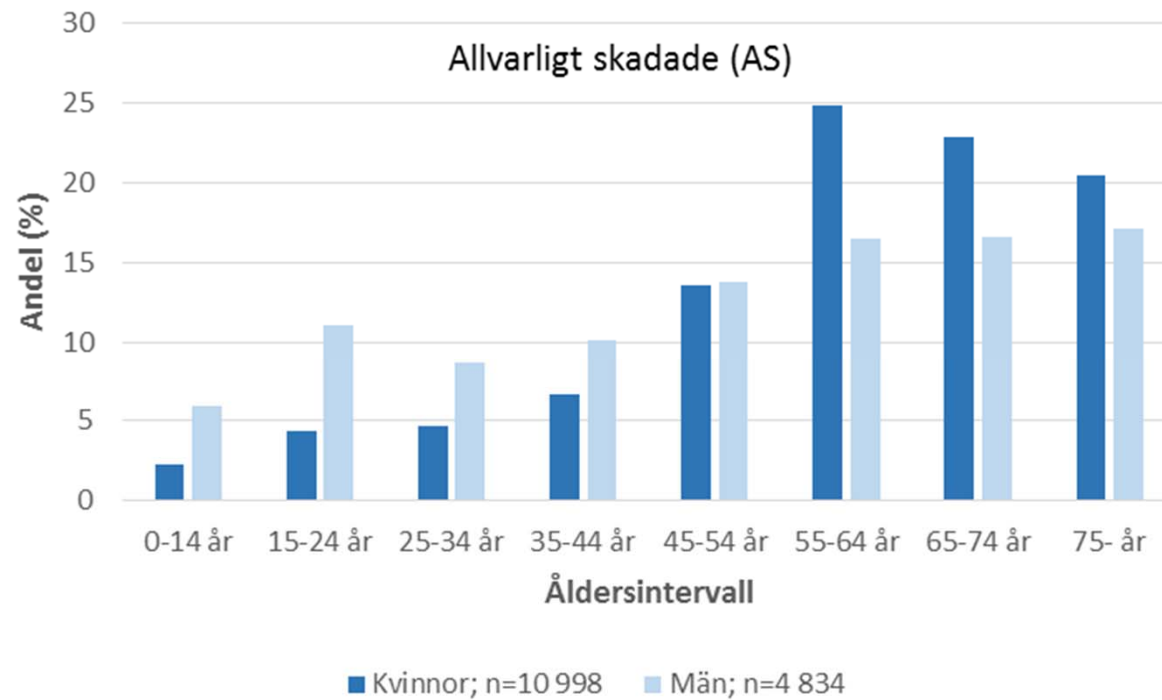


# Allvarligt skadade – mest fallolyckor

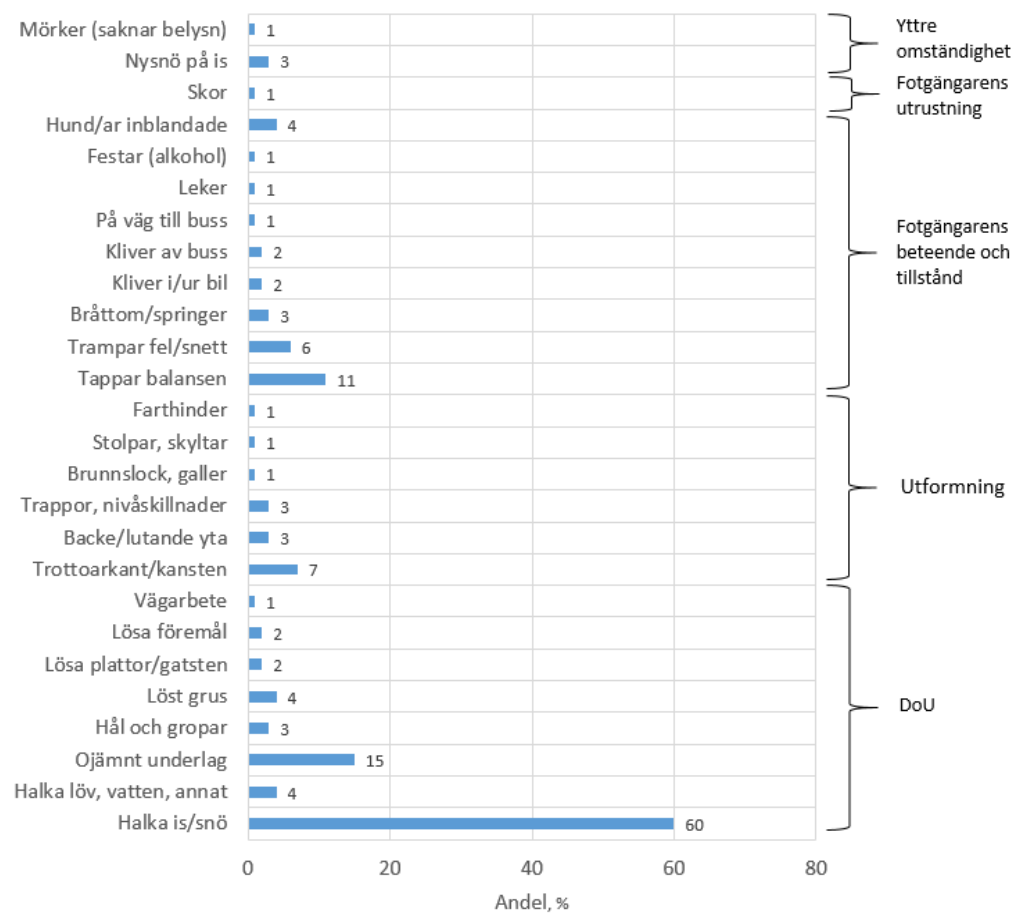


**Monica Berntman**  
 Bulletin 295 – 2015  
 LTH, Lunds  
 universitet

# Allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor



# Orsaker till att fotgängare skadas allvarligt i fallolyckor





NOLLVISIONEN  
TILLSAMMANS  
RÄDDAR VI LIV

[johan.lindberg@trafikverket.se](mailto:johan.lindberg@trafikverket.se)