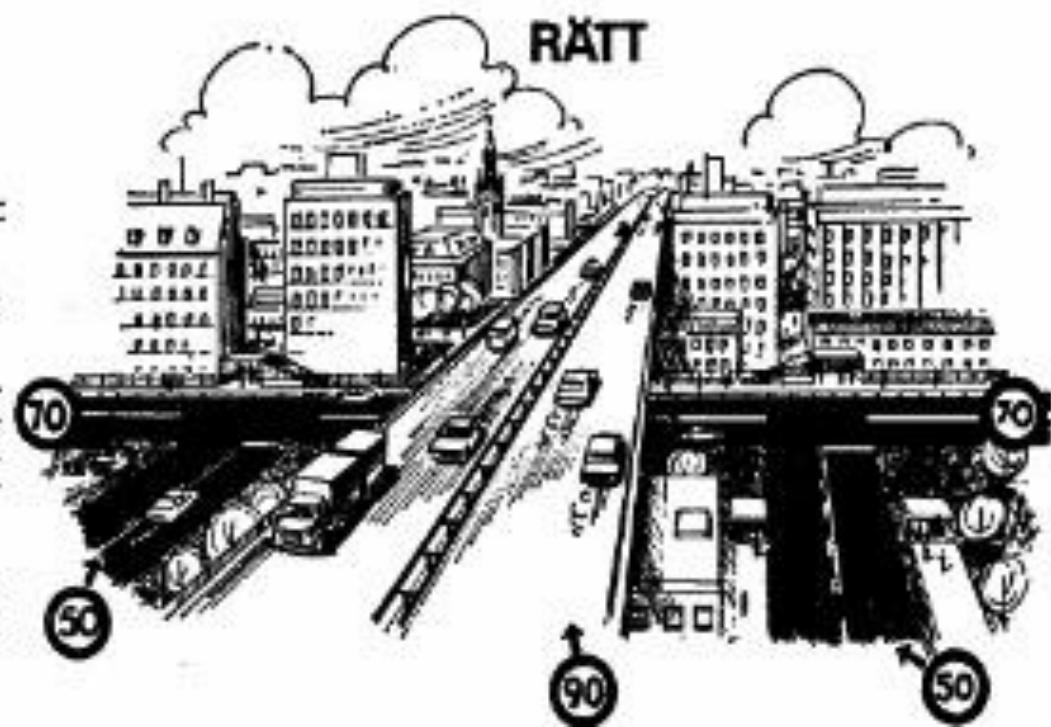








# SCAFT 68



SCAFT 68





Högertrafikomläggningen, the day where traffic in Sweden switched from the left to the right side of the road 1967















## Ur Correns bildarkiv



Liten Karin Hoffsten, mamma mannekängen Marianne Hoffsten och pappa, orkesterledaren och musikern Gunnar Hoffsten, gjorde välvilligt reklam för bilhjälmarna som skulle rädda oss från svåra skador när högertrafiken infördes.



Claes Tingvall

är **pappa till Nollvisionen**





# **NOLLVISIONEN 20 ÅR** ETT SÄKERT SYSTEM?

**TYLÖSANDSSEMINARIET**  
**12 - 13 SEPT 2017**



















TSO 463

MST

KARLAVAGNEN

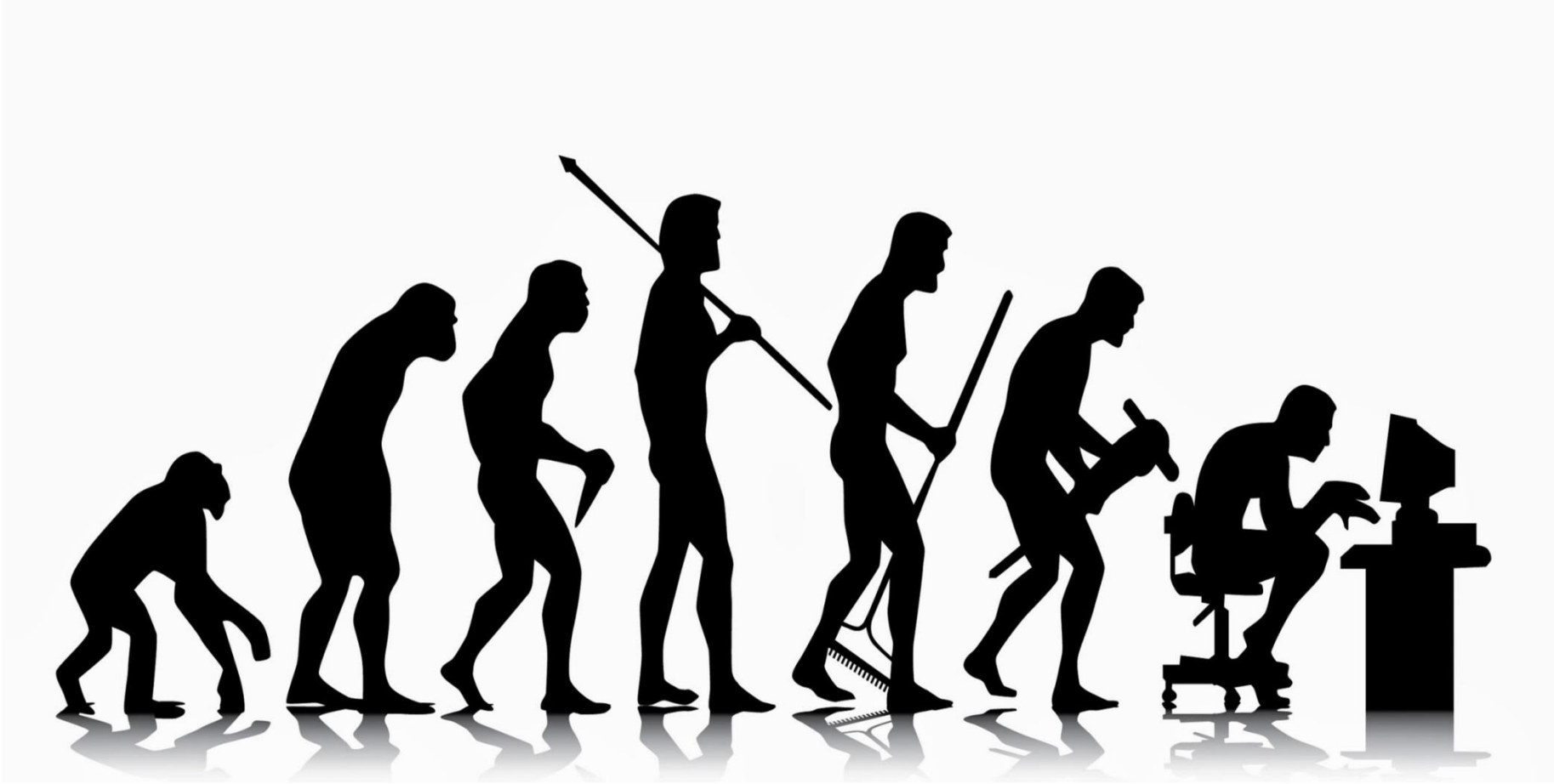
MST



Varför



?







hälsa

förbättrad hälsa

20x

olyckor

luftföroreningar



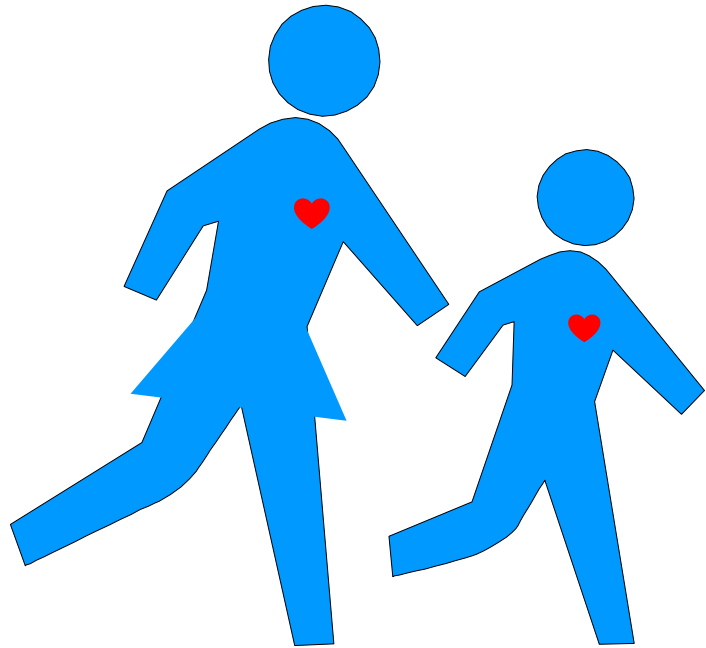
**Table 1.2 Quantified relative risk of all-cause mortality for cyclists compared to non-cyclists**

Relative risk expressed as a ratio of *all cause mortality of cyclists* compared to non-cyclists after controlling for confounding factors (age, gender, education, etc.) – e.g. a relative risk result of 0.70 indicates that a cyclist has a 30% reduction in risk of death compared to a similar non-cyclist.

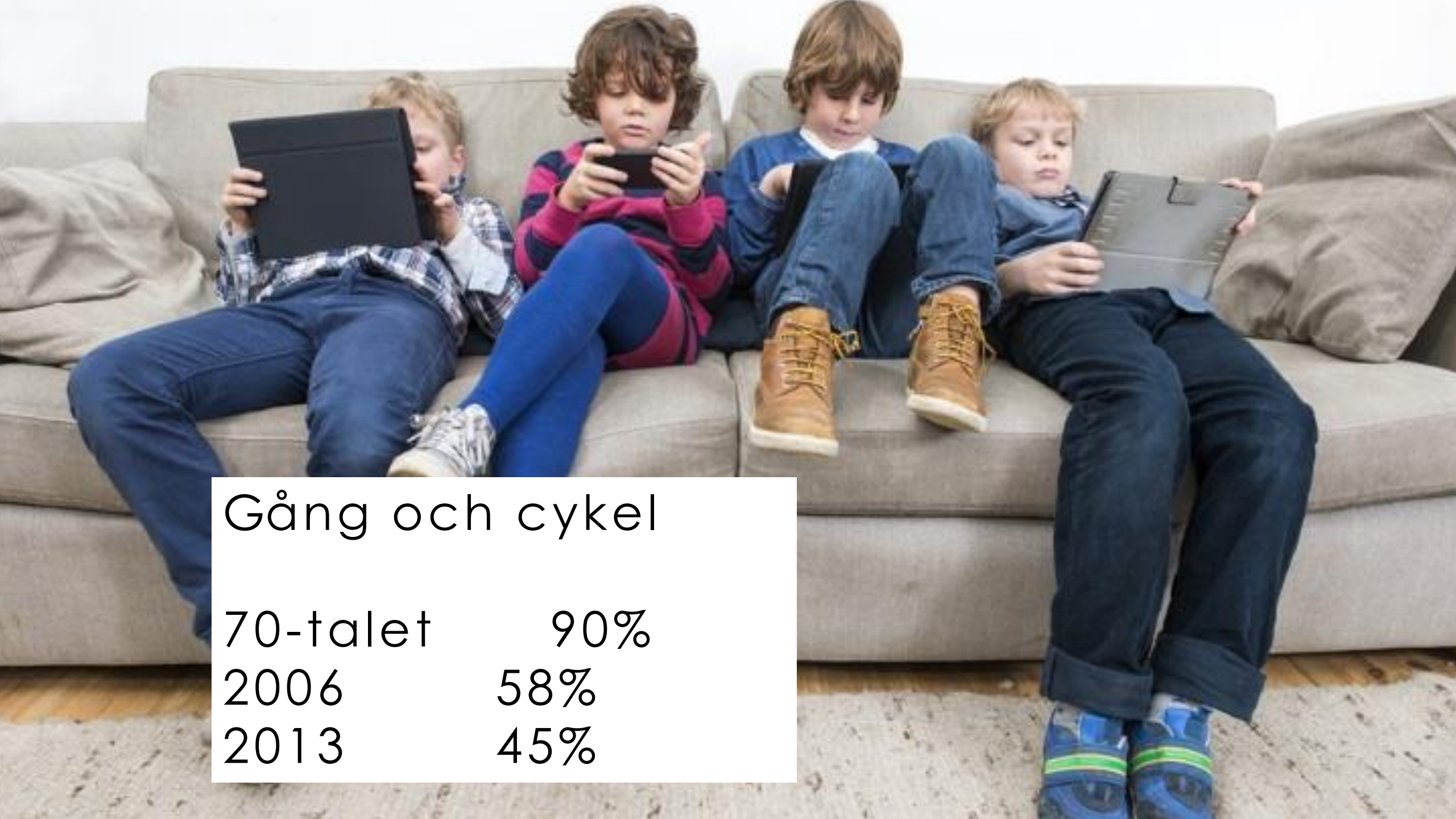
Location	Relative mortality risk (cycling/non-cycling)	Confidence interval	Study
Copenhagen, DK	<b>0.72</b>	0.57-0.91	Anderson <i>et al</i> , 2000
China	<b>0.79</b>	0.61-1.01	Matthews <i>et al</i> , 2007
China (high activity)	<b>0.66</b>	0.40-1.07	Matthews <i>et al</i> , 2007
Finland	<b>0.78</b>	0.65-0.92	Hu <i>et al</i> , 2004
Finland (high activity)	<b>0.69</b>	0.57-0.84	Hu <i>et al</i> , 2004







-15%



## Gång och cykel

70-talet	90%
2006	58%
2013	45%











ANALYSRAPPORT

# Översyn av etappmål för säkerhet på väg

*till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050*



<b><i>Räkneexempel på olika åtgärders och insatsers potentiella effekter till 2020.</i></b>	<b>Effekt</b>	
	<b>Färre omkomna på årsbasis</b>	<b>Färre allvarligt skadade på årsbasis</b>
<b>Nya föreskrifter och utformningskrav för utformning och skötsel av säker cykelinfrastruktur</b>	<b>1</b>	<b>78</b>
<b>40 km/tim ersätter 50 km/tim som bashastighet inom tätbebyggt område</b>	<b>6</b>	<b>48</b>
<b>Alla tjänstebilar får tillvalsutrustning för säkerhet</b>	<b>5</b>	<b>45</b>
<b>Skärpta standardkrav och bättre uppföljning av vinterväghållning för cyklister</b>	<b>0</b>	<b>38</b>
<b>En fjärdedel av trafiken använder stödjande system för rätt hastighet</b>	<b>4</b>	<b>28</b>
<b>Fördubblad utbyggnad av säkra passager på kommunala gator</b>	<b>6</b>	<b>26</b>
<b>Vägbanor med godkänd friktion, fri från rullgrus</b>	<b>0</b>	<b>20</b>

Källa: Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick





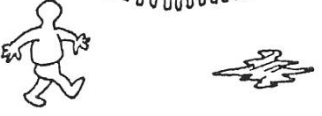

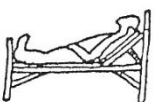
## HADDONS PREVENTIONSSTEG

Vi måste röra oss upp i stegen, det blir mer hållbart och mer robust.

Hur kan vi förebygga risker och olyckor?

– Maria Krafft (Tylösandsseminariet 2017)


Det viktigaste för att öka cykeltrafikens säkerhet blir således att vidta åtgärder som förebygger olyckor.

1. *Eliminera risken* 
2. *Separera risken* 
3. *Isolera risken* 
4. *Modifiera risken* 
5. *Utrusta för att klara risken* 
6. *Träna och instruera* 
7. *Varna för risken* 
8. *Övervaka* 
9. *Rädda om olycka inträffat* 
10. *Lindra och återställ skadan* 

#MOVING  
BEYOND  
ZERO





A graphic design featuring a bright yellow rectangular background tilted at an angle. The text "# MOVING BEYOND ZERO" is written in a bold, black, sans-serif font, also following the tilt. Two thick black horizontal lines are positioned above and below the text, parallel to the background's orientation.

**# MOVING  
BEYOND  
ZERO**













Perceived safety  
Real safety





**How most traffic engineers see your city**



**How cities should be designed**

<b><i>Räkneexempel på olika åtgärders och insatsers potentiella effekter till 2020.</i></b>	<b>Effekt</b>	
	<b>Färre omkomna på årsbasis</b>	<b>Färre allvarligt skadade på årsbasis</b>
<b>Nya föreskrifter och utformningskrav för utformning och skötsel av säker cykelinfrastruktur</b>	<b>1</b>	<b>78</b>
<b>40 km/tim ersätter 50 km/tim som bashastighet inom tätbebyggt område</b>	<b>6</b>	<b>48</b>
<b>Alla tjänstebilar får tillvalsutrustning för säkerhet</b>	<b>5</b>	<b>45</b>
<b>Skärpta standardkrav och bättre uppföljning av vinterväghållning för cyklister</b>	<b>0</b>	<b>38</b>
<b>En fjärdedel av trafiken använder stödjande system för rätt hastighet</b>	<b>4</b>	<b>28</b>
<b>Fördubblad utbyggnad av säkra passager på kommunala gator</b>	<b>6</b>	<b>26</b>
<b>Vägbanor med godkänd friktion, fri från rullgrus</b>	<b>0</b>	<b>20</b>

Källa: Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick



## S L U T S A T S E R

Om vi ska röra oss upp i Haddons  
preventionssteg är viktigaste för att  
öka cykeltrafikens säkerhet blir  
således att vidta åtgärder som  
förebygger olyckor.

Infrastruktur för cykel

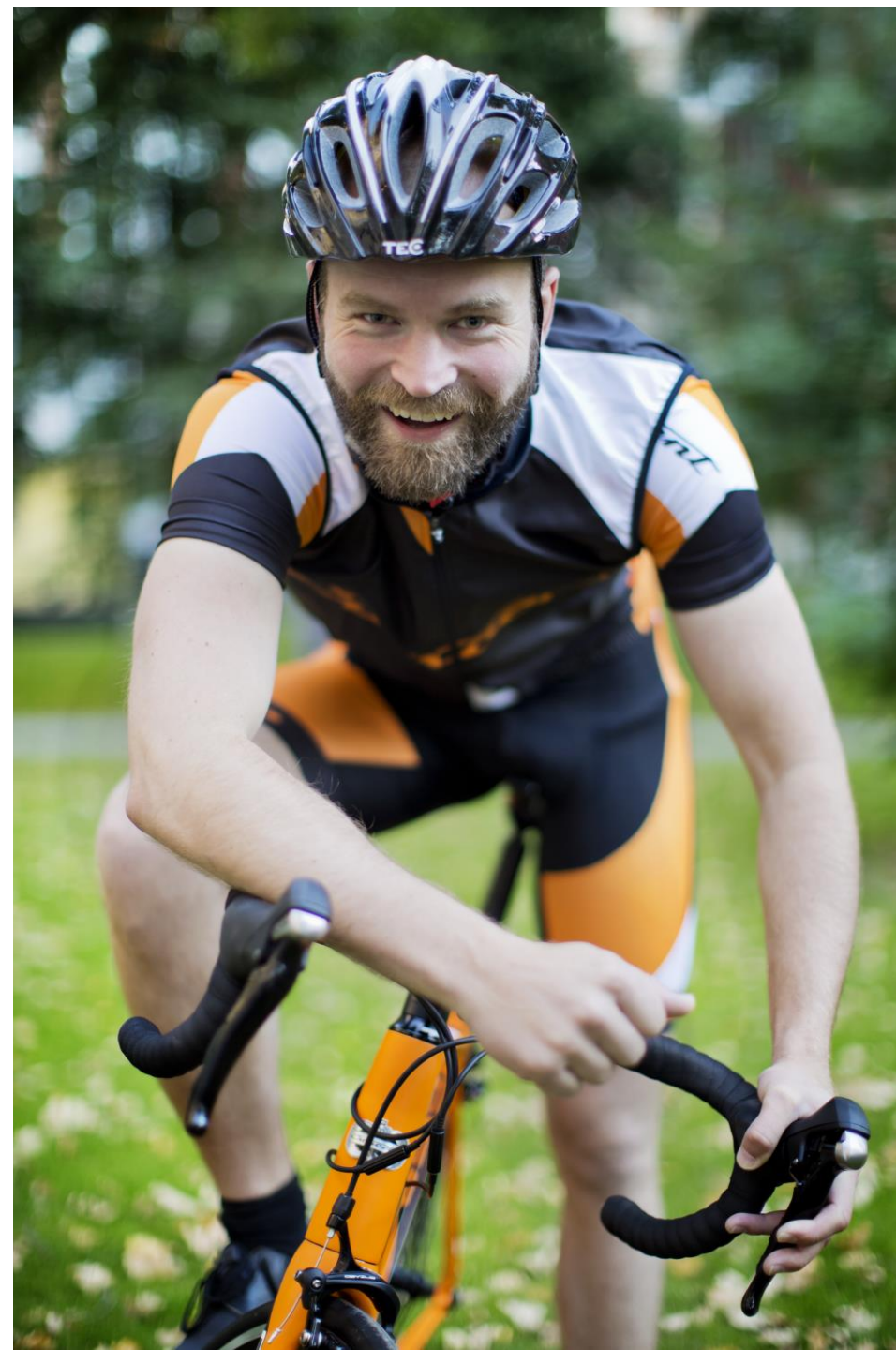
Hastigheter

ISA


Autobroms

Geofencing

AKTIV OCH HÅLLBAR TRAFIKS ÄKERHET!







**# MOVING  
BEYOND  
ZERO**