



TRAFIKVERKET

RAPPORT

# Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Väst 2018

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet  
mot etappmålen 2020

Titel: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Väst 2018  
– Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020

Dokumentdatum: 20190625

Kontaktperson: Jenny Larsson, Trafikverket Region Väst

Publikationsnummer: 2019:138

ISBN: 978-91-7725-487-4

Distributör: Trafikverket Region Väst, 405 33 Göteborg, tel 0771-921 921

**Foto:** Katja Kircher, Mostphotos (framsida), Arash Atri, Bildarkivet.se (sid 4), Kasper Dudzik (sid 6, 12), TRONS (sid 9), SVLuma, Mostphotos (sid 11), Pan Xunbin (sid 22), Michael Erhardsson, Mostphotos (sid 23), Mostphotos (sid 32), Dudarev Mikhail, Shutterstock (sid 43), Picasa, gulkiwi, Mostphotos (sid 55).

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Sammanfattning</b> .....	<b>6</b>
<b>2 Inledning</b> .....	<b>10</b>
2.1 Syfte .....	11
2.2 Läsanvisning.....	11
<b>3 Trafiksäkerhet på väg</b> .....	<b>13</b>
3.1 Ett mörkt år med många omkomna .....	13
3.2 Antalet allvarligt skadade planar ut.....	20
<b>4 Påverkande faktorer</b> .....	<b>24</b>
4.1 Rapportering .....	24
4.2 Befolkningsutveckling.....	25
4.3 Trafikarbete och resmönster.....	27
4.4 Ekonomi och arbetslöshet.....	31
4.5 Väder.....	31
<b>5 Indikatorer</b> .....	<b>33</b>
5.1 Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät .....	34
5.2 Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät.....	38
5.3 Nykter trafik .....	40
5.4 Bältesanvändning.....	42
5.5 Hjälm användning.....	44
5.6 Säkra personbilar .....	47
5.7 Regelefterlevnad bland motorcyklister.....	48
5.8 Säkra statliga vägar.....	49
5.9 Säkra gång-, cykel- och mopedpassager .....	52
5.10 Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort.....	53
5.11 Systematiskt trafiksäkerhetsarbete (ISO 39001).....	54
<b>6 Trafiksäkerhet på järnväg</b> .....	<b>56</b>







# Förord

Denna rapport redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2018 i Trafikverket Region Väst, som omfattar Hallands, Värmlands, och Västra Götalands län. För vägtrafik analyseras utfallet för antalet omkomna och skadade samt för ett antal utpekade indikatorer. För järnväg, som utgör en mindre del av rapporten, analyseras utfallet av antal omkomna – där finns i nuläget inget mål för allvarligt skadade och inte heller några utpekade indikatorer.

Rapporten är ett underlag för den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i regionen. I stora drag följer den regionala rapporten upplägget från den nationella uppföljningsrapporten och mycket av underlaget är hämtat från den. Se Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 (Trafikverket, publikation 2019:090) för mer information.

Rapporten är framtagen av enhet Utredning på Planering Trafikverket, Region Väst.

# 1 Sammanfattning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmål på vägen dit. Det nuvarande etappmålet för vägtrafiken är att antalet dödade ska halveras mellan åren 2007 och 2020. Det innebär nationellt högst 220 omkomna i vägtrafiken år 2020. Antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel – från 5 400 till 4 100. Dessutom finns ett antal indikatorer som är utpekade att arbeta med inom trafiksäkerhetsområdet och även för dessa finns etappmål framtagna fram till 2020.

För Region Väst, som omfattar Hallands, Värmlands och Västra Götalands län, motsvarar målen att minska antalet omkomna från 103 till 52 fram till 2020. För allvarligt skadade kan vi i dagsläget inte följa upp utvecklingen regionalt – endast göra bedömningar.

2018 var ett mörkt år med många omkomna. I Region Väst omkom 78 personer i vägtrafikolyckor vilket är det högsta antalet sedan 2010. Flera andra regioner visar samma trend och nationellt landade årets utfall på 324 omkomna. Varken i Region Väst eller på nationell nivå är utvecklingen i linje med nödvändig utveckling för att nå etappmålen till 2020.

I Region Väst, och nationellt, sågs under 2018 ett ökat antal omkomna bilister i möte- och omkörningsolyckor, framför allt koncentrerade till de regionala vägarna. Mer fokus kan behöva läggas på just det regionala vägnätet – under 2018 registrerades 58 procent av alla omkomna på det regionala vägnätet jämfört med 23 procent som inträffade på det nationella vägnätet. Något ytterligare som utmärker sig 2018 är att omkomna bilister i högre grad kommit i konflikt med lastbilstrafik. För de andra trafikantkategorierna faller 2018 ut som ett normalår.

På nationell nivå minskar antalet allvarligt skadade något – och utvecklingen bedöms gå i linje med nödvändig utveckling. Antalet allvarligt skadade kan inte delas upp regionalt, men förändringarna i regionen bedöms som små.





För järnväg finns mål om att antalet omkomna ska halveras mellan 2010 och 2020 – från 110 till 55 nationellt sett. För Region Väst innebär det att minska antalet omkomna från 26 till 13. Då antalet omkomna på järnväg är relativt små, kan fluktuationer från år till år bli stora – men sedan 2010 bedöms inte utvecklingen gå i tillräckligt hög takt, varken i Region Väst eller nationellt. Majoriteten av de omkomna är suicid och något som oroar är att dessa olyckor kan ”flytta på sig” i takt med att vi åtgärdar ”hot spots”, exempelvis bangårdar. I årets trafiksäkerhetsrapport utgör järnvägsdelen en mindre del och analyseras endast kortfattat.

### **Flera faktorer påverkar**

Flera faktorer utanför trafiksäkerhetsarbetet kan påverka utfallet av skadade och omkomna. Nollvisionen är dock formulerad så att antalet omkomna och skadade i trafiken ska minska oavsett dessa. Två faktorer som dock är extra intressanta att relatera skadeutvecklingen till är befolkning och resbehov – som båda ökat sedan 2007.

Nationellt har befolkningen ökat 11 procent och trafikarbetet 9 procent sedan 2007. Senaste åren har framför allt lastbilstrafiken ökat, och det ganska kraftigt (cirka 2 procent/år, nationellt). Det ökade inslaget av lastbilar kan delvis förklara dess ökade inblandning i skadestatistiken på väg – men analyser visar dock att det i de allra flesta fall inte varit lastbilarna som orsakat olyckorna.

Även Region Väst växer – idag är befolkningen 10 procent större än 2007. Trafikarbetet kan vi inte mäta regionalt men storleksordningen bedöms vara i nivå med befolkningstillväxten.

### **Indikatorerna för väg rör på sig för sakta**

Hastighetsefterlevnaden på statliga vägnätet, Nykter trafik och Säkra statliga vägar är tre av de viktigaste indikatorerna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken – och för dessa indikatorer finns regionala resultat.

Hastighetsefterlevnaden på statliga vägnätet är idag 42 procent i Region Väst (45 procent nationellt) och har i princip inte rört på sig sedan mätningen startade 2004. Det bedöms som svårt att nå målet om 80 procent 2020 – om inte snabba och kraftfulla insatser sätts in omgående.

Säkra statliga vägar (andel trafikarbete på statliga vägar över 80 km/t som är mötesseparerade) förbättras visserligen successivt, men förändringstakten är för långsam, både i Region Väst och nationellt, för att nå målet fram till 2020. Utfallet 2018 i Region Väst var 81 procent – och målnivån 2020 är 90 procent.

Den tredje indikatorn som bedöms som extra viktig för att reducera antalet omkomna är Nykter trafik (andelen nyktra förare, utan inblandning av alkohol) – en indikator som senaste åren haft en oroande utveckling. De första åren i mätserien sågs förbättrade resultat, men utvecklingen har stagnerat och vi börjar även se en trend om försämrad nykterhet. Utfallet 2018 var 99,7 procent i Region Väst, med målnivån 99,9 procent.

Av de allvarligt skadade är de oskyddade trafikanterna i majoritet – och framför allt cyklisterna. Ökad hjälmanvändning är för dem en viktig indikator – den ligger idag på drygt 50 procent i Region Väst, med en målsättning om 70 procent. Likaså är indikatorerna Säkra gång- cykel- och mopedpassager samt Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort viktiga – och de förbättras successivt men inte i tillräcklig takt.

**Hastighetsefterlevnaden på statliga vägnätet, Nykter trafik och Säkra statliga vägar är tre av de viktigaste indikatorerna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken.**

Tabellerna nedan redovisar resultat för Region Väst och nationellt avseende antalet omkomna, allvarligt skadade och indikatorerna med en bedömning om de förändras i tillräcklig takt för att nå etappmålet 2020. Fyra av indikatorerna kan brytas ned regionalt. Dock finns mycket annan statistik som ger en uppfattning om läget – vilket redovisas i kapitlet 5 Indikatorer. Där anges även deras utgångsläge, nuläge och målvärde.

**Tabell 1.** Trafiksäkerhet på väg.

Skadade och omkomna		Snitt 2006-2008	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Omkomna	Nationellt	440	324	220	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	103	78	52	<b>Inte i linje</b>
Allvarligt skadade (exklusive fallolyckor)	Nationellt	5 400	4 200	4 100	<b>I linje</b>
	Region Väst	—	—	—	Kan inte mätas

**Tabell 2.** Indikatorer för trafiksäkerhet på väg.

Indikator	Nationellt	Region Väst
Hastighetsefterlevnad - statligt vägnät	<b>Inte i linje</b>	<b>Inte i linje</b>
Hastighetsefterlevnad - kommunalt vägnät	<b>Inte i linje</b>	Kan inte mätas
Nykter trafik	<b>Inte i linje</b>	<b>Inte i linje</b>
Bältesanvändning	<b>I linje</b>	Kan inte mätas
Hjälmanvändning cykel	<b>Inte i linje</b>	Kan inte mätas
Hjälmanvändning moped	<b>Inte i linje</b>	Kan inte mätas
Säkra personbilar	<b>I linje</b>	Kan inte mätas
Regelefterlevnad bland motorcyklister	Mäts inte ännu	Mäts inte ännu
Säkra statliga vägar	<b>Inte i linje</b>	<b>Inte i linje</b>
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	<b>Inte i linje</b>	<b>Inte i linje</b>
Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort	<b>Inte i linje</b>	Kan inte mätas
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001	Mäts inte ännu	Mäts inte ännu

**Tabell 3.** Trafiksäkerhet på järnväg.

		2010	2018 <sup>1</sup>	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Omkomna	Nationellt	110	90	55	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	26	21	13	<b>Inte i linje</b>

<sup>1</sup> Preliminära siffror, juni 2018







## 2 Inledning

Etappmålet för det svenska trafiksäkerhetsarbetet på väg beslutades av riksdagen 2009. Målet är att halvera antalet dödade i vägtrafiken mellan 2007 och 2020 (prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter). Beslutet innebär även att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska reduceras med en fjärdedel under samma period.

Det systematiska trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafiken målstyrs med hjälp av ett antal indikatorer. Varje indikator har ett målvärde att nå till 2020, och tillsammans motsvarar de det samlade målet för trafiksäkerhetsutvecklingen. Indikatorer togs fram av dåvarande Vägverket i samverkan med en rad nationella organisationer, se rapporten Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet (Vägverket, publikation 2008:31).

På nationell nivå följs i dagsläget följande indikatorer upp:

- hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
- hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
- nykter trafik
- bältesanvändning
- hjälmanvändning – cykelhjälm – mopedhjälm
- säkra personbilar
- ökad regelefterlevnad bland motorcyklister
- säkra statliga vägar
- säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort
- underhåll av gång-, cykel- och mopedvägar
- systematiskt trafiksäkerhetsarbete (ISO 39001).

År 2012 och 2016 genomförde Trafikverket en översyn av mål och indikatorer för att säkerställa att uppföljningsmetoderna är relevanta och uppdaterade. Vid översynen 2016 (Trafikverket och Transportstyrelsen, publikation 2016:109) identifierades att ytterligare åtgärder behövdes för att minska antalet allvarligt skadade och omkomna. Detta innebar att två indikatorer tillkom – Rätt användning av motorcykel och Systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001 – målnivå och mätmetod är dock inte framtagna för dem ännu.

Utöver det nationella etappmålet för utvecklingen av antalet omkomna finns ett etappmål på EU-nivå om en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2010 och 2020.



## 2.1 Syfte

Syftet med denna analysrapport är att beskriva och analysera trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Väst, som omfattar Hallands, Värmlands och Västra Götalands län. Utvecklingen beskrivs utifrån antalet omkomna (väg- och järnväg), skadade (väg) och indikatorer (väg) – och hur dessa förändras mot målen 2020.

Sammantaget visar rapporten vilka områden och indikatorer som är viktigast att förändra och arbeta med i regionen för att etappmålet 2020 ska nås. Rapporten är därmed ett viktigt stöd för den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i regionen.

## 2.2 Läsanvisning

Upplägget för denna rapport är till stor del baserad på den nationella analysrapporten. I vissa avsnitt har text tagits direkt från den. Indikatorerna mäts på nationell nivå och flera av dem är inte möjliga att bryta ned på en regional nivå. För dessa har rapporten endast ett kortfattat resonemang. För en mer detaljerad beskrivning hänvisas till den nationella rapporten. All olycksstatistik är hämtad från STRADA<sup>2</sup>. Övriga data är, om inte annat anges i texten, hämtad från mätningar genomförda av Trafikverket eller Transportstyrelsen. För järnväg kommer statistiken från Trafikverkets mätningar.

För att jämma ut årsvariationer och fokusera på den långsiktiga trenden används i vissa fall glidande medelvärdebildning. Det innebär att innevarande år skapas utifrån tre års utfall: innevarande år (x) samt närmast föregående två år (x-1 och x-2). I de fall glidande medelvärdesbildning används så förtydligas detta.

**Syftet med denna analysrapport är att beskriva och analysera trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Väst, som omfattar Hallands, Värmlands och Västra Götalands län.**



<sup>2</sup> STRADA: Swedish Traffic Accident Data Acquisition – databas där polis och sjukvård rapporterar in vägtrafikolyckor med omkomna och personskadade.





15

16

10

739

3,5 t

Göller höger  
sörjan  
Vänster  
Vänster



## 3 Trafiksäkerhet på väg

### 3.1 Ett mörkt år med många omkomna

Riksdagen fastställde i maj 2009 ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen – att antalet omkomna ska halveras från 440 åren 2006–2008 till maximalt 220 år 2020. Utöver det nationella målet finns ett etappmål på EU-nivå om att halvera antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2010 och 2020. Det skulle motsvara ett skärpt etappmål om högst 133 omkomna. EU-målet baseras på basår 2010, vilket var ett år med relativt få omkomna, vilket innebär att ett halveringsmål är svårt att nå. I uppföljningsrapporten läggs fokus på hur vi ligger till utifrån den nationella målsättningen.

För Region Väst innebär det nationella etappmålet att antalet omkomna ska minska från 103 omkomna tidsperioden 2006–2008 till 52 omkomna 2020. EU-målet innebär en halvering mellan 2010 och 2020 – vilket motsvarar 30 omkomna till måläret 2020.

Utfallet 2018 visar på ett ökat antal skadade nationellt och även i Region Väst. För Region Väst blev utfallet 78 omkomna under 2018, varav 12 i Halland, 14 i Värmland och 52 i Västra Götalands län. För att jämföra ut årsvariationer och fokusera på den långsiktiga trenden används glidande medelvärde<sup>3</sup> och då framgår än tydligare att utvecklingen stagnerat och att vi eventuellt ser en trend med ökat antal omkomna.

Som omkommen vid vägtrafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan. Självord har tidigare definitionsmässigt ingått i Sveriges officiella statistik över omkomna i vägtrafiken. I Trafikanalys uppdrag ligger dock att från och med 2010 särredovisa antalet självmord. Under 2010–2012 utvecklades metoden när det gäller att fastställa självmord och den visar att självmord står för cirka 10 procent av alla omkomna i vägtrafikolyckor.

Med allvarligt skadad i en vägtrafikolycka menas att en person i samband med en trafikolycka skadas så pass allvarligt att hen får bestående men, i form av medicinsk invaliditet på 1 procent eller mer.

Med en vägtrafikolycka avses en olycka som inträffat på ett område avsett för allmän trafik, vari det deltagit minst ett fordon i rörelse och som medfört personskada. Gående som omkommit eller skadats till följd av fallolyckor i vägtrafik ingår därför inte i Nollvisionens målsättning.

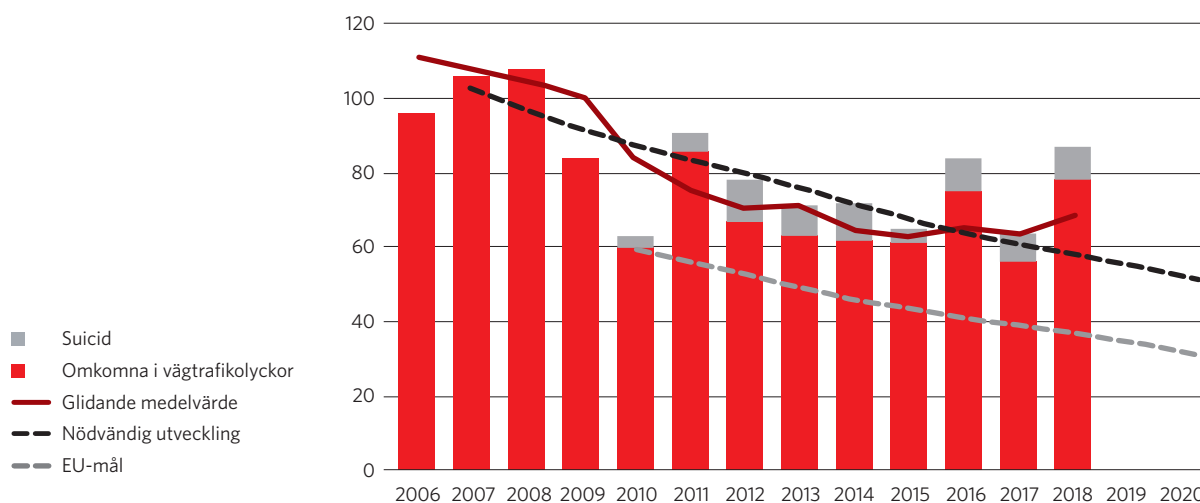
3 Glidande medelvärde: medelvärdesbildning av tre års utfall (här år x, x-1 och x-2)



		Snitt 2006-2008	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Omkomna	Nationellt	440	324	220	Inte i linje
	Region Väst	103	78	52	Inte i linje

En del av minskningen efter 2009 är att suicid exkluderats. Suicid särredovisas dock i diagrammet nedan (2010 och framåt) för att synliggöra omfattningen av dem.

**Diagram 1.** Antal omkomna i vägtrafikolyckor, Region Väst 2006-2018, samt målsättning till 2020.

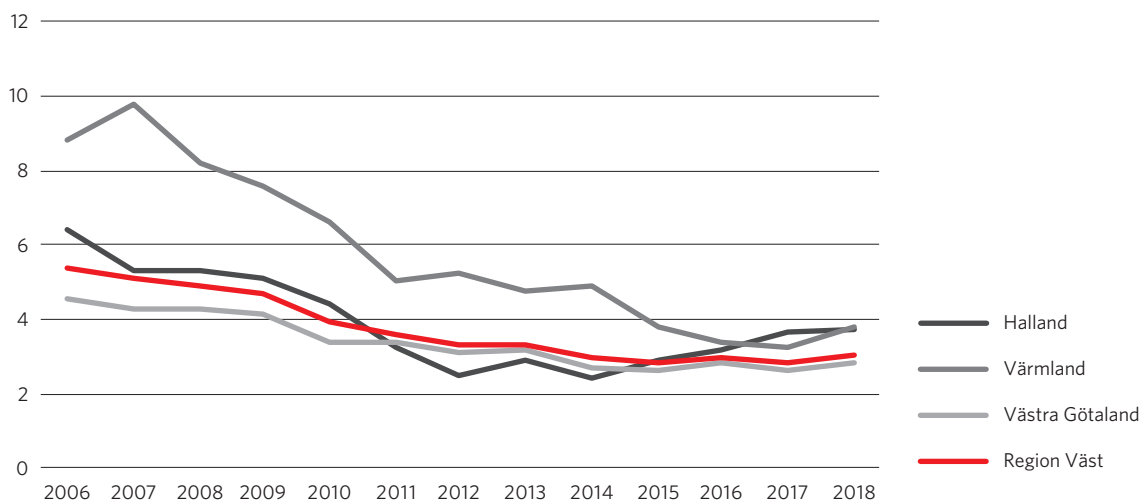


Nollvisionen är beskriven på så sätt att en reduktion ska ske oavsett hur andra omvärldsfaktorer såsom befolkning, resmönster eller trafikarbete förändras. Befolkningsutvecklingen har dock en relativt stor inverkan på utvecklingen och därmed intressant att relatera till trafiksäkerhetsutvecklingen.

Från 2006 till 2018 har det skett en reducering av antal omkomna samtidigt som befolkningen har ökat. Under året 2006-2007 omkom cirka fem personer per 100 000 invånare i Region Väst. Senaste åren har denna siffra sjunkit ned till runt tre, med en viss ökning under 2018. I diagram 2 nedan illustreras utvecklingen av antal omkomna per 100 000 invånare i Region Väst, totalt och uppdelat per län.

Som framgår av diagrammet nedan har Värmland länge haft det högsta värdet på antal omkomna per 100 000 invånare, men på senare år har skillnaderna utjämnats. Framför allt jämfört med Halland. Där har nivån minskat successivt för Värmland men ökat något för Halland under senare år.

**Diagram 2.** Utveckling av antal omkomna (glidande medelvärde) i Region Väst per 100 000 invånare, 2006–2018.



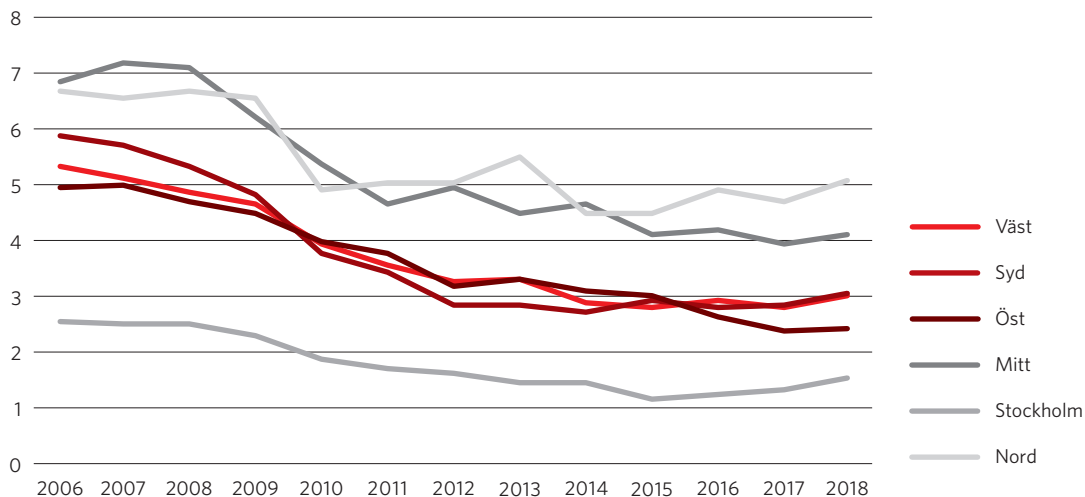
### Region Väst - en av fyra regioner där ökning ses

Vid en jämförelse mellan regionerna sker ungefär 25 procent av dödsolyckorna i Region Väst respektive Region Syd. Region Öst och Mitt står för cirka 15 procent och Stockholm och Nord för cirka 10 procent vardera. För regionerna Väst, Syd, Mitt och Nord ses ökningarna om cirka 20–40 procent under 2018 jämfört med ett genomsnitt av 2013–2017. Procentuellt ses den kraftigaste ökningen i Region Nord, medan den största ökningen i antal skedde i Region Syd, följt av Väst.

Sätter vi antalet omkomna i relation till befolkningens mängden framgår att alla regioner har haft en positiv utveckling fram till runt 2010–2012, därefter stagnerat och senare åren eventuellt börjat öka.

I dagsläget har regionerna Väst, Syd och Öst cirka tre omkomna per 100 000 invånare. Stockholm hamnar på knappt två. Högst värde återfinns i Nord (cirka fem), följt av Mitt (cirka fyra).

**Diagram 3.** Utveckling av antal omkomna (glidande medelvärde) per region, per 100 000 invånare, 2006–2018.



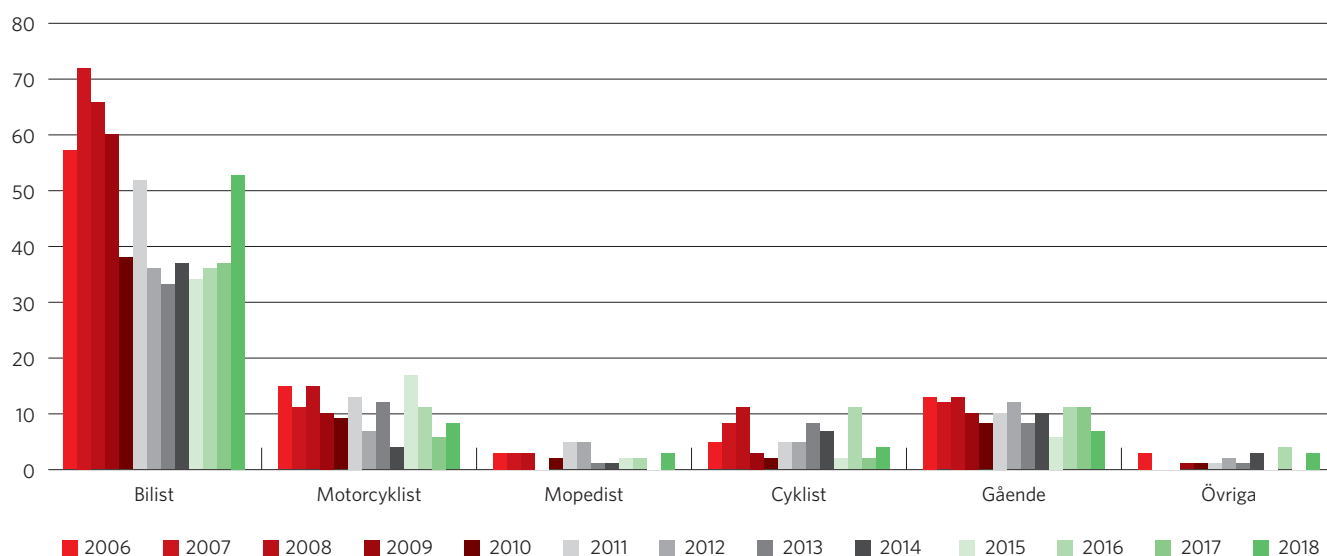
## För trafikantkategorin bilister ökar antalet omkomna

Trafikantkategorin bilister är den vanligaste typen av omkomna, både i Region Väst och nationellt. Något som tydligt ses 2018 är att antalet omkomna bilister ökat relativt kraftigt och i princip står för all ökning under året. Bilister är ett samlingsbegrepp som omfattar personer som färdas i personbil, buss och lastbil.

Över tid kan vi se att bilister är den trafikantkategori där vi sett en positiv utveckling sedan 2006 – och som varit den trafikantkategori som i princip stått för all minskningen i antal omkomna fram till cirka 2010. Dock är en del i minskningen att självmord exkluderats från statistiken mellan 2009 och 2010.

För de andra trafikantkategorierna ses regionalt och nationellt små förändringar, och även 2018 faller ut som ett normalår.

**Diagram 4.** Antal omkomna per trafikantkategori 2006–2018, Region Väst.



Uppdelat per län framgår att ökningen för trafikantkategorin bilist skett i Värmland (+7 jämfört med genomsnitt för 2013–2017) och i Västra Götaland (+10 jämfört med genomsnitt för 2013–2017). Samtidigt blir osäkerheterna större ju finare indelning som görs, så resultaten för framför allt 2018 ska tolkas med försiktighet.



**Tabell 4.** Antal omkomna per trafikantkategori, Region Väst och uppdelat per län. Genomsnitt 2013–2017 och utfall 2018.

Genomsnitt 2013–2017						Utfall 2018					
	Halland	Värmland	Västra Götaland	Totalt	Totalt procent		Halland	Värmland	Västra Götaland	Totalt	Totalt procent
Bilist	6	7	23	36	56 %	Bilist	6	14	33	53	68 %
Motorcyklist	2	1	7	10	16 %	Motorcyklist	3	0	5	8	10 %
Mopedist	0	0	1	1	2 %	Mopedist	0	0	3	3	4 %
Cyklist	1	1	4	6	9 %	Cyklist	1	0	3	4	5 %
Gående	1	1	7	9	15 %	Gående	1	0	6	7	9 %
Övrigt	0	0	1	1	3 %	Övrigt	1	0	2	3	4 %
<b>Totalt</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>43</b>	<b>63</b>	<b>100 %</b>	<b>Totalt</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>52</b>	<b>78</b>	<b>100 %</b>

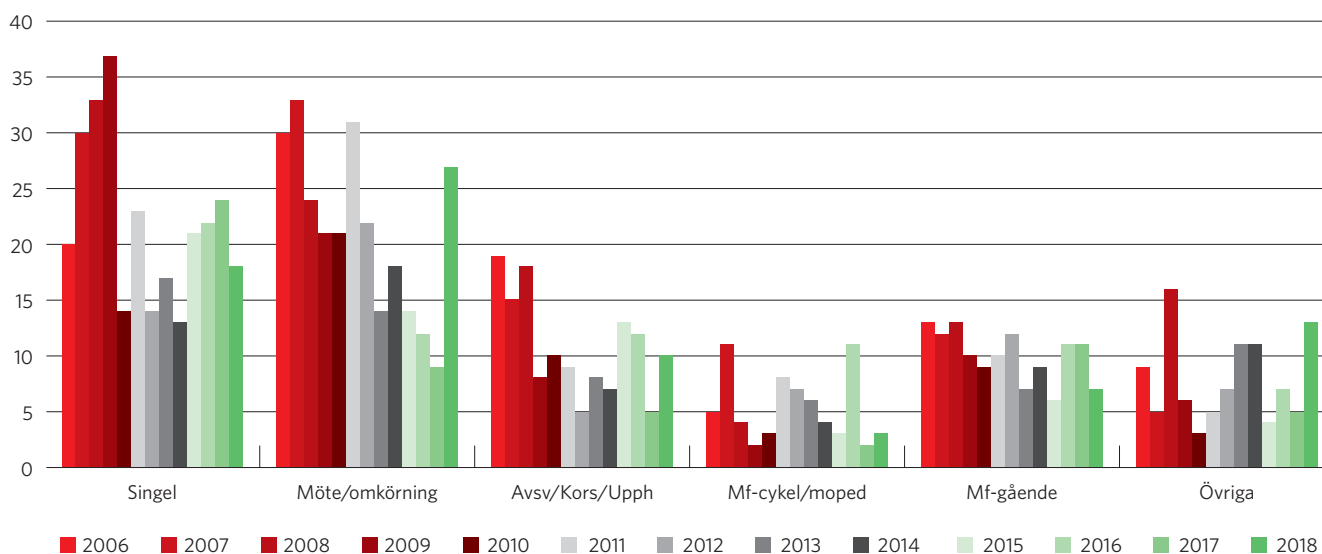
### Olyckstyp möte och omkörning sticker ut

Sett till olyckstyp är de vanligaste formerna i Region Väst, och nationellt, Singel och Möte/omkörning. Över tid ses relativt stora variationer år från år, vilket beror på att skadeantalet är litet och slumpmässiga händelser därmed får en ganska så stor inverkan. 2018 sticker dock ut en del, med en ökning på 100 procent för olyckstypen Möte/omkörning jämfört med ett genomsnitt under 2013–2017.

Nationellt ses samma utveckling med ett ökat antal skadade i möte- och omkörningsolyckor. Där ses även en viss ökning för avsvängande-, korsande- och upphinnandeolyckor, vilket vi inte ser lika tydligt för Region Väst.

Ökningen för möte/omkörning har skett i Västra Götalands län och Värmlands län – i Hallands län har denna olyckstyp varit låg under många år.

**Diagram 5.** Antal omkomna per olyckstyp, 2006–2018, Region Väst.



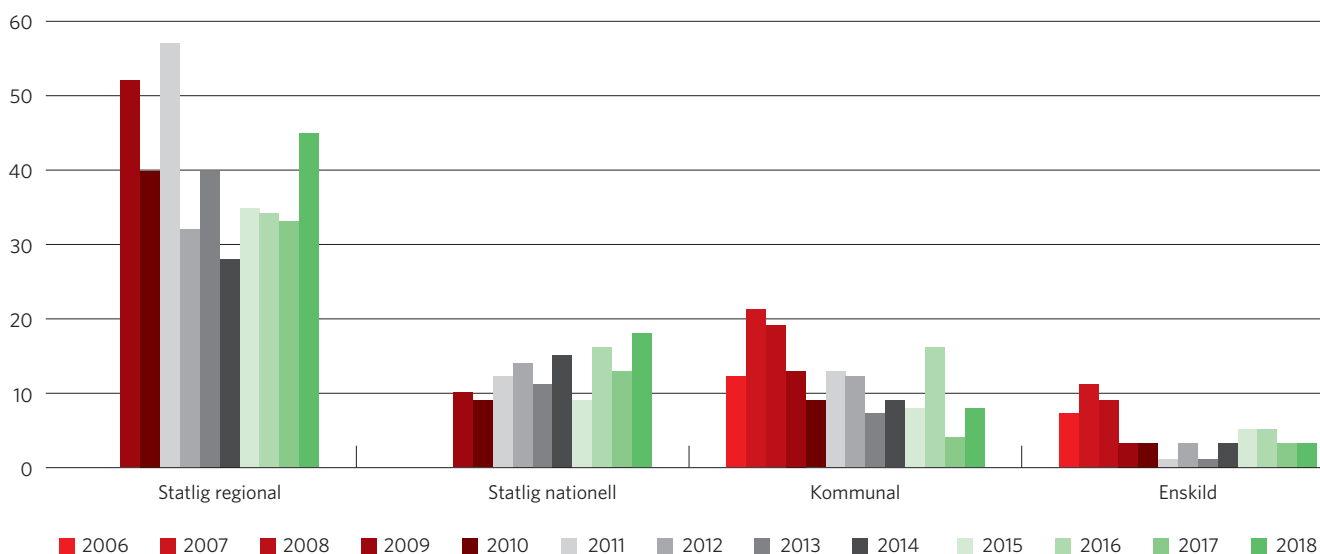
**Tabell 5.** Antal omkomna per olyckstyp, Region Väst och uppdelat per län. Genomsnitt 2013–2017 och utfall 2018.

Genomsnitt 2013–2017						2018					
	Halland	Värmland	Västra Götaland	Totalt	Totalt procent		Halland	Värmland	Västra Götaland	Totalt	Totalt procent
Singel	3	3	13	19	31 %	Singel	2	4	12	18	23 %
Möte/omkörning	1	3	10	13	21 %	Möte/omkörning	1	8	18	27	35 %
Avsv/Kors/Upph	2	2	5	9	14 %	Avsv/Kors/Upph	3	1	6	10	13 %
Mf-cykel/moped	1	0	4	5	8 %	Mf-cykel/moped	0	0	3	3	4 %
Mf-gående	1	1	7	9	14 %	Mf-gående	1	0	6	7	9 %
Övrigt	2	1	5	8	12 %	Övrigt	5	1	7	13	17 %
<b>Totalt</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>43</b>	<b>63</b>	<b>100 %</b>	<b>Totalt</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>52</b>	<b>78</b>	<b>100 %</b>

### Ökningen är på Trafikverkets vägar

Ökningen 2018 har skett på de statliga vägarna och framför allt på de regionala statliga vägarna.

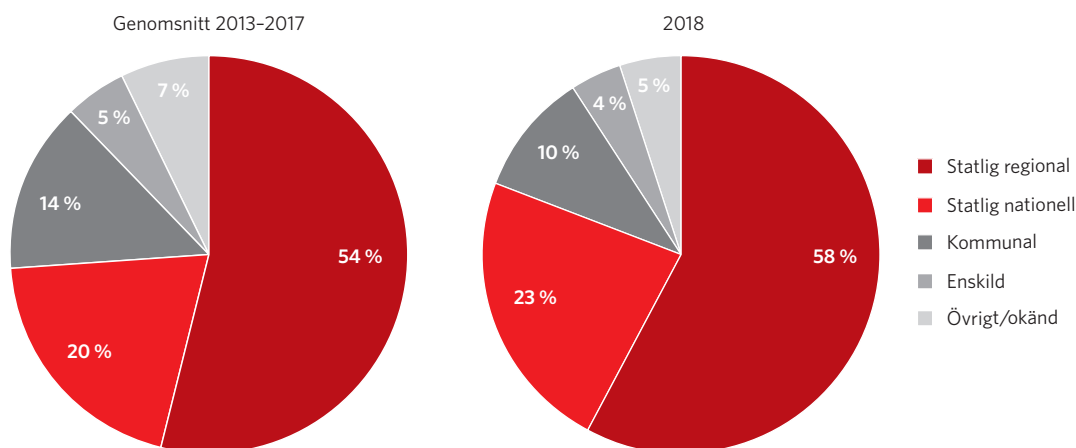
**Diagram 6.** Antal omkomna per väghållare, 2006–2018, Region Väst.



Mer fokus kan behöva läggas på det regionala vägnätet – drygt 70 procent av de omkomna registreras på de statliga vägarna och över hälften på de regionala vägarna, vilket illustreras i diagram 7. Utfallet 2018 var alltså än mer koncentrerat till dessa vägar.



**Diagram 7.** Fördelning av omkomna per väghållare, genomsnitt 2013-2017 och 2018, Region Väst.

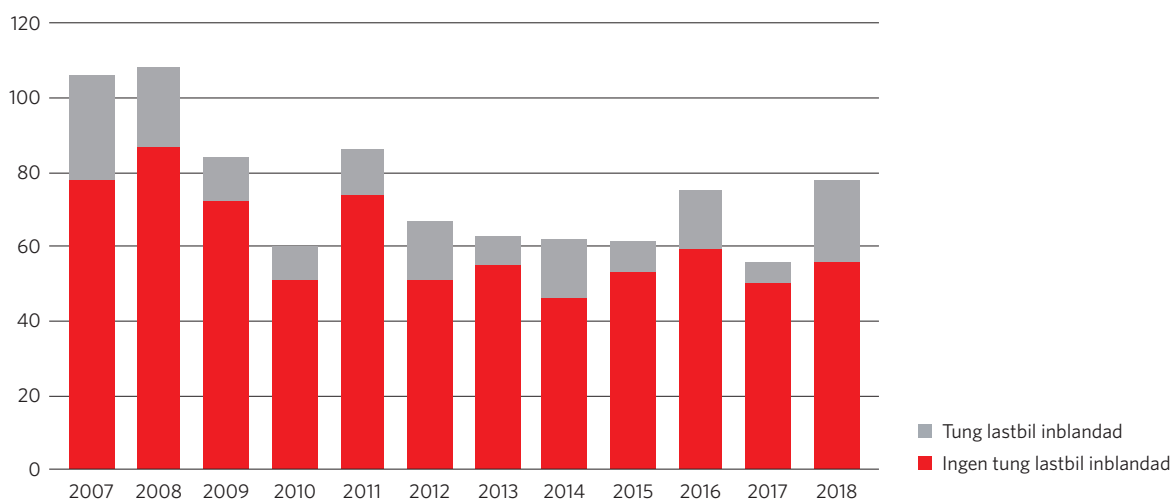


### Den tunga trafiken allt mer synlig

Under 2018 ses en ökad inblandning av lastbil i dödsolyckor i Sverige. Dock visar analyser från djupstudieklienten att det i de allra flesta fall inte varit lastbilarna som orsakat olyckorna. I cirka 90 procent av alla fall (nationellt sett) har det bedömts vara personbilen som varit det fordon som orsakat olyckan. Varför 2018 sticker ut på det här viset är svårt att bedöma – lastbilstrafiken ökar visserligen relativt mycket men det är oklart om det kan förklara allt. En viss grad av tillfällighet finns även, men ökningen har bedömts vara för stor för att bara förklaras av slump.

Under perioden 2013–2017 var tung lastbil involverad vid i genomsnitt 11 dödsolyckor i Region Väst – utfallet 2018 är 22 stycken. Procentuellt var tung lastbil involverad i 28 procent av dödsolyckorna under 2018, att jämföra med 17 procent 2013–2017. I diagram 8 visas utvecklingen av antalet omkomna i Region Väst, fördelat efter om tung lastbil var involverad eller inte (grafnen startar från 2007, då uppgifter för 2006 saknas). Bilden ser ungefär likadan ut nationellt – och för övriga regioner ses ökningarna även i Syd, Mitt och Nord. Statistiken är framtagen utifrån inblandning av tung lastbil – skulle även lätt lastbil inkluderas ökar den procentuella inblandningen.

**Diagram 8.** Antal omkomna fördelat efter om tung lastbil varit inblandad eller ej, 2007-2018, Region Väst.



### 3.2 Antalet allvarligt skadade planar ut

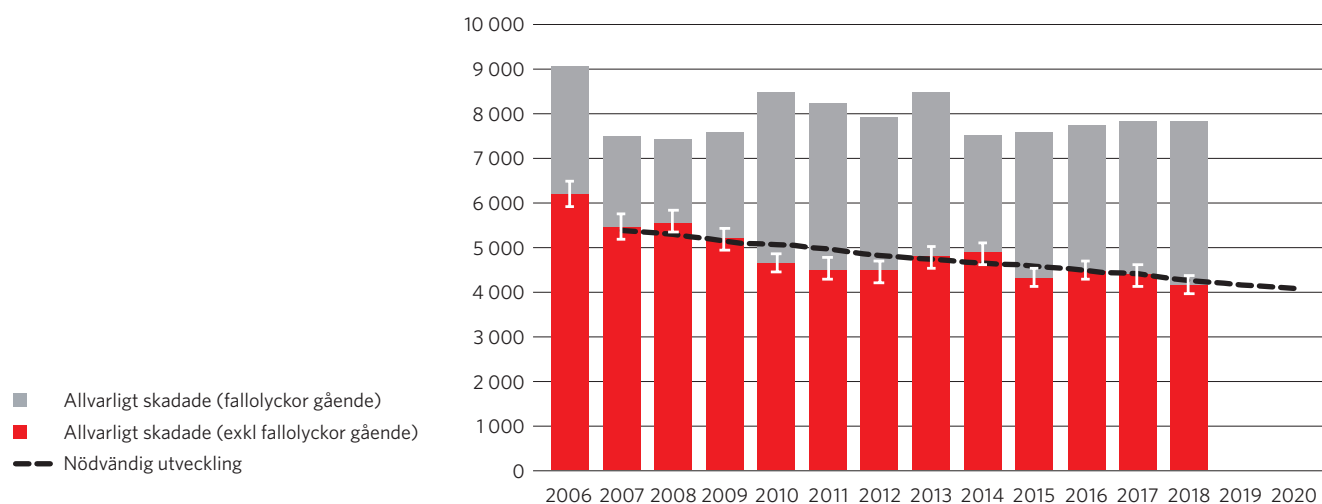
På nationell nivå har mål satts att antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent, från cirka 5 400 år 2007 till 4 100 år 2020. Nationellt bedöms utvecklingen gå i tillräcklig fart för att nå målet fram till 2020, även om vi ser en viss avmattning de senaste åren. På regional nivå kan vi inte följa utvecklingen av allvarligt skadade och därmed är all statistik i detta kapitel baserat på nationella resultat. Indikationer för Region Väst är dock att utvecklingen är snarlik den nationella utvecklingen.

Eftersom fallolyckor med gående inte definieras som en trafikolycka ingår dessa inte i måluppföljningen och målvärdet fram till 2020 – men de är ändå en viktig grupp då de är många i antal och de sker i den trafikmiljö som vi arbetar med.

		2007	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Allvarligt skadade (exklusive fallolyckor)	Nationellt	5 400	4 200	4 100	I linje
	Region Väst	—	—	—	Kan inte mätas

Den nationella utvecklingen över allvarligt skadade redovisas i diagram 9 nedan. Utvecklingsmönstret för allvarligt skadade och omkomna är snarlika – med en relativt positiv utveckling i början följt av avmattning (allvarligt skadade) respektive stagnation (omkomna). Nedan inkluderas fallolyckorna men målsättningen utgår från utvecklingen exklusive fallolyckor.

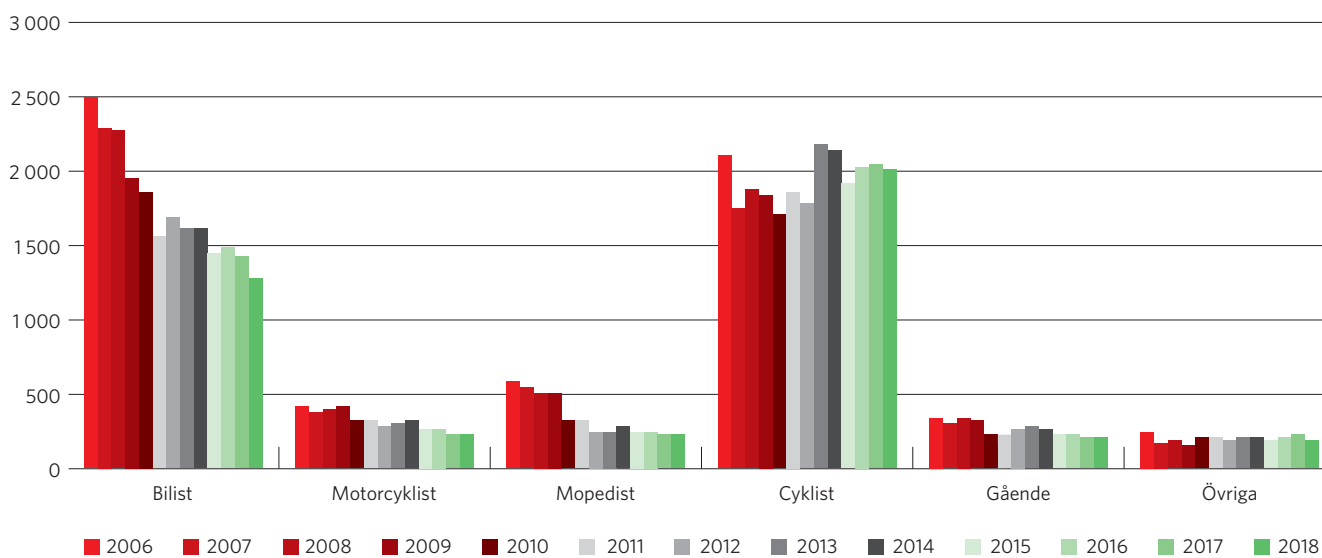
**Diagram 9.** Allvarligt skadade nationellt 2006–2018 samt nödvändig utveckling fram till 2020.



## Cyklister stor del av allvarligt skadade

Cyklister följt av bilister är de två trafikantkategorier som skadas i trafikolyckor i störst omfattning. Över tid ses små minskningar eller oförändrad bild för respektive trafikantkategori. Den trafikantkategori där vi ser störst positiv utveckling och som fortsatt även under 2018 är bilister, vilket är intressant att se utifrån resultatet att det är bilister som står för ökningen av antalet omkomna. Inga analyser kan dock förklara denna differens för 2018 års utfall.

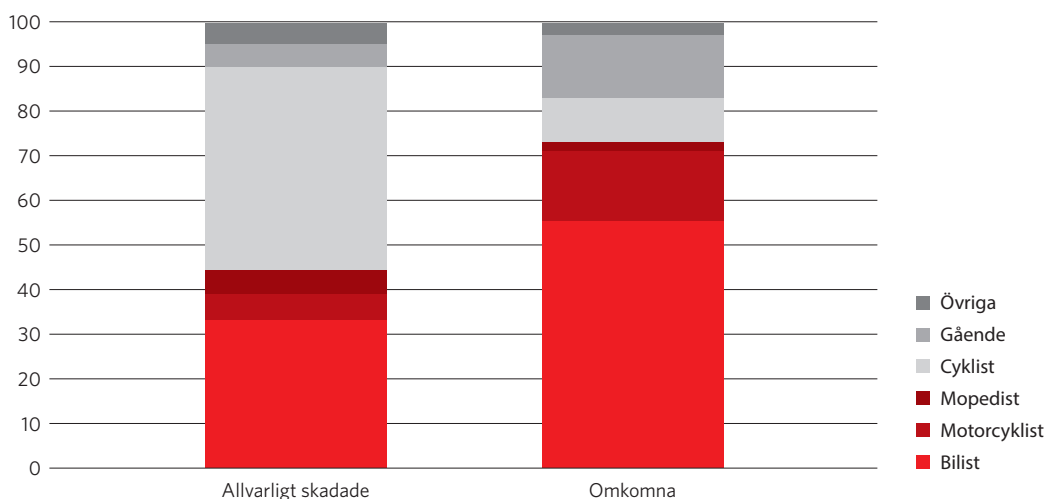
**Diagram 10.** Antalet allvarligt skadade nationellt per trafikantkategori (exklusive fallolyckor gående), 2006–2018.



## Allvarligt skadade och omkomna drabbar olika trafikantkategorier

Cyklister är den trafikantkategorin som oftast skadas allvarligt, följt av bilister – de står för cirka 45 respektive 30 procent av de allvarligt skadade (nationellt). Fördelningen över omkomna ser annorlunda ut – där står bilister för nästan 60 procent, följt av motorcyklister och gående om cirka 15 procent vardera. Denna jämförelse baseras på nationella resultat, både avseende allvarligt skadade och omkomna.

**Diagram 11.** Fördelning av allvarligt skadade och omkomna per trafikantkategori (exklusive fallolyckor gående), snitt 2013–2017 nationellt, procent.





## Bedömning av utveckling i Region Väst

Att studera utvecklingen av allvarligt skadade över tid är svårt, vilket helt enkelt beror på att vi inte har 100-procentig rapportering. De två faktorer som främst påverkat är att sjukhus har anslutit efter hand och att rapporteringsgraden hos akutsjukvården varierar en del över tid och plats, som vi inte till fullo kan mäta och kontrollera för. En tredje faktor som är viktig i detta sammanhang är en rutinförändring som infördes 2015 som påverkade rapporteringsgraden vid ett flertal sjukhus – mer information finns att läsa under kapitel 4. Påverkande faktorer.

På nationell nivå går det att kompensera och göra så kallade uppräkningskorrigeringar för att så bra som möjligt ta hänsyn till de här bortfallen. I dagsläget går det dock inte att bryta ned de uppräknade resultaten regionalt.

Studerar vi dock utfallet i Region Väst utan uppräkning, så kan vi åtminstone göra bedömningar av utvecklingen för regionen. För Region Väst finns tydlig påverkan av de faktorer som nämnts, ex:

- Först 2010 var samtliga akutsjukhus i Region Väst anslutna till STRADA inrapporteringsystem. Följande sjukhus anslöt senare än 2006, men före 2010: Skövde, Trollhättan, Lidköping och Alingsås.
- Mölndal SU införde nya rapporteringsrutiner 2013/2014 varvid rapporteringsgraden ökade.
- Rutinförändringen 2015 infördes vid flera akutsjukhus i regionen med tapp i rapporteringsgrad vid dessa sjukhus.

Görs en enklare uppräkning för de här faktorerna så verkar det som att utvecklingen i region Väst följer den nationella utvecklingen. Skadantalet ligger nu ungefär runt 1 000–1 200 per år i Region Väst (exklusive fallolyckor), vilket motsvarar ungefär en fjärdedel av alla allvarligt skadade nationellt.







## 4 Påverkande faktorer

Flera faktorer påverkar utfallet av omkomna och skadade ett enskilt år. Utvecklingen av fysiska åtgärder i systemet (säkra statliga vägar, säkra gång-, cykel- och mopedpassager, underhåll) spelar in, likaså utvecklingen av beteendet hos trafikanterna (nykterhet, hastighetsefterlevnad, hjälm-användning), liksom utvecklingen av säkerheten i fordonsflottan.

Utöver detta finns flera andra faktorer som kan påverka utfallet ett enskilt år. Dels finns det en del omständigheter kring själva rapporteringen som kan påverka och som nämns kort här. Därutöver finns flera omvärldsfaktorer som kan vara viktiga att beakta. Med omvärldsfaktor menas här en faktor som påverkar trafiksäkerheten, men som ligger utanför det man kan påverka inom det egentliga trafiksäkerhetsarbetet. En del omvärldsfaktorer kan ha en direkt inverkan på trafiksäkerheten, som till exempel vädret. Andra faktorer, som befolkningens åldersstruktur och den ekonomiska konjunkturen, påverkar sammansättningen av olika färdmedel och storleken på trafikarbetet, som i sin tur har betydelse för hur antalet omkomna och skadade i vägtrafiken utvecklas.

### 4.1 Rapportering

Som källa för omkomna och skadade i vägtrafiken används STRADA, som bygger på inrapporterat trafikskadade från Polisen och akutsjukhus. Vid tolkningen av resultat över omkomna och allvarligt skadade finns några saker att tänka på.

- Avseende omkomna är rapporteringen i princip heltäckande, men däremot finns en relativt stor slumpmässig variation mellan år, som kan uppgå till så mycket som 10 procent. På regional nivå blir den slumpmässiga variationen ännu något högre. Fram till 2010 ingick självmord i statistiken över antalet omkomna. Efter 2010 och framåt är självmord däremot exkluderade vilket gör att statistiken från och med 2010 inte är helt jämförbar med tidigare år. Idag vet vi dock att självmord står för cirka 10 procent av alla omkomna på väg.
- För allvarligt skadade är rapporteringen inte heltäckande. Dels besöker inte alla trafikskadade akutsjukvården, dels rapporteras inte alla in på grund av tidsbrist, personalomsättning etc. Hur stor andel av alla trafikskadade som fångas in i STRADA kan skilja sig en del, både beroende på typ av trafikantkategori det gäller, vilket sjukhus det gäller men även när i tiden. Nationellt hanteras bortfall av olika slag genom generella uppräkningsrutiner och specifika uppräkningsrutiner vid kända händelser (såsom en förändring i rapporteringsrutinen 2015). Regionalt däremot har vi i dagsläget inte samma möjlighet att göra justeringar för bortfall, vilket gör att utvecklingen över tid på regional nivå är svår att bedöma.

Ytterligare information om rapportering, bortfall etc. beskrivs mer i den nationella uppföljningsrapporten.

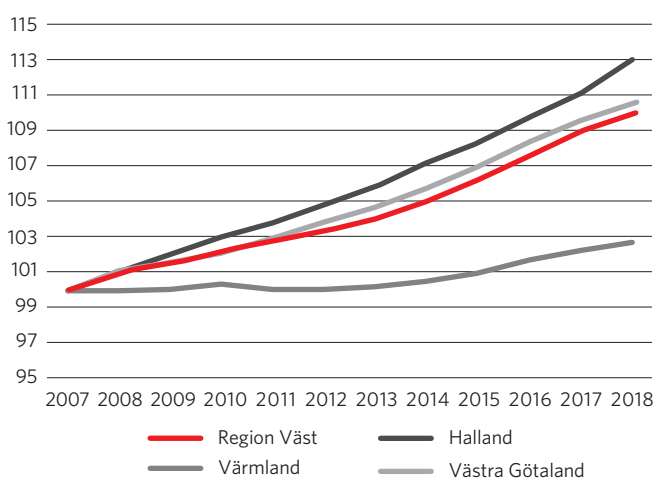


## 4.2 Befolkningsutveckling

Befolkningen ökar och i takt med det också efterfrågan på resor i ungefär motsvarande storlek, vilket kan påverka trafiksäkerhetsutfallet. Dock är Nollvisionen formulerad så att målen om minskat antal omkomna och skadade ske oavsett befolkningstillväxt.

I Region Väst har befolkningen ökat från 2,1 miljoner år 2007 till 2,3 miljoner år 2018. Det motsvarar en ökning på 10 procent sedan 2007 och en årlig ökning med i genomsnitt 0,9 procent. Länsvis har ökningen varierat en del med störst tillväxt i Hallands län. Sedan 2007 har befolkningen ökat 3 procent i Västra Götalands län, 13 procent i Hallands län och 10 procent i Värmlands län.

**Diagram 12.** Index för befolkningsutveckling Region Väst, 2007-2018.



**Tabell 6.** Befolkningsmängd Region Väst 2007 och 2018.

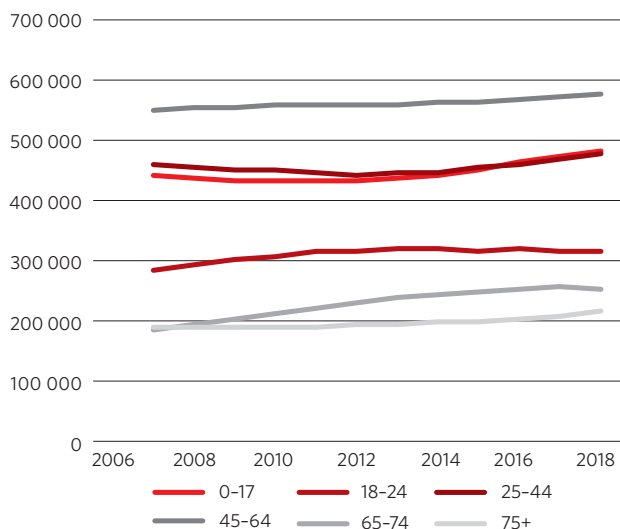
	2007	2018
Halland	290 000	330 000
Värmland	270 000	280 000
Västra Götaland	1 550 000	1 710 000
<b>Region Väst</b>	<b>2 110 000</b>	<b>2 320 000</b>

Under 2018 utgjorde Västra Götalands län 74 procent av Region Västs befolkning, Hallands län 14 procent och Värmlands län 12 procent.

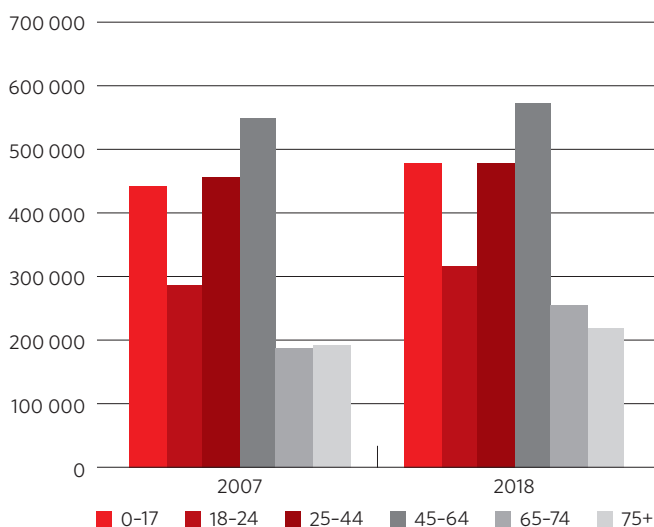
Även befolkningens ålderssammansättning påverkar trafiksäkerheten. Beroende på ålder väljer personer olika färdssätt och olika åldersgrupper uppvisar olika stora riskbeteenden. Även den fysiska förmågan att klara till exempel en påkörning varierar med åldern. Den åldersgrupp som har högst risk att omkomma eller skadas i trafiken är den över 75 år. Det beror bland annat på att de är bräckligare om en olycka inträffar och att de ofta rör sig som oskyddade trafikanter (Trafikanalys, 2011). Även åldersgruppen 18 till 24 år har något högre risk jämfört med andra åldersgrupper, vilket kan förklaras av ett mer riskfyllt beteende i trafiken och dessutom mindre erfarenhet. Lägst risk ses för de yngsta, mellan 0–17 år. I den nationella uppföljningsrapporten finns mer att läsa.

Diagram 13 illustrerar hur ålderssammansättningen sett ut i regionen sedan 2007 – och den visar att de äldre idag står för en något högre andel av befolkningen än 2007. Procentuellt sett har dessa två åldersgrupper ökat ganska kraftigt – åldersgruppen 65–74 år har ökat 37 procent och åldersgruppen 75 år eller äldre har ökat 13 procent.

**Diagram 13.** Ålderssammansättning Region Väst, 2007-2018.



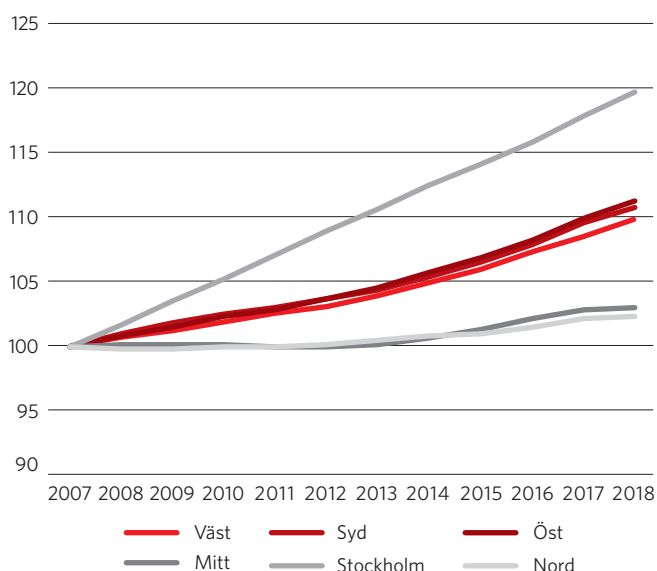
**Diagram 14.** Befolkningsmängd Region Väst i olika åldersgrupper, 2007 respektive 2018.



### Befolkningstillväxt i Region Väst jämfört med andra regioner

Totalt i Sverige har befolkningen ökat 11 procent, vilket motsvarar 1 procent i genomsnitt per år sedan 2007. I regionerna Väst, Syd och Öst har befolkningen ökat cirka 10 procent sedan 2007 – än högre är tillväxten i Stockholm med en ökning på 20 procent. I region Nord och region Mitt är befolkningstillväxten lägre – med ökningarna på cirka 2–3 procent sedan 2007.

**Diagram 15.** Index för befolkningsutveckling per region, 2007-2018.



**Tabell 7.** Befolkningsmängd per region, 2007 och 2018.

	2007	2018
Väst	2 110 000	2 320 000
Syd	2 100 000	2 320 000
Öst	1 530 000	1 710 000
Mitt	920 000	950 000
Stockholm	2 000 000	2 400 000
Nord	510 000	520 000
<b>Sverige</b>	<b>9 170 000</b>	<b>10 220 000</b>

### 4.3 Trafikarbete och resmönster

Det finns flera olika metoder att mäta hur resmönster ser ut och hur det utvecklas över tid. Dels beror det på vad man mäter – exempelvis om man mäter antal resor eller om man baserar statistiken på sträcka eller tid med ett färdslag, dels beror det också på hur man mäter. Några exempel på statistik kring resmönster som är tillgänglig är:

- **Trafikarbete**

Trafikarbete är en metod som innebär att vi mäter passerande fordon ute ”i fält” och kombinerar detta med uppgifter om körsträckor för olika fordon – detta ger då en bild av antalet kilometer som körs på de svenska vägarna under ett år. Den fångar dock inte upp exempelvis gång- och cykelresor.

- **Resvaneundersökningar (RVU)**

En RVU ger en bild av hur befolkningen reser med olika färdmedel och genomförs vanligtvis via telefon eller postala enkäter. Den ger en generell bild av resmönster såsom hur man reser mellan olika geografiska områden, hur man kombinerar färdmedel, syfte med resor m.m. Ofta presenteras statistiken utifrån antal resor men i många fall finns även uppgifter tillgängliga om vad det motsvarar i sträcka och i tid.

- **Bilnehav**

Bilnehavet är ett annat sätt att studera hur resmönster och trafikarbete utvecklar sig. Andra sätt att äga en bil, som ökat i omfattning, i form av leasing och medlemskap i bilpooler, ingår dock inte i statistiken kring bilnehav.

Trafikarbete är det mått som den nationella uppföljningsrapporten använder för att studera utvecklingen, den kan dock inte brytas ned regionalt. RVU, bilnehav och körsträckor går dock att bryta ned regionalt.

#### Trafikarbete

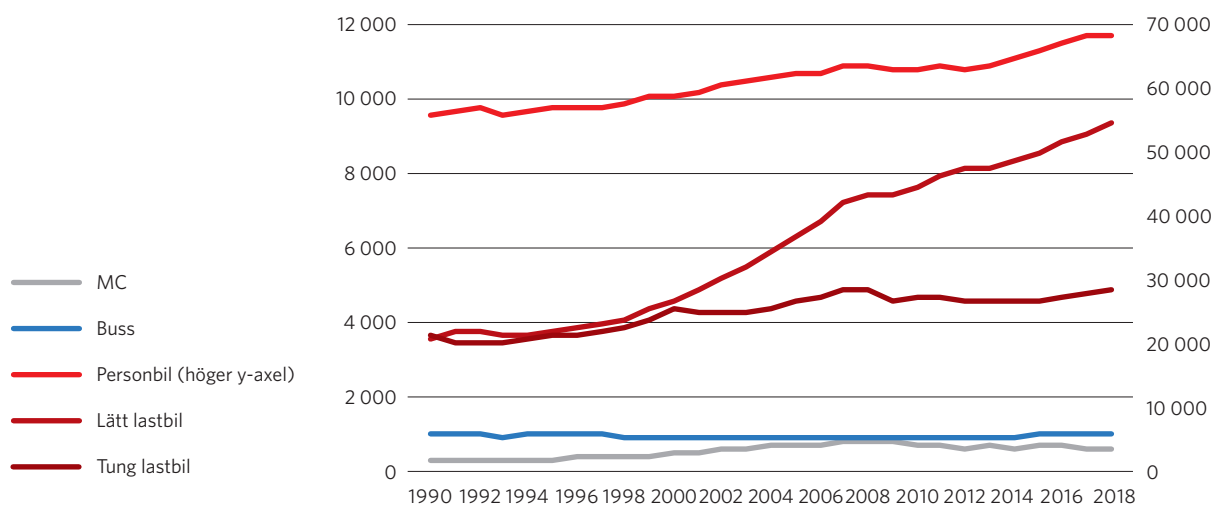
Det fordonsslag som står för det allra högsta andelen av trafikarbete på svenska vägar, drygt 80 procent, är personbilar. Efter en kontinuerlig ökning under många år har personbilstrafiken stagnerat – och 2018 ligger trafikarbetet 0,3 procent högre än 2017 och 8 procent högre än 2007.

De senaste åren är det istället transporterna med lastbil som ökat – framför allt de lätta lastbilarna (≤3,5 ton). Lätt lastbil ökade 2,9 procent 2018 och 3,0 procent 2017. Tung lastbil (> 3,5 ton) ökade 2,0 procent 2018 och 1,9 procent 2017. Flödet 2018 jämfört med 2007, per fordonsslag, är följande: MC -21 procent, personbil +8 procent, buss +8 procent, lätt lastbil +29 procent, tung lastbil +1 procent.

Mer information kring trafikarbetet finns att läsa i den nationella uppföljningsrapporten.

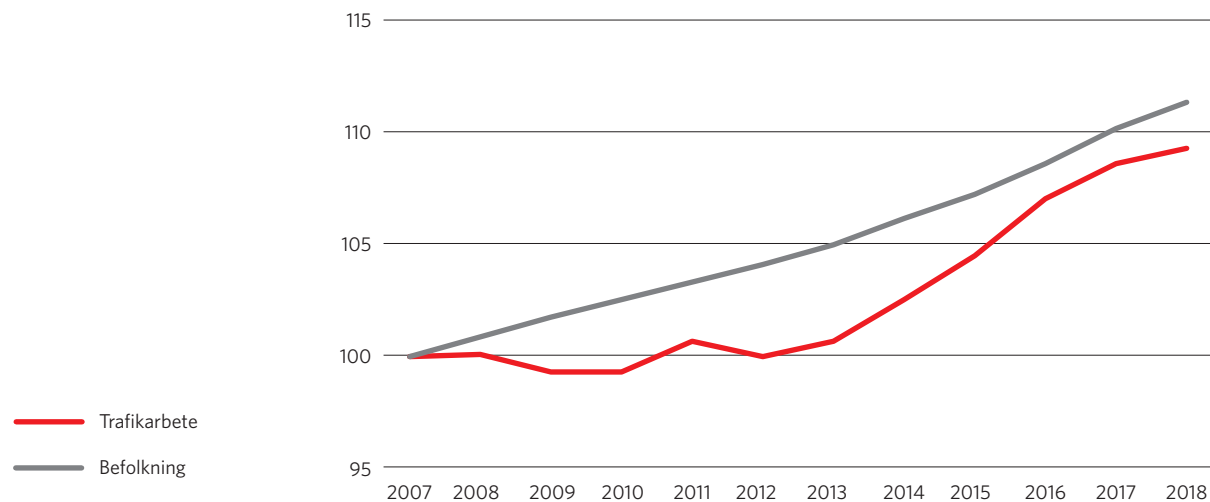


**Diagram 16.** Trafikarbete per fordonsslag nationellt, 1990–2018, i miljoner kilometer. Trafikarbetet för bil är på höger y-axel.



Det totala trafikarbetet har sedan 2007 ökat 9 procent – vilket är i jämn takt med befolkningsutveckling som ökat 11 procent. Eftersom trafikarbetet inte kan brytas ned regionalt så använder vi på regional nivå istället befolkningsutvecklingen som mått på det ökade resbehovet, vilket bedöms som tillräckligt tillförlitligt.

**Diagram 17.** Index för trafikarbete- och befolkningsutveckling, 2007–2018, nationellt.



### Resvaneundersökningar

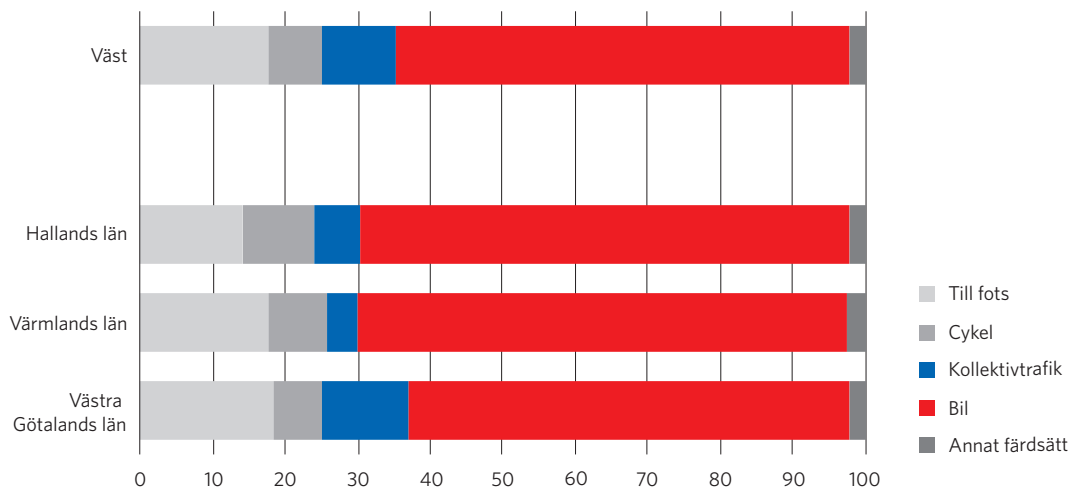
Vilka som skadas i trafiken och i vilken omfattning hänger starkt samman med vilket färdmedel befolkningen använder. En viktig del i en resvaneundersökning är att studera den så kallade färdmedelsfördelningen, som visar hur fördelningen av antalet resor ser ut mellan olika färdmedel.

Resultat från senaste RVU:er (utförd av Trafikanalys, genomsnitt 2011–2016) visar att cirka 60 procent av alla resor genomförs med bil, cirka 20 procent genomförs till fots, drygt 10 procent med kollektivtrafik och

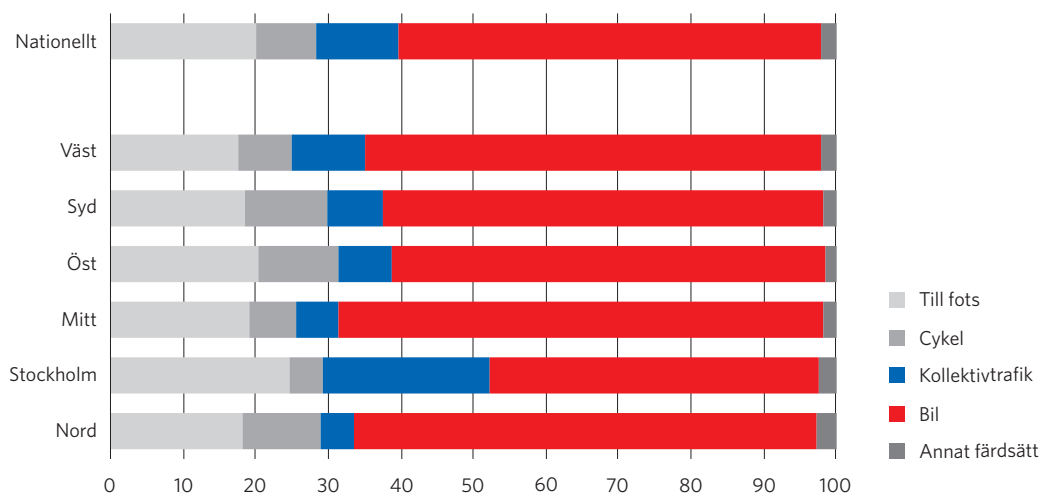
knappt 10 procent med cykel – och utfallet av detta påverkar även utfallet av trafikskadade. Vid en jämförelse mellan fördelning av resor och fördelning av omkomna och allvarligt skadade kan vi se att riskerna att skadas eller omkomma är högre för oskyddade trafikanter (framför allt cyklister och motorcyklister) men lägre för skyddade trafikanter.

Regionala skillnader finns i resmönster, där Region Stockholm skiljer sig mest åt med en högre andel kollektivtrafik. Inom Region Väst ses skillnader med högre andel cykel i Halland, och en högre andel kollektivtrafik i Västra Götaland.

**Diagram 18.** Färdmedelsfördelning Region Väst och per län, genomsnitt RVU 2011-2016, procent.



**Diagram 19.** Färdmedelsfördelning nationellt och per region, genomsnitt RVU 2011-2016, procent.



Resultatet ovan är alltså baserat på ett genomsnitt över åren 2011–2016. Hur utfallet ser ut 2018 och hur utvecklingen ser ut över tid sedan 2007 är svårare att uttala sig om, dock är det känt att rörligheten mellan färdmedel är ganska låg, även om det lokalt sett kan ha skett förflyttningar mot exempelvis mer hållbart resande.

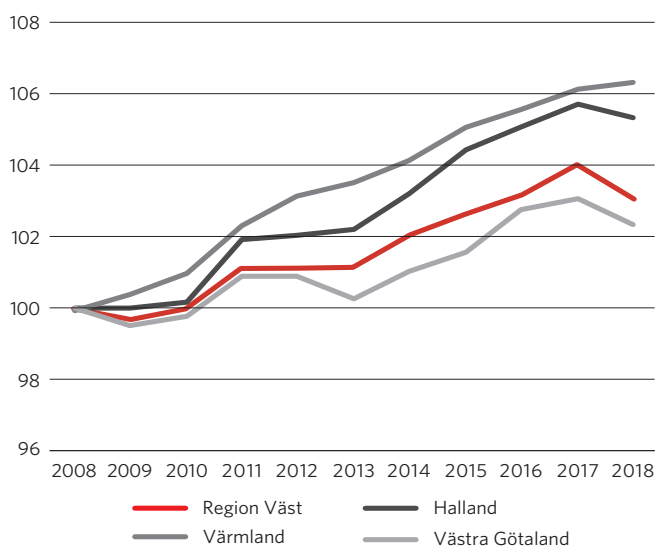
Före 2011 användes en annan metodik och efter 2016 har ingen nationell RVU genomförts. En ny nationell RVU har dock påbörjats under 2019 och kommer att fortlöpa under några år framöver.

### Bilnehav

Antal personbilar registrerade per 1000 invånare ligger på nationell nivå på 476, vilket är 3 procent högre jämfört med 2008, då bilnehavet låg på 463 bilar. Sedan 2008 har bilnehavet kontinuerligt ökat, men sakta planat ut senaste åren och 2018 visar på ett trendbrott med minskat bilnehav jämfört med föregående år. Bilnehavet i Region Väst följer det nationella genomsnittet väldigt väl.

Att bilnehavet minskar kan delvis bero på ett visst förändrat resande – men förflyttning till andra färdmedel. Men det kan också vara ett resultat av att formen att äga bil förändras och att fler och fler leasar sin bil privat eller genom arbetet eller är medlemmar i någon form av bilpool.

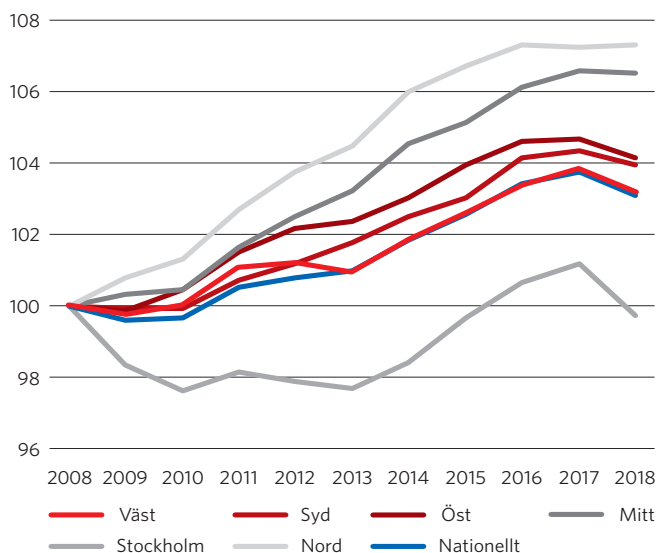
**Diagram 20.** Index för bilnehav i Region Väst, 2008-2018.



**Tabell 8.** Bilnehav per 1000 inv, per län i Region Väst, 2008 och 2018.

	2008	2018
Halland	508	535
Värmland	468	483
Västra Götaland	451	461
<b>Region Väst</b>	<b>468</b>	<b>483</b>

**Diagram 21.** Index för bilnehav, per region, 2008-2018.



**Tabell 9.** Bilnehav per 1000 inv, per region, 2008 och 2018.

	2008	2018
Väst	468	483
Syd	479	498
Öst	460	479
Mitt	521	556
Stockholm	405	403
Nord	498	534
<b>Nationellt</b>	<b>463</b>	<b>476</b>

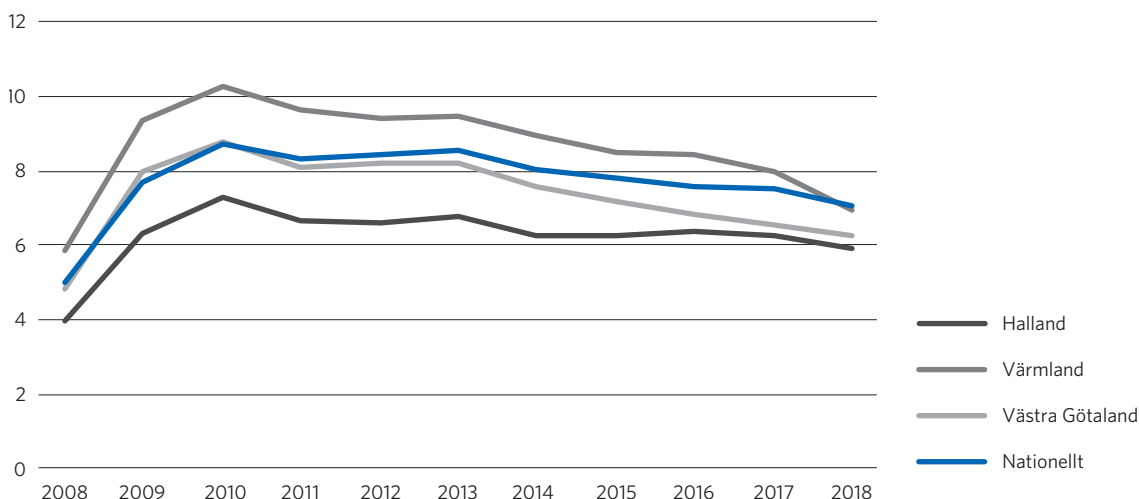
## 4.4 Ekonomi och arbetslöshet

Erfarenheter från flera länder visar att det finns ett samband mellan antalet omkomna i trafiken och den ekonomiska utvecklingen – med färre omkomna i lågkonjunktur än högkonjunktur. Till viss del kan sambandet bero på ett minskat resande under lågkonjunktur, men det är inte hela förklaringen. Det finns ett flertal hypoteser om sambandet mellan konjunktur och trafiksäkerhet, och de flesta handlar om förändringar i resmönster. Det finns förmodligen flera olika faktorer som kan påverka trafiksäkerheten i olika riktning, så det är mycket svårt att reda ut hur orsakssambanden ser ut.

Ett mått på ekonomisk utveckling är att studera arbetslöshetens storlek. Sedan 2007 har den varierat en del både nationellt och för Region Väst. Perioden 2008–2010 skedde en viss ökning av arbetslösheten, därefter har den minskat. Senare år har arbetslösheten legat runt 7–8 procent nationellt. Under 2018 låg nivån för Värmland på det nationella snittet, medan Halland och Västra Götaland låg runt 6 procent.

Konjunkturinstitutet bedömer i sin prognos att högkonjunkturen kulminerade under första halvåret 2018 och att ekonomin nu är på väg in i en avmattningsfas.

**Diagram 22.** Andel öppet arbetslösa i program med aktivitetsstöd i procent av den registerbaserade arbetskraften, Region Väst och nationellt



## 4.5 Väder

Vädret kan ha stor effekt på trafiken under korta perioder och på begränsade platser, till exempel vid tillfälliga skyfall eller vid halka. Det är dock mycket svårt att utreda hur stor påverkan sådana tillfälliga och lokala väderfenomen har på trafiksäkerheten och hur mycket det slår igenom i årsstatistiken. När det gäller vintersäsongen har man dock sett att vinterväglag och låga temperaturer medför minskad trafik och lägre hastigheter. Vintrar med riklig nederbörd medför en stor mängd snö i vägarnas sidoområden, vilket leder till färre svåra singelolyckor.

Under 2018 var det stora snömängder i norra Sverige men relativt snöfattigt i de södra delarna, där den största delen av trafikarbetet sker. Det kan ha bidragit till sämre förutsättningar för trafiksäkerheten med avseende på biltrafiken jämfört med snörika år. I övrigt präglades 2018 av att det var ovanligt varmt och torrt i praktiskt taget hela Sverige. Det kan ha lett till ökad cykel- och motorcykeltrafik under året.







## 5 Indikatorer

Inom trafiksäkerhetsarbetet i Sverige finns idag 12 indikatorer utpekade som viktiga i målstyrningsarbetet för att få färre omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. För de indikatorer som går att mäta, vilket är tio i antal nationellt sett, utvecklas endast två av dem i linje med nödvändig utveckling.

Regionalt kan vi inte mäta alla indikatorer men från de analyser som går att göra framgår det att Region Väst i stort följer den nationella utvecklingen. Vid en jämförelse av indikatorerna för alla sex regionerna ser vi många likheter, men vi ser också en hel del skillnader – exempelvis med olika grad av säkra statliga vägar, bältesanvändning respektive hur stor andel av trafiken som anses ske med nyktra förare.

Fyra av indikatorerna kan brytas ned på regional nivå:

- Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät
- Nykter trafik
- Säkra statliga vägar
- Säkra gång-, cykel- och mopedpassager

I denna rapport fokuserar vi på de indikatorer som går att mäta regionalt och belyser endast kortfattat övriga indikatorer – för mer detaljer kring dessa hänvisas till den nationella rapporten. För flera av de indikatorer vi inte kan mäta regionalt finns annan värdefull information, som åtminstone ger en indikation av hur läget ser ut.

Nedan preciseras indikatorerna och hur vi ligger till med utvecklingen relativt de mål som är uppsatta fram till 2020. Som framgår av tabellen finns det två indikatorer som ännu inte mäts (markerade med grått i tabellen).

**Tabell 10.** Indikatorer för trafiksäkerhet på väg. Utfall 2018 på nationell nivå och för Region Väst.

Indikator	Nationellt	Region Väst
Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät	Inte i linje	Inte i linje
Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät	Inte i linje	Kan inte mätas
Nykter trafik	Inte i linje	Inte i linje
Bältesanvändning	I linje	Kan inte mätas
Hjälmanvändning cykel	Inte i linje	Kan inte mätas
Hjälmanvändning moped	Inte i linje	Kan inte mätas
Säkra personbilar	I linje	Kan inte mätas
Regelefterlevnad bland motorcyklister	Mäts inte ännu	Mäts inte ännu
Säkra statliga vägar	Inte i linje	Inte i linje
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	Inte i linje	Inte i linje
Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort	Inte i linje	Kan inte mätas
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001	Mäts inte ännu	Mäts inte ännu

## 5.1 Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät

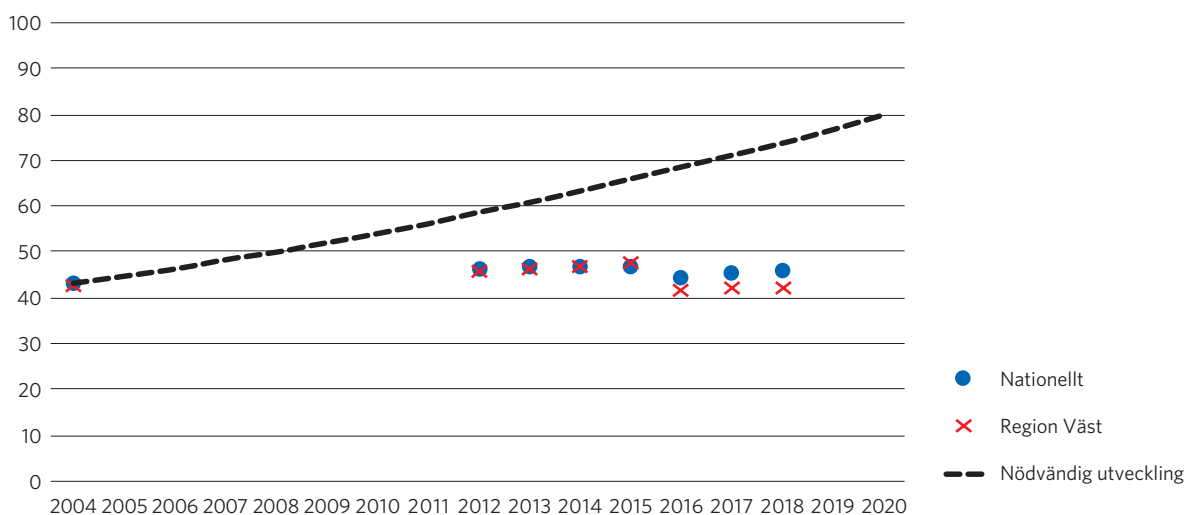
Hastighetsefterlevnad bedöms vara en av de indikatorer som har störst potential att minska antalet omkomna. Nationellt mål är att 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns år 2020. Förutom uppföljning av andel trafikarbete på det statliga vägnätet studeras även medelhastighet för motsvarande vägnät – där visar nämligen beräkningar att varje minskning med en 1 km/t kan spara 15 människoliv. För medelhastighet är målet att, nationellt och regionalt, minska medelhastigheten under tidsperioden med 5 km/t vilket skulle motsvara ungefär 75 sparade liv.

Idag ligger hastighetsefterlevnaden nationellt på 45 procent och i Region Väst på cirka 42 procent – vilket är ungefär i nivå med för 20 år sedan, och målet till 2020 bedöms därmed inte nås. Den genomsnittliga reshastigheten är idag relativt nära målet – 79 km/t för Region Väst jämfört mot målet 77 km/t – men baserat på att utvecklingen i princip stått still de senaste åren bedöms inte heller detta mål nås till 2020.

Från och med 2016 har även indikatorn delats in i att studera hastighetsefterlevnad på icke-mötesfria vägar med hastighetsbegränsning 70–90 km/t – den kan dock endast följas på nationell nivå. För den indikatorn var utfallet 47 procent år 2004 och 48 procent 2018, vilket inte är i linje med nödvändig utveckling.

		2004	2018	Mål 2020	Utveckling mot mål
Hastighetsefterlevnad - statligt vägnät	Nationellt	43 %	45 %	80 %	Inte i linje
	Region Väst	43 %	42 %	80 %	Inte i linje
Genomsnittlig reshastighet	Nationellt	82 km/t	78 km/t	77 km/t	Inte i linje
	Region Väst	82 km/t	79 km/t	77 km/t	Inte i linje
Hastighetsefterlevnad - ej mötesfria vägar med 70-90 km/t	Nationellt	47 %	48 %	80 %	Inte i linje
	Region Väst	—	—	—	Kan inte mätas

**Diagram 23.** Hastighetsefterlevnad i Region Väst och nationellt, 2004–2018 samt nödvändig utveckling till 2020. 2013–2015 samt 2017–2018 är uppskattade utifrån mätning 2012 respektive 2016.



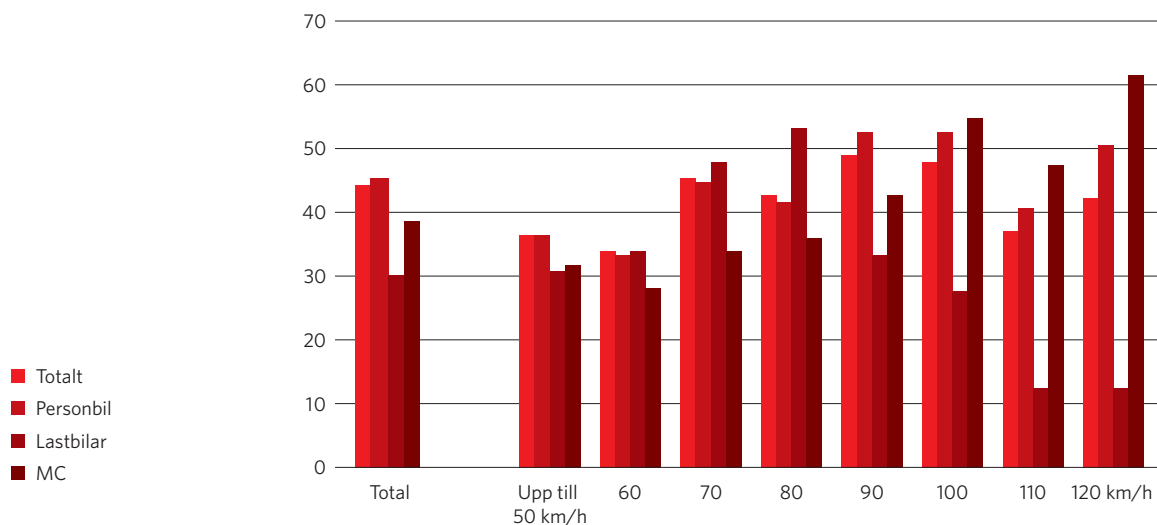
### Stora skillnader beroende på hastighetsgräns och fordonstyp

Något som påverkar utfallet av hastighetsefterlevnaden relativt mycket är bland annat vilken hastighetsgräns vägen har och vilket fordonstyp det avser. Totalt sett, oavsett fordonstyp, är hastighetsefterlevnaden som sämst vid de lägsta hastigheterna – upp mot 60 km/t. Vid jämförelse av olika fordonstyper framgår exempelvis att MC har lägst efterlevnad av alla trafikantkategorier, upp till cirka 80 km/t. För hastigheter över 80 km/t minskar efterlevnaden för lastbilar kraftigt – inte mer än var tionde lastbil följer tillåten hastighet på 110/120-vägar.

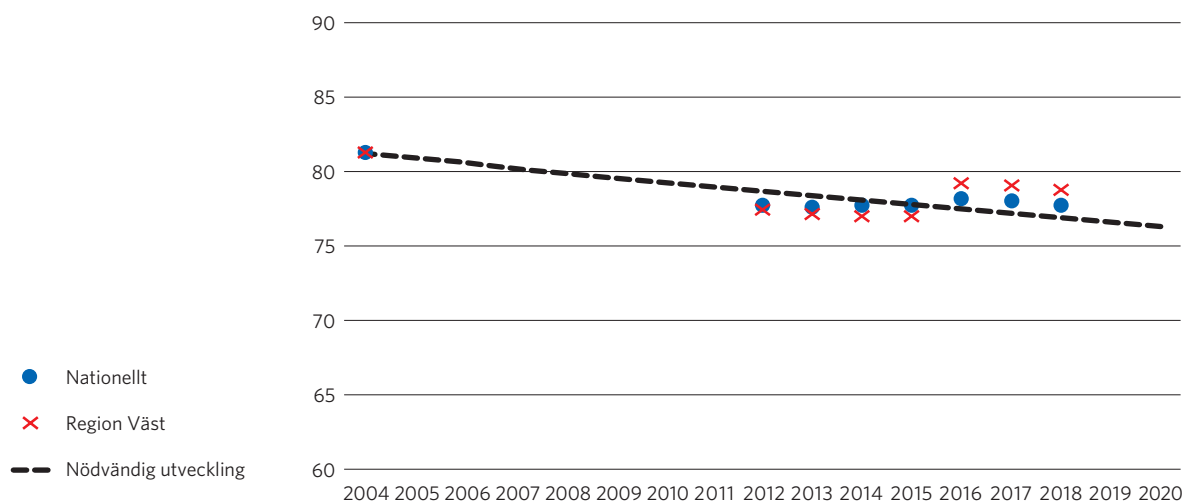
För lastbil är hastighetsefterlevnaden totalt sett cirka 30 procent och det är vägarna med hastigheter över 80 km/t som drar ned efterlevnaden för den trafikantgruppen.



**Diagram 24.** Hastighetsefterlevnad nationellt uppdelat per hastighetsgräns och fordonstyp personbil, lastbil och MC. Källa: Hastighetsundersökningen 2016, Trafikverket, procent.



**Diagram 25.** Genomsnittlig reshastighet (km/t) nationellt och Region Väst, 2004-2018 samt nödvändig utveckling till 2020. 2013-2015 samt 2017-2018 är uppskattade utifrån mätning 2012 respektive 2016.

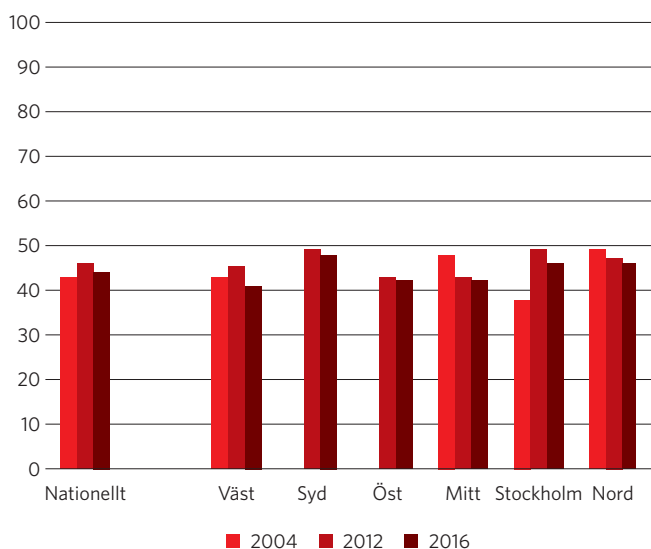


## Regional jämförelse

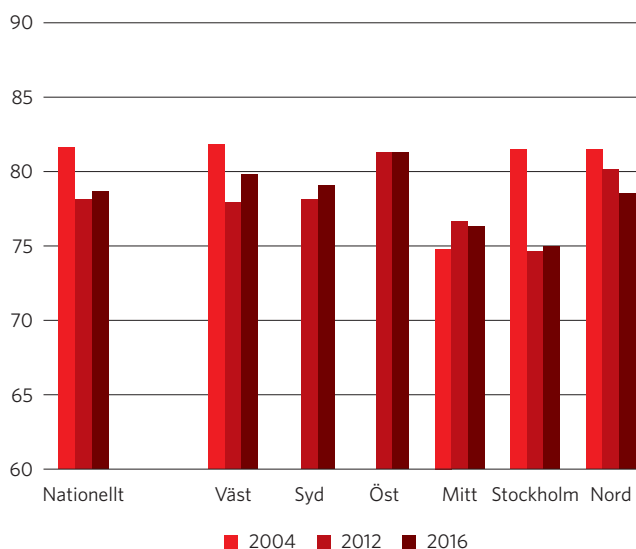
Att genomföra riksrepresentativa mätningar av hastighet är resurskrävande. Sedan 2004 har tre större mätningar genomförts – 2004, 2012 och 2016. Under 2020 planeras den fjärde riksrepresentativa mätningen för denna mätserie. För åren mellan riksmätningarna skattas hastighetsefterlevnaden och medelhastigheten med enklare mätningar (hastighetsindex), som endast visar relativa förändringar. Regionala resultat baserat på de tre riksmätningarna visas i diagram 26 och 27.

Hastighetsefterlevnaden i regionerna varierar mellan cirka 40 procent och 50 procent. Region Väst har bland de högre medelhastigheterna, medan Region Mitt och Stockholm har lägst medelhastighet. Medelhastigheten i Stockholm har minskat relativt mycket – från 82 km/t 2004 till 75 km/t 2016.

**Diagram 26.** Hastighetsefterlevnad nationellt och per region, procent.



**Diagram 27.** Genomsnittlig reshastighet (km/t) nationellt och per region.



## Trafiksäkerhetskameror och hastighetsöversyn

Automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) är ett effektivt sätt att säkra hastigheten, och varje år sätts cirka 200 nya kameraskåp upp. Vid årsskiftet 2018/2019 fanns nästan 1 800 kameror i Sverige, varav drygt 400 var placerade i Region Väst.

Erfarenheten hittills är att medelhastigheten sjunker med cirka 8 km/t nära skåpen samt 3–5 km/t mellan skåpen, beroende på hur tätt de står. Vidare visar studier att hastighetsefterlevnaden på sträckor med ATK är hög och ligger runt 95 procent, att jämföra med den generella efterlevnaden på cirka 45 procent.

Diagram 28. Antal ATK-kameror Region Väst, 2006–2018.

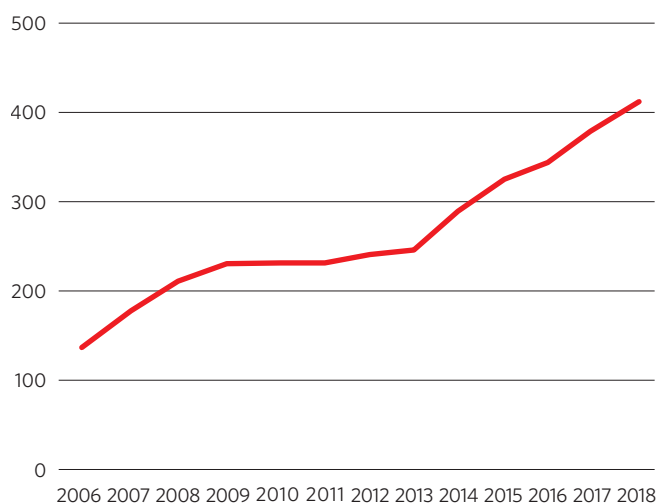
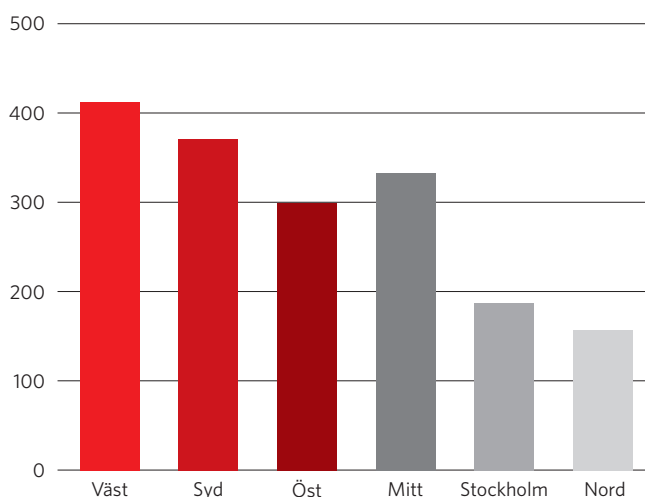


Diagram 29. Antal ATK-kameror 2018, per region.



Ett annat sätt att säkra hastigheten är att anpassa hastighetsgränserna till vägnas säkerhetsstandard – och detta görs inom den så kallade hastighetsöversynen. Det arbetet handlar framför allt om att sänka hastigheten från 90 till 80 km/t eller att höja vissa sträckor till 100 km/t med samtidigt införande av mittseparering.

För perioden fram till och med 2020 innebär det, nationellt sett, att cirka 220 mil 90-vägar sänks till 80 km/t. Hittills har 45 mil sänkts, varav 17 mil genomfördes under 2017 och 0,6 mil under 2018. Att införandet dämpats beror främst på att vissa planerade hastighetssänkningar överklagats till regeringsnivå. Fortsatt anpassning ligger dock fast och en större insats är planerad under 2019 för att uppnå målet till 2020. För samma period innebär det att drygt 40 mil 90-vägar mittsepareras och får 100 km/t.

Totalt sett bedöms hastighetsöversynen och kvarstående etablering av 400 ATK-kameror till 2020 att sänka hastigheten med 0,3 km/t på nationell nivå. Det är inte tillräckligt för att målen ska nås, men det medför ändå stora effekter på de mest hastighetskritiska delarna av vägnätet.

## 5.2 Hastighetsefterlevnad - kommunalt vägnät

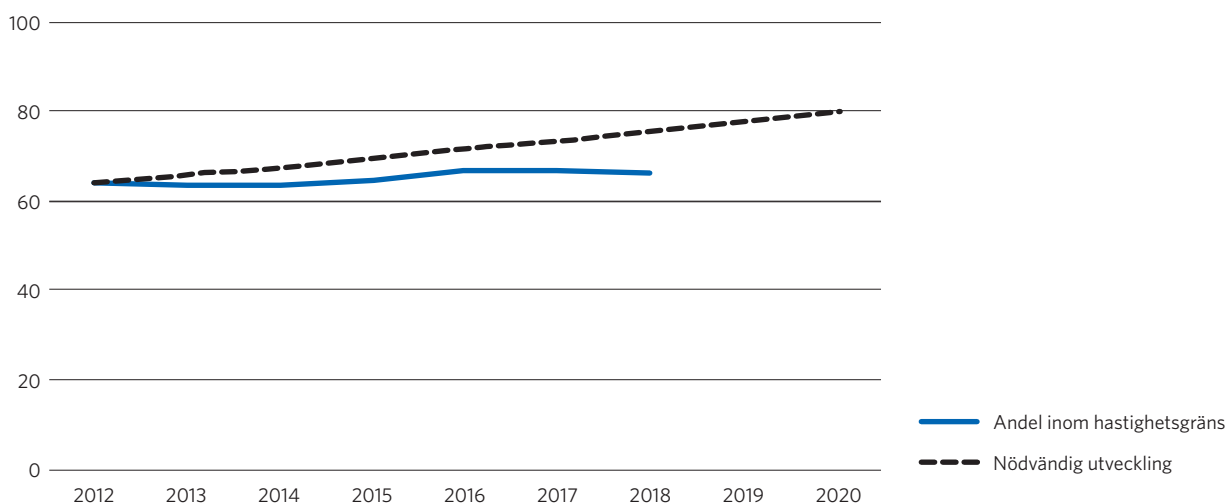
Målet för hastighetsgräns på kommunalt vägnät är att minst 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns år 2020. Målet till 2020 för den genomsnittliga reshastigheten på kommunalt vägnät är 46 km/t. Denna statistik finns endast tillgänglig på nationell nivå.

Med årets utfall bedöms hastighetsefterlevnaden inte gå i linje med nödvändig utveckling. Däremot bedöms den genomsnittliga reshastigheten göra det.

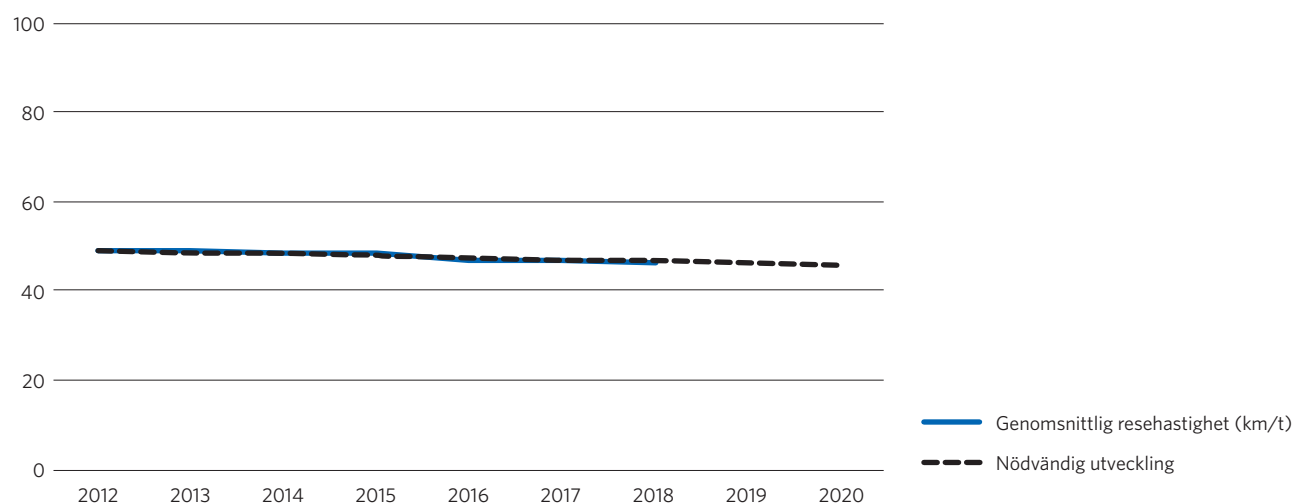


		2012	2018	Mål 2020	Utveckling mot mål
Hastighetsefterlevnad - kommunalt vägnät	Nationellt	64 %	66 %	80 %	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	—	—	—	Kan inte mätas
Genomsnittlig reshastighet	Nationellt	49 km/t	47 km/t	46 km/t	<b>I linje</b>
	Region Väst	—	—	—	Kan inte mätas

**Diagram 30.** Hastighetsefterlevnad kommunalt vägnät, nationellt, 2012-2018 samt nödvändig utveckling till 2020, procent.



**Diagram 31.** Genomsnittlig reshastighet (km/t) kommunalt vägnät, nationellt, 2012-2018 samt nödvändig utveckling till 2020.



Liksom för det statliga vägnätet finns en korrelation mellan hastighetsgräns och efterlevnad, men ännu tydligare för det kommunala – med lägre efterlevnad ju lägre hastighetsgräns och högre efterlevnad ju högre hastighetsgräns. För det kommunala vägnätet ligger efterlevnaden på drygt 50 procent för vägar med hastighet 40 km/t. Vid 50 km/t

ligger efterlevnaden på knappt 70 procent och för hastighetsgränser på 60–70km/t på cirka 80 procent, det vill säga i nivå med målet 2020.

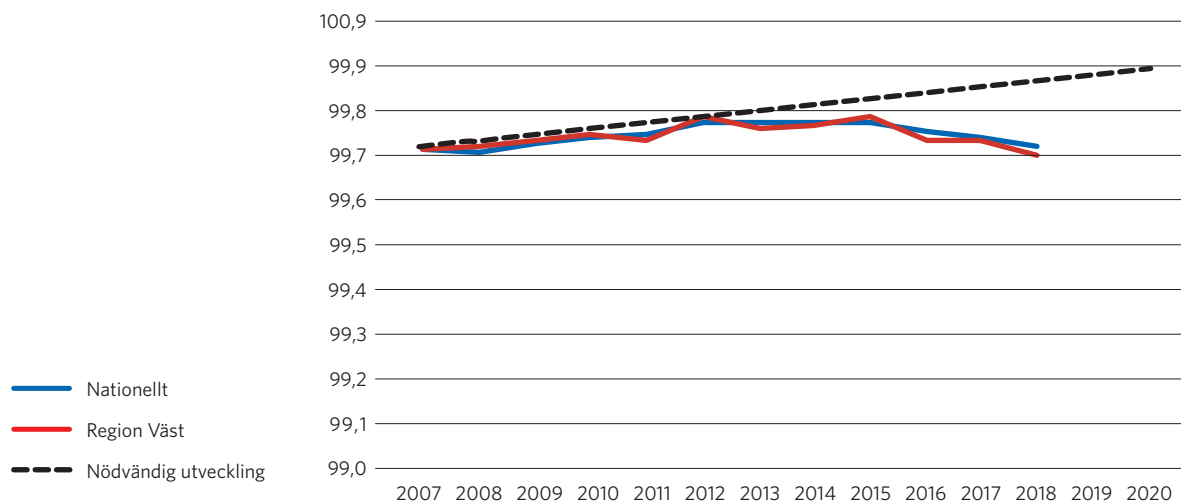
### 5.3 Nykter trafik

Målet för trafiknykterheten är att 99,9 procent av trafikarbetet sker med nyktra förare år 2020. Under de första åren efter mätseriens startår (2007) ökade andelen nyktra förare, men utvecklingen har stannat av och börjar nu gå i fel riktning. Regionalt blir osäkerheterna större men Region Väst följer nära den nationella utvecklingen.

En nykter förare definieras som en förare med blodalkoholhalt under 0,2 promille. Indikatorn baseras alltså endast på nykterhet med avseende på alkohol. Som underlag används data från polisens kontrollverksamhet av alkoholpåverkade förare. I dag finns tyvärr inget tillförlitligt underlag för att följa utvecklingen av andra droger i trafiken.

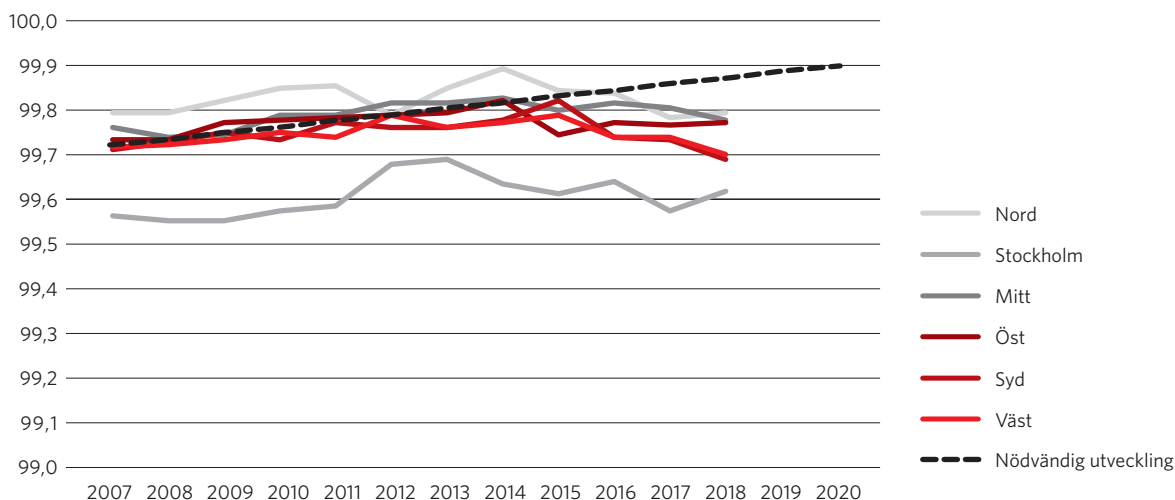
		2007	2018	Mål 2020	Utveckling mot mål
Nykter trafik	Nationellt	99,7 %	99,7 %	99,9 %	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	99,7 %	99,7 %	99,9 %	<b>Inte i linje</b>

**Diagram 32.** Andel nykter trafik nationellt och Region Väst, 2007–2018, samt nödvändig utveckling till 2020. Mätserie baserad på data från polisens kontroller.



Vid en jämförelse mellan regionerna har Stockholm en lägre grad av nyktra förare, medan Region Nord under många i stället haft en högre grad – de senaste åren har det dock i Region Nord registrerats något lägre grad av nykterhet, vilket gör att de nu ligger i nivå med flera andra regioner.

**Diagram 33.** Andel nykter trafik per region, 2007–2018, samt nödvändig utveckling till 2020. Mätserie baserad på data från polisens kontroller.

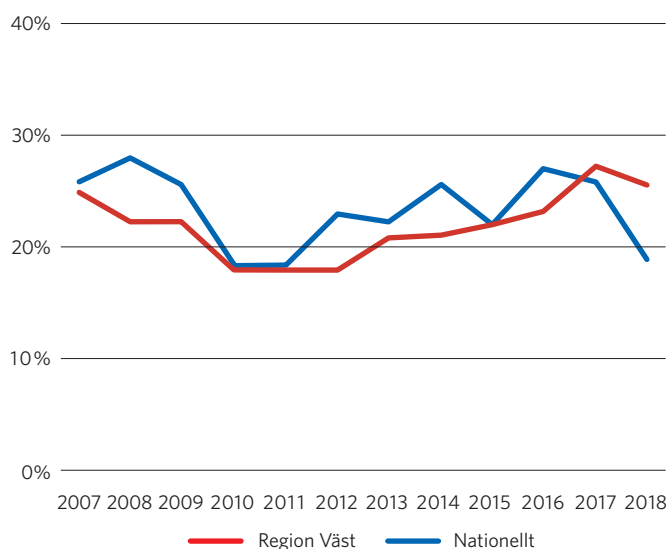


Med hjälp av resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor kan vi följa upp hur ofta en förolyckad förare haft påverkan av alkohol.

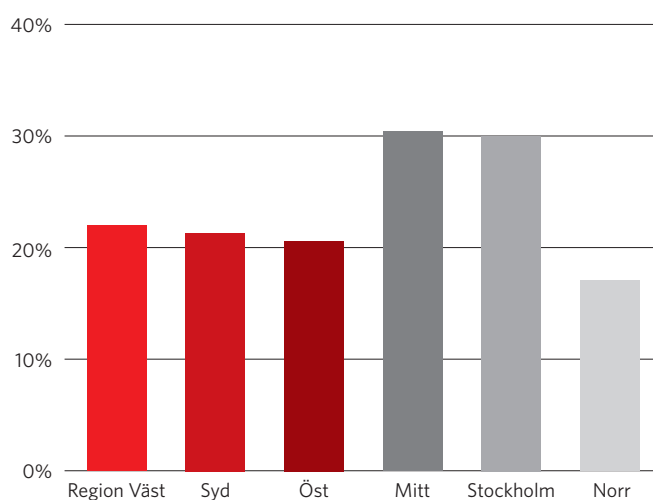
Små förändringar har skett över tid, både regionalt och nationellt. Från diagram 34 framgår att det skedde en viss minskning perioden 2007–2011, därefter har förekomsten ökat något igen. Vid denna analys används glidande medelvärde<sup>4</sup> för att utjämna årsvariationer.

Sett ur ett femårsperspektiv (2013–2017) har alkohol förekommit i 23 procent av alla olyckor med omkomna personbilsförare. För Region Väst ligger andelen på 22 procent – i denna aspekt återfinns högst andel på 30 och 31 procent för Region Stockholm respektive Region Mitt.

**Diagram 34.** Utveckling andel omkomna personbilsförare med alkoholpåverkan (glidande medelvärde), nationellt och Region Väst.



**Diagram 35.** Andel omkomna personbilsförare med alkoholpåverkan, per region, medelvärde 2013–2017.



3 Glidande medelvärde: medelvärdesbildning av tre års utfall (här år x, x-1 och x-2)

Indikatorn Nykter trafik baseras på personbilsförare och inblandning av alkohol, inte andra droger. Sett över alla omkomna i vägtrafiken (inte bara personbilsförare) kan vi se att alkohol och/eller droger varit inblandat i cirka 20 procent av alla fall – där enbart alkohol är inblandat i drygt 10 procent av fallen. Illegala droger eller droger kombinerat med alkohol är inblandat i knappt 10 procent och för den gruppen ser man en oroande trend att den ökar.

## 5.4 Bältesanvändning

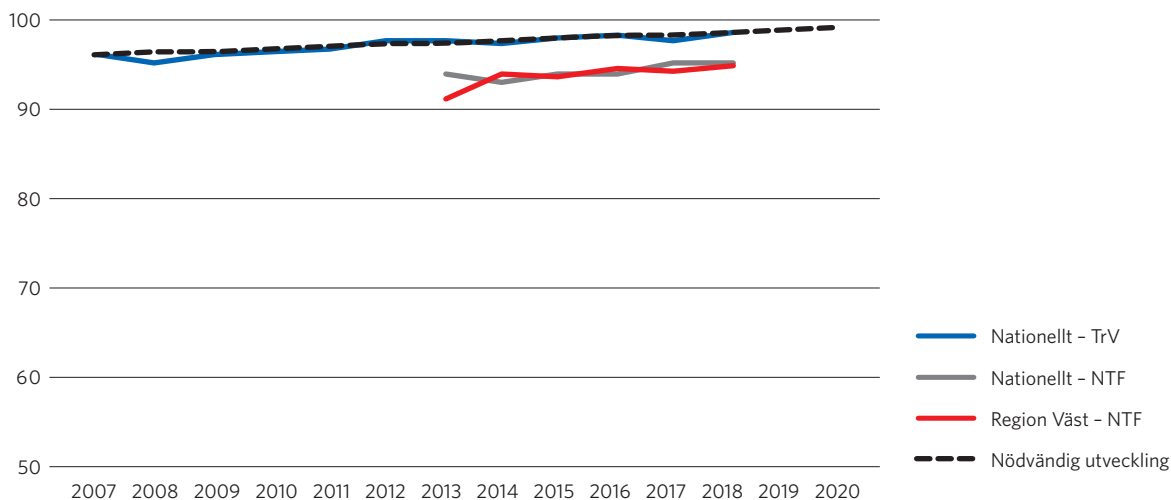
Det nationella målet för bältesanvändningen är att 99 procent av alla förare och framsättespassagerare i personbil är bältade år 2020 – och hittills går utvecklingen nationellt i linje med nödvändig utveckling. Mätresultaten från Trafikverkets mätningar går dock inte att bryta ned på regional nivå. Däremot kan vi studera två andra aspekter regionalt – dels resultat från NTF:s mätningar av bältesanvändningen, dels utfallet från djupstudier som visar hur vanligt det är med bälte bland omkomna.

		2007	2018	Mål 2020	Utveckling mot mål
Bältesanvändning	Nationellt	96 %	98,6 %	99 %	I linje
	Region Väst	—	—	99 %	Kan inte mätas

Nivån på bältesanvändningen är relativt beroende av vald mätmetod. Trafikverkets mätningar, som ligger till grund för målsättningen, har de senaste åren legat runt 98 procent. NTF:s mätningar å andra sidan ligger i dagsläget på cirka 95 procent (endast förare). Oavsett mätmetod är det den relativa förändringen som är av intresse och som kan ge en indikation på om målsättningen går åt rätt håll eller inte. Nedan illustreras den nationella utveckling, dels baserat på Trafikverkets mätningar, dels baserat på NTF:s. Från NTF:s mätningar, som kan brytas ned regionalt, kan vi dra slutsatsen att Region Väst ligger i nivå med bältesanvändningen nationellt och har en förändringstakt som ligger i linje med nödvändig utveckling.



**Diagram 36.** Bältesanvändning 2007-2018 samt nödvändig utveckling till 2020, nationellt och Region Väst<sup>5</sup>,



Källa: TrV (passagerare framsäte) och NTF (förare), procent.

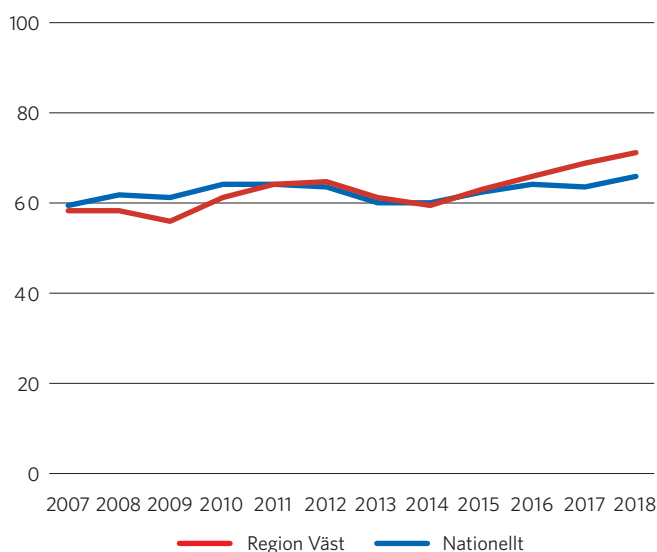
Vid analys av data från Trafikverkets djupstudier framgår att av de personbilsförare som omkommer på väg så är andelen bältade, på nationell nivå, ungefär 65 procent – för Region Väst ligger motsvarande värden på knappt 70 procent. Sedan 2007 har andelen varierat något men generellt kan vi inte säga att några större förändringar har skett. Här används glidande medelvärde för att utjämna variationer över tid.

Vid en jämförelse mellan regionerna har Region Väst bland de högre nivåerna av bältesanvändning bland omkomna medan Region Stockholm och Nord har något lägre.

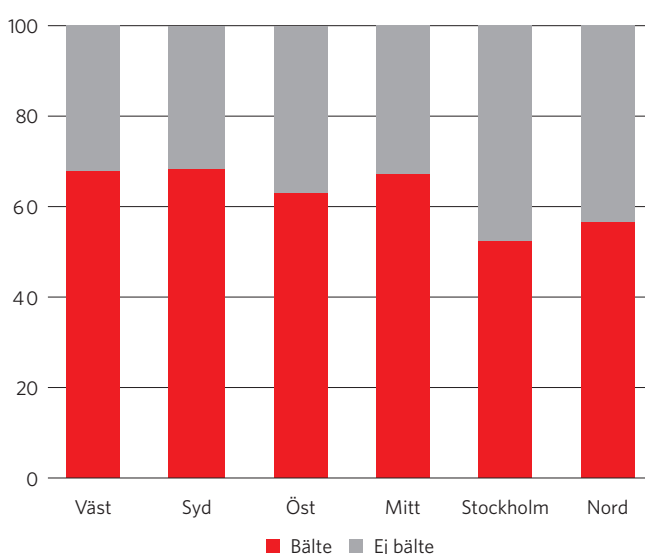


<sup>5</sup> NTF gör mätningar i Halland, Värmland och Västra Götaland. Västra Götaland täcks av tre NTF-förbund "FyrBoDal-Skaraborg-Väst". Resultat för Region Väst är en sammanslagning av de olika geografiska områdena, korrigerat för befolkningsmängd.

**Diagram 37.** Utveckling 2007-2018 av andel omkomna personbilsförare som är bältade (glidande medelvärde), nationellt och Region Väst, procent.



**Diagram 38.** Andel omkomna personbilsförare med bälte eller ej, per region, medelvärde 2013-2017, procent.



## 5.5 Hjälm användning

Målet för cykelhjälm användningen är att minst 70 procent av cyklisterna ska använda hjälm 2020. Mätningarna hittills visar att användningen ökat över tid men i något för låg takt. Mätmetoden som Trafikverket använder går inte att bryta ned till regional nivå, men precis som för bältes användningen har vi istället nytta av NTF:s mätningar. De visar att hjälm användningen i Region Väst är något högre än i Sverige i stort – och hjälm användningen ökar, men inte med en förändringstakt som räcker för att nå målen.

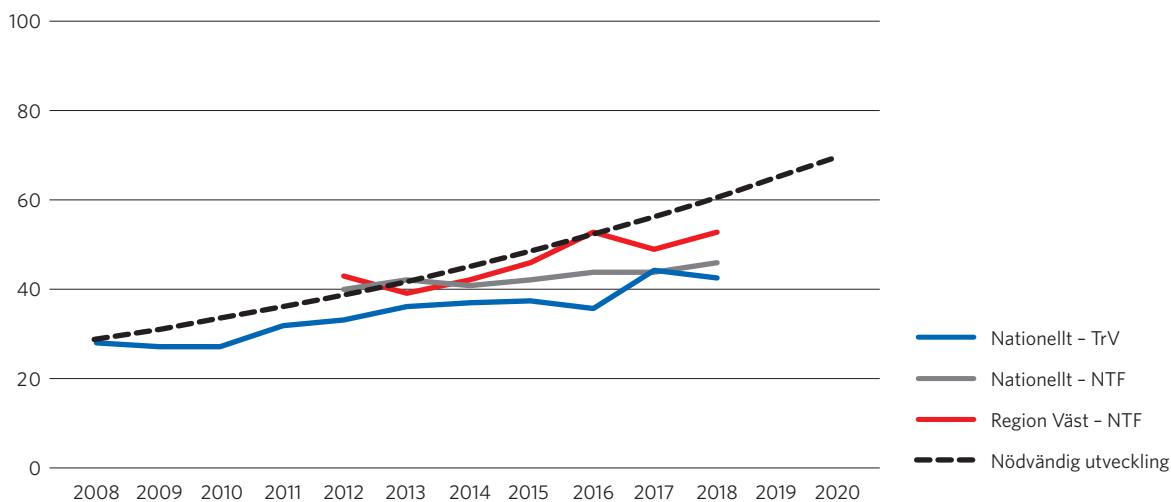
Den nationella mätningen, som är den mätning som målet följs upp på, visar på en signifikant nedgång mellan 2017 och 2018. NTF:s mätningar visar dock inte på en nedgång, utan på en svag ökning. Oavsett mätmetod är förändringen nationellt sett inte i linje med nödvändig utveckling.

Hjälm användningen för moped utvecklas positivt på nationell nivå. Denna undersökning är dock inte tillräckligt omfattande för att brytas ned på regional nivå och här saknas även annan statistik för att göra bedömningar regionalt.

		2007	2018	Mål 2020	Utveckling mot mål
Hjälm användning cykel	Nationellt	27 %	42 %	70 %	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	—	—	—	Kan inte mätas

		2012	2018	Mål 2020	Utveckling mot mål
Hjälmanvändning moped	Nationellt	96 %	93 %	99 %	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	—	—	—	<b>Kan inte mätas</b>

**Diagram 39.** Cykelhjälsanvändning, 2008-2018 samt nödvändig utveckling till 2020, nationellt och Region Väst<sup>6</sup>.

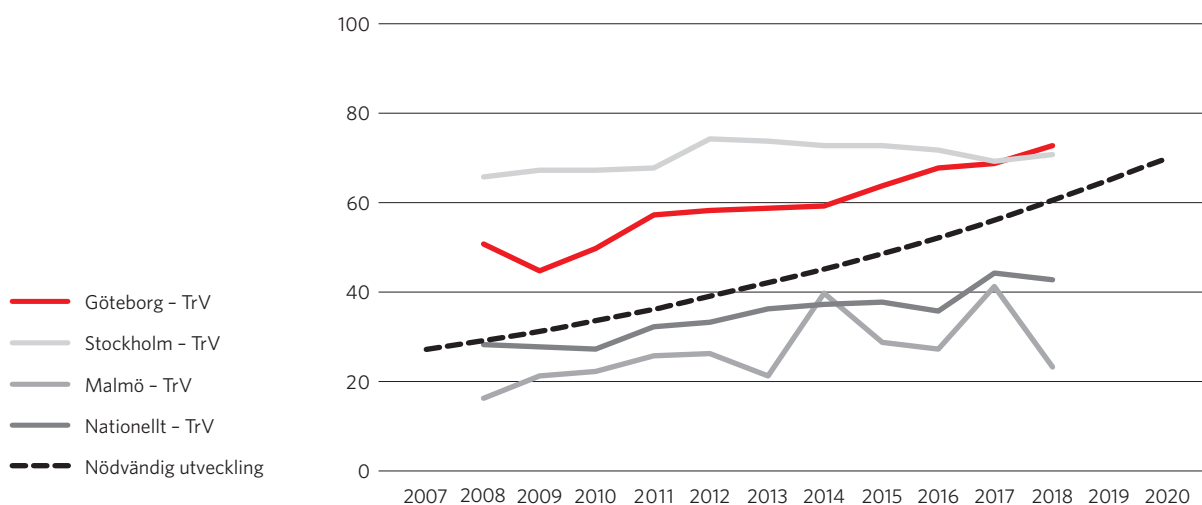


Efterlevnaden skiljer sig ganska mycket åt beroende på var mätningen sker och vilka demografiska grupper som studeras. För vuxna ligger andelen som använder hjälm idag på knappt 40 procent. För barn upp till 10 år (i bostadsområden) ligger användningen runt 80 procent – motsvarande siffra för barn mellan 6–15 år som som tog cykel till skolan uppmättes 2018 till runt 61 procent. Den statistiken baseras på Trafikverkets mätning, mer information finns i den nationella rapporten.

Sett till Sveriges tre största städer har Stockholm och Göteborg en relativt hög andel hjälmanvändning medan Malmö har en relativt låg andel. Här är nivåskillnaderna så pass stora att vi kan utgå från att en skillnad faktiskt finns. Annars ska man dock vara lite försiktigt med att tolka nivåer – det kan skilja sig ganska mycket åt här på var mätningarna sker i respektive stad. Exempelvis visar NTF:s och Trafikverkets mätningar relativt olika resultat för Malmö, vilket säkerligen kan förklaras av att respektive mätning genomförts på olika platser i Malmö. Oavsett mätmetod är det den relativa förändringen som är av mest intresse – det vill säga att se hur förändringen ser ut över tid.

<sup>6</sup> NTF gör mätningar i Halland, Värmland och Västra Götaland. Västra Götaland täcks av tre NTF-förbund "FyrBoDal-Skaraborg-Väst". Resultat för Region Väst är en sammanslagning av de olika geografiska områdena, korregerat för befolkningens mängd.

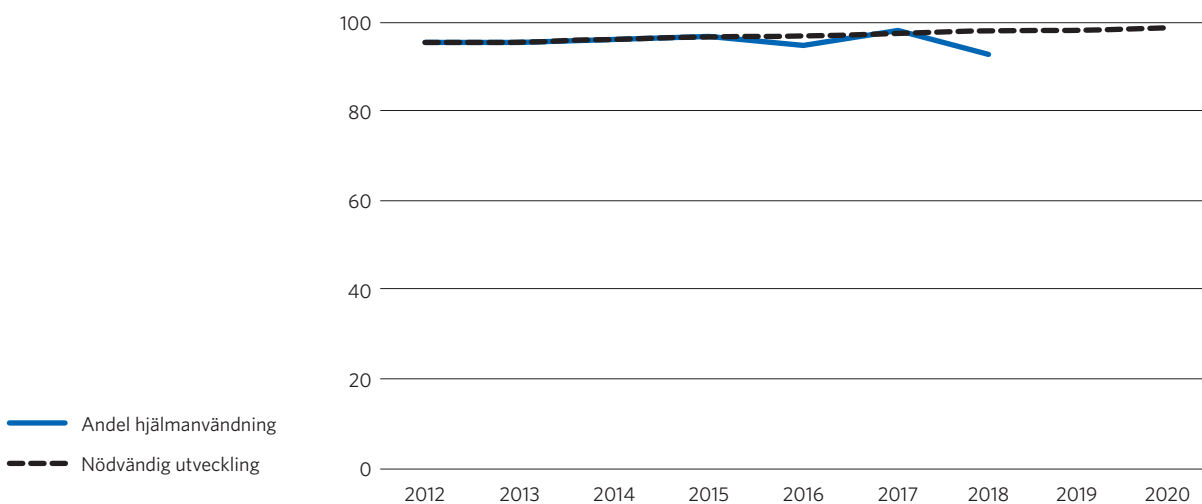
**Diagram 40.** Andel cykelhjälsanvändning , 2007-2018 samt nödvändig utveckling till 2020, Göteborg, Stockholm och Malmö, procent.



Mätningar av mopedhjälsanvändning visar en nedgång 2018 (93 procent) och är det lägst uppmätta värdet sedan mätseriens början. Tidigare har denna indikator bedömts följa den utveckling som krävs, men med årets utfall bedöms nu inte längre indikatorn gå i linje med nödvändig utveckling.

I diagram 41 redovisas den observerade mopedhjälsanvändningen år 2012–2018. Endast mopedister som uppfattats ha hjälmen ordentligt fastspänd räknas som hjälmanvändare. Resultatet går inte att bryta ned regionalt.

**Diagram 41.** Mopedhjälsanvändning 2012-2018 samt nödvändig utveckling till 2020, nationellt, procent.





## Vinsterna av att öka hjälmanvändningen

De senaste fem åren har cirka 20 cyklister omkommit per år och cirka 2 000 skadas allvarligt. I arbetet med den nya cykelstrategin visar utredningar att om 100 procent använde cykelhjälm skulle det totala antalet omkomna minska med 25 procent och antalet allvarligt skadade minska med cirka 5 procent.

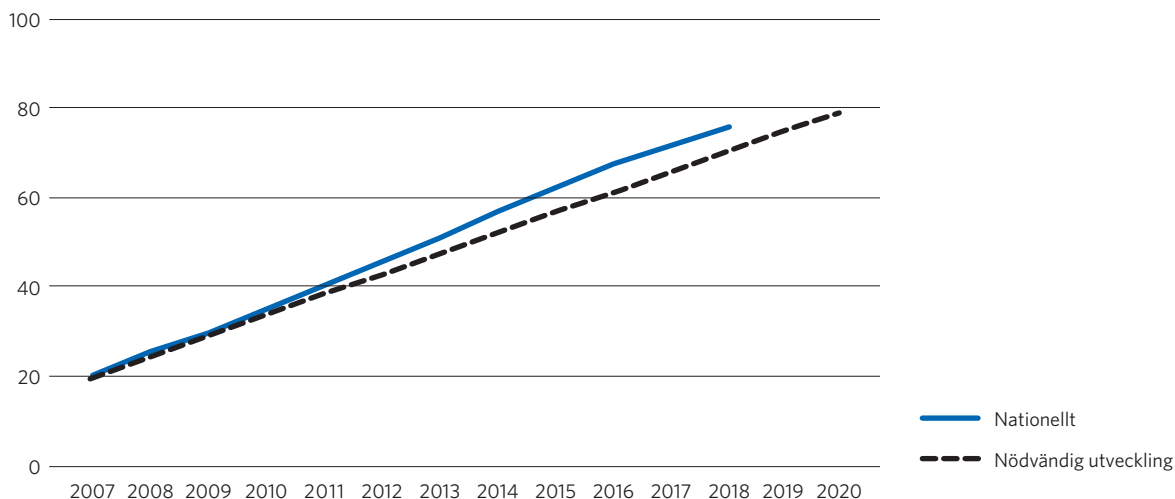
Under motsvarande femårsperiod omkom cirka fem mopedister årligen. Två liv per år skulle kunna sparas om alla mopedister använde hjälm. Mer resultat och hänvisningar till studier finns att läsa i den nationella rapporten.

## 5.6 Säkra personbilar

Målet för indikatorn Säkra personbilar är att minst 80 procent av trafikarbetet, det vill säga antalet körda mil på svenska vägar, ska utföras av personbilar med högsta säkerhetsklass enligt Euro NCAP<sup>7</sup>. Utvecklingen går fort och i positiv riktning och indikatorn utvecklas i den takt som krävs för att nå målet 2020. Indikatorn går inte att bryta ned regionalt.

		2007	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Säkra personbilar	Nationellt	20%	76%	80%	I linje
	Region Väst	—	—	—	Kan inte mätas

**Diagram 42.** Andel trafikarbete med högsta säkerhetsbetyg i Euro NCAP 2007–2018 samt nödvändig utveckling till 2020, procent.



<sup>7</sup> Euro NCAP är en organisation som utvärderar säkerhetsnivån på nya bilar. I betyget 1–5 stjärnor ingår krocksäkerhet för vuxna och barn, fotgängarskydd samt förarstödssystem. Mer information finns på [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com).

## Säkra fordon skyddar

Ett exempel på betydelsen av säkra fordon kan tas från information från djupstudieklienten kombinerat med uppgifter om trafikflöde. Där visar en analys att personbilar före årsmodell 2000 endast står för cirka 1 procent av trafikarbetet men för nästan 30 procent av dödsfallen – det motsvarar cirka 50 personer av 150 omkomna bilister årligen. Till viss del orsakas dödsfallet av just bilens sämre kvalitet, men till viss del förklaras det av att personer som kör denna typ av bil i högre grad har ett mer riskfyllt beteende i trafiken.

Trettio av dessa 50 liv skulle årligen kunna räddas om bilarna ersattes av modernare personbilar, av årsmodell 2013 och framåt. Det är tack vare att en modern bil har högre krocksäkerhet och att den genom olika förarstödssystem i större utsträckning kan förebygga och eliminera vissa av de felhandlingar som oftare förekommer i äldre bilar.

## 5.7 Regelefterlevnad bland motorcyklister

Motorcyklister är oskyddade trafikanter som färdas i lika hög hastighet som skyddade trafikanter. Det gör att regelefterlevnad, eller rätt användning, bland motorcyklister är mycket viktigt för att minska riskerna för dem i trafiken. Indikatorn om regelefterlevnad handlar främst om rätt användning, såsom:

- Föraren har hjälm
- Föraren är nykter (inte påverkad av alkohol eller illegala droger)
- Föraren har giltigt körkort för motorcykel
- Föraren kör inom gällande hastighetsgräns
- Föraren framför inte motorcykeln på ett olämpligt sätt, till exempel på bakhjulet.

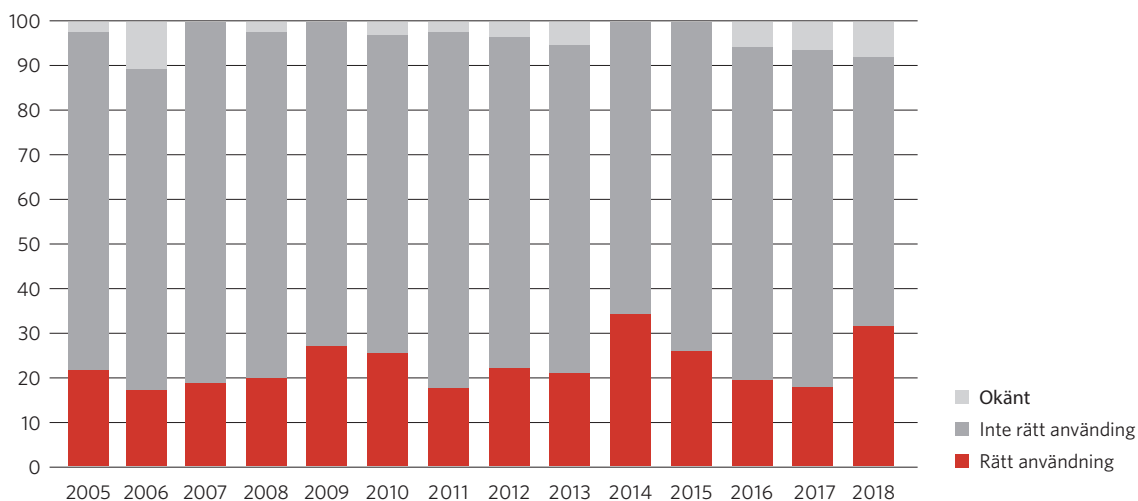
Indikatorn mäts ännu ej, varken nationellt eller regionalt.

		2007	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Rätt användning av motorcykel	Nationellt	—	—	—	Mäts inte ännu, mål saknas
	Region Väst	—	—	—	

Utvecklingsarbetet med denna indikator har visat att det är alltför stora praktiska svårigheter med att mäta detta tillstånd i trafiken. Därför redovisas istället data från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor med tvåhjuliga motorcyklar. Trafikverkets djupstudier är i dagsläget den enda källan som innehåller tillräckligt detaljerade uppgifter för att så långt det är möjligt bedöma rätt användning bland motorcyklister.

Under de senaste 5 åren har trenden varit relativt stabil och visar att cirka 25 procent av förare vid en dödsolycka använt fordonet rätt. Statistiken baseras på nationella resultat och kan inte brytas ned regionalt.

**Diagram 43.** Andel motorcyklister med rätt användning i dödsolyckor med tvåhjuliga motorcyklar, 2005–2018, nationellt, procent.



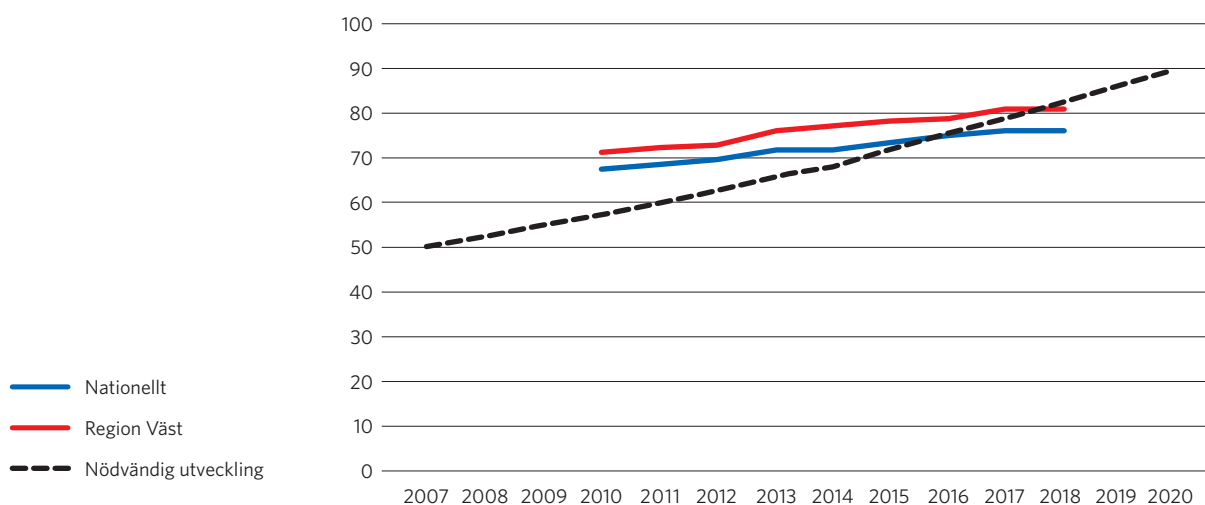
## 5.8 Säkra statliga vägar

Den nationella målsättningen för år 2020 är att minst 90 procent av trafikarbetet på statliga vägar, där den skyltade hastighetsgränsen överskrider 80 km/t, sker på vägar som är mötteseparerade med mitträcke. Målsättningen kan nås antingen genom att bygga mitträcken eller genom att sänka hastighetsgränser på vägar som inte är mötteseparerade till 80 km/t eller lägre.

Nationellt och regionalt ses en kontinuerlig ökning, men utvecklingen hittills bedöms inte vara i linje med vad som krävs för att nå målet. De planerade åtgärder som finns fram till 2020 räcker inte, utan nationellt kommer vi troligtvis att landa på en nivå på cirka 85 procent till 2020. En risk finns dessutom att nivån blir något lägre än 85 procent, då vissa föreslagna sänkningar av hastighet överprövats till regeringen.

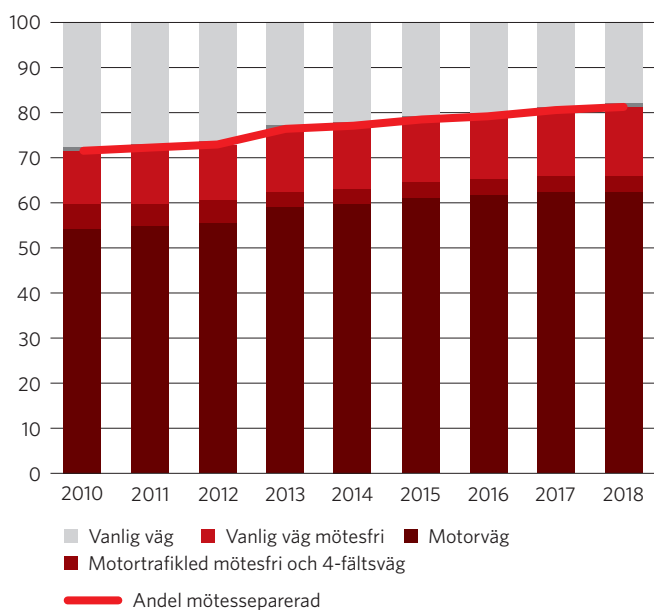
		2007	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Säkra statliga vägar	Nationellt	50 %	76 %	90 %	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	Uppgift saknas	81 %	90 %	<b>Inte i linje</b>

**Diagram 44.** Andel trafikarbete som är mötesseparerad, nationellt och i Region Väst, 2010–2018 samt nödvändig utveckling till 2020, procent.

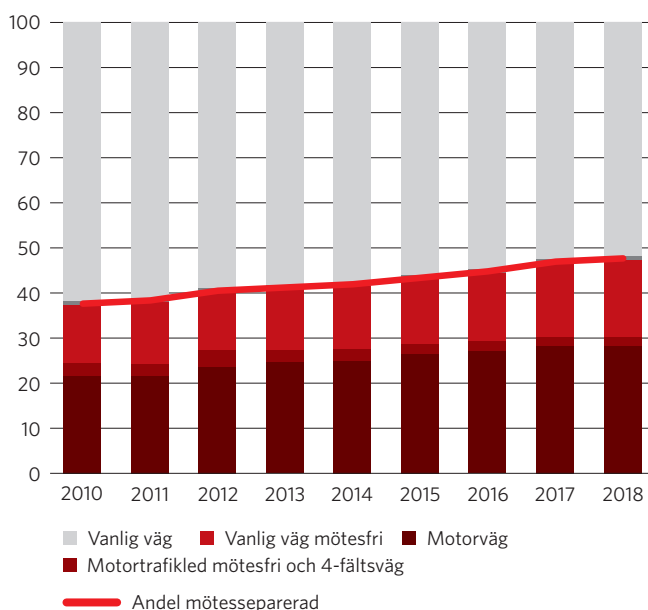


Det går att studera andelen trafikarbete över tid som sker på mötesseparerade vägar, såsom ovan, men det går också att studera hur andelen kilometer av väg fördelar sig på olika vägtyper. Nedan illustreras hur utvecklingen sett ut i Region Väst mellan 2011 och 2018 – baserat på båda dessa mått. Andelen motorväg i kilometer i regionen har ökat – liksom en högre andel trafikarbete. Likaså har andel vanlig väg minskat, baserat på båda måtten. Vanlig väg utgör idag fortfarande en relativt hög andel av väglängden, men en låg andel av trafikarbetet.

**Diagram 45.** Andel trafikarbete på statliga vägar > 80 km/t som är mötesseparerade, Region Väst 2010–2018, procent.



**Diagram 46.** Andel kilometer av statliga vägar > 80 km/t som är mötesseparerade, Region Väst 2010–2018, procent.

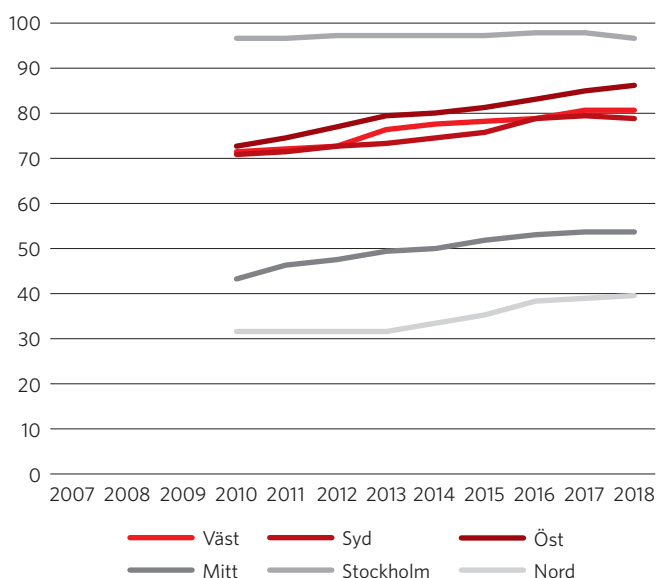




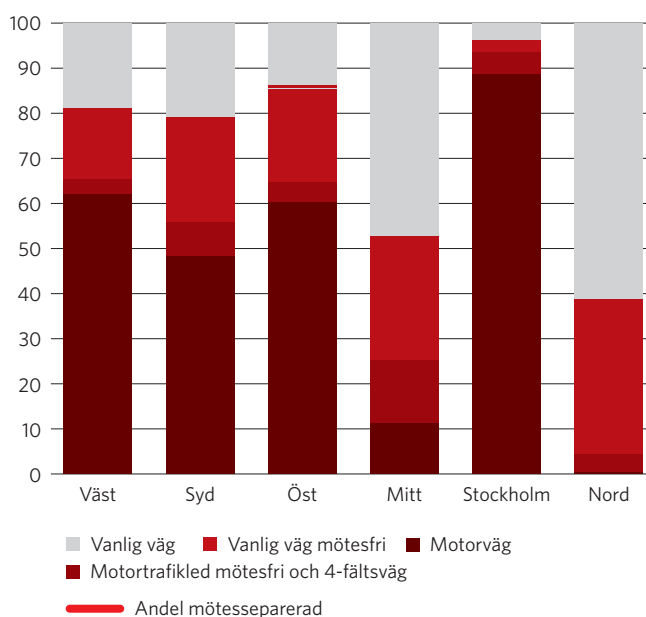
## Stora regionala skillnader

Region Stockholm har redan idag en mycket hög andel mötesseparering sett till trafikarbetet – med nivån 97 procent 2018. Regionerna Väst, Syd och Öst har idag cirka 80–85 procent mötesseparering, följt av Region Mitt på cirka 50 procent och region Nord på cirka 40 procent.

**Diagram 47.** Andel trafikarbete på vägar > 80 km/t som är mötesseparerade, 2010–2018 per region.



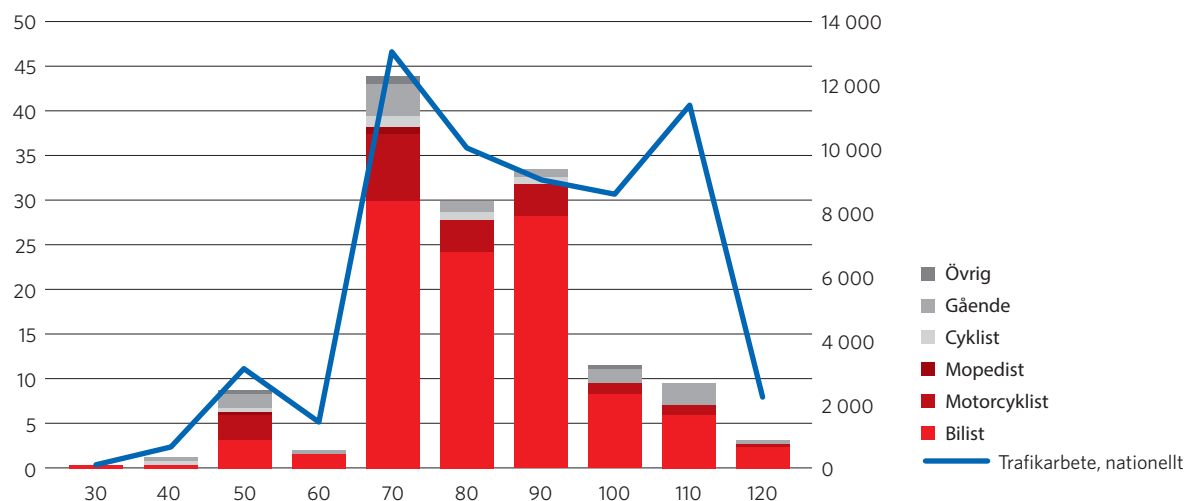
**Diagram 48.** Andel trafikarbete 2018, > 80 km/t, per vägtyp och region, procent.



## Fokus på 70, 80 och 90-vägar

En majoritet, 70 procent, av alla dödsolyckor på det statliga vägnätet sker på vägar med 70, 80 eller 90 km/t som hastighetsgräns. Sätts detta i relation till antalet fordonskilometer så är dessa vägar följt av vägar med en hastighet på 50 km/t de mest trafikosäkra vägarna. I diagram 49 illustreras det genomsnittliga utfallet under perioden 2013–2017, på nationell basis.

**Diagram 49.** Genomsnittligt antal omkomna 2013–2017 (vänster skala) och genomsnittligt trafikarbete (mkm TA) (höger skala) per olika hastigheter, nationellt.



## 5.9 Säkra gång-, cykel- och mopedpassager

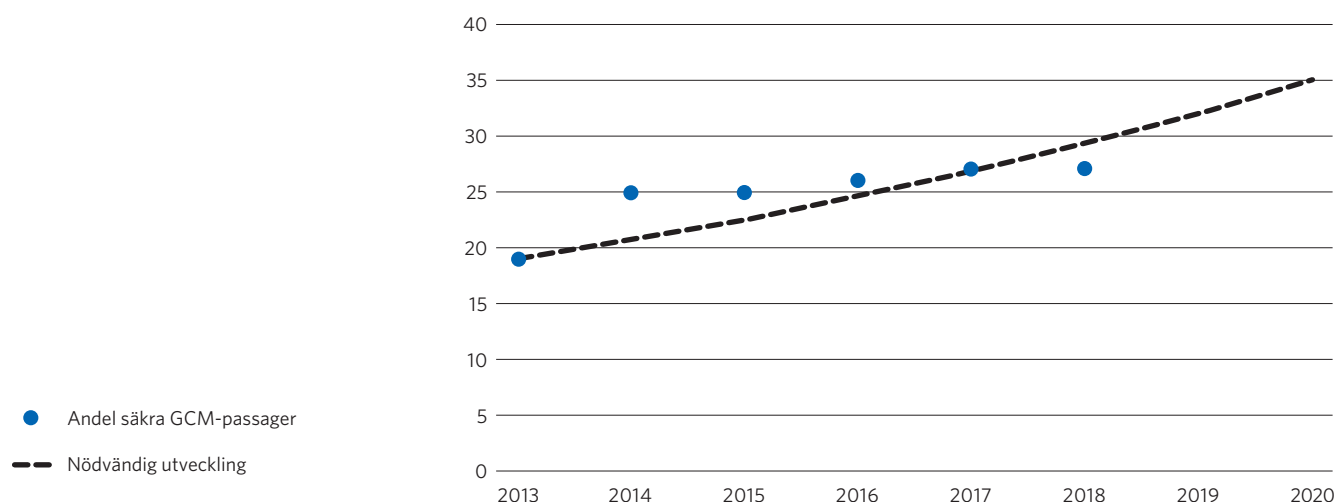
En indikator för infrastrukturen är att minst 35 procent av alla GCM-passager på huvudvägnät för bil ska vara säkra år 2020. Utvecklingen hittills bedöms inte ligga i linje med vad som krävs för att nå målet till 2020 – varken nationellt eller i Region Väst.

		2013	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Andel säkra GCM-passager på huvudvägnät för bil	Nationellt	19 %	27 %	35 %	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	Uppgift saknas	29 %	35 %	<b>Inte i linje</b>

En gång-, cykel- och mopedpassage (GCM-passager) definieras som säker (god standard) om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/t. Att få bilister att hålla hastigheten 30 km/t sker mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen. Med huvudvägnät avses i denna indikator gator och vägar inom funktionell vägklass 0–5. För mer exakt definition av säkra, måttligt säkra och icke säkra GCM-passager, se PM Kriterier för säkra GCM-passager (Trafikverket, 2013).

I diagram 50 visas utvecklingen över tid nationellt – här saknas information på regional nivå – men vi känner till att utfallet för Region Väst var 29 procent under 2018. Utvecklingen över tid ska tolkas med försiktighet eftersom antalet kommuner som inventerat sina passager ökat kraftigt (från cirka 40 kommuner 2013 till drygt 150 2018).

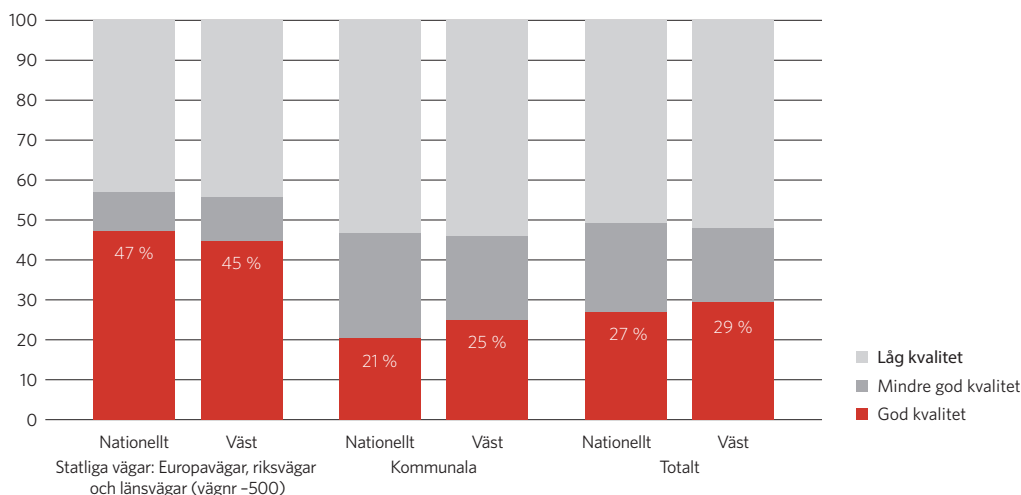
**Diagram 50.** Andel säkra GCM-passager, nationellt, 2013–2018, samt nödvändig utveckling till 2020, procent.



## På statliga vägnätet är fler passager säkra

Under 2018 var 21 procent av GCM-passagerna på det kommunala vägnätet av god kvalitet, och motsvarande för statlig väg var 47 procent. I Region Väst var motsvarande siffror 25 procent för det kommunala vägnätet och 45 procent för det statliga vägnätet. När en GCM-passager klassas som god definieras den som säker.

**Diagram 51.** Kvalitet på GCM-passager 2018, kommunala och statliga vägar, nationellt och Region Väst.



## 5.10 Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort

Flera gång- och cykelolyckor beror på bristande underhåll, såsom att underlaget är halkigt eller grusigt. Studier från Göteborg Stad 2016<sup>8</sup> visade exempelvis att nästan hälften av alla cykelsingelolyckor helt eller delvis berodde på halka (is, snö, grus) eller ojämnheter.

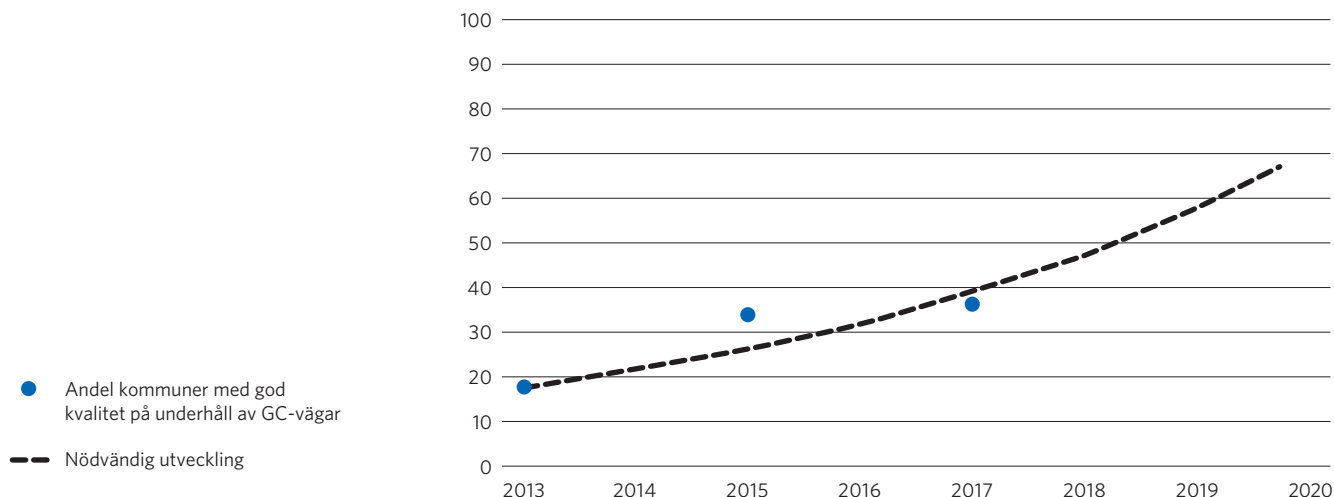
Precis som för säkra GCM-passager klassificeras underhållet av cykelvägar på en tregradig skala – låg, mindre god och god. Målet för den här indikatorn är att minst 70 procent av alla kommuner (med invånarantal över 40 000) ska ha en god kvalitet på underhållet av prioriterade cykelvägar år 2020. Vid senaste mätningen 2018 framgick att 36 procent var av god kvalitet, 40 procent mindre god kvalitet och 24 procent av låg kvalitet. Nivån på 36 procent 2018 bedöms inte vara i nivå med nödvändig utveckling för att nå målet 2020.

Med god kvalitet menas kvalitet i termer av standardkrav för vinterväghållning, barmarksunderhåll, grus- och lövsopning samt kvalitetssäkring av de standardkrav som ställs. Mätningen som utförs vartannat år, kan inte brytas ned regionalt. Mer information finns i den nationella uppföljningsrapporten.

8 Källa: Trafik- och resandeutveckling 2016, Göteborgs Stad trafikkontoret

		2013	2017	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av prioriterade cykelvägar	Nationellt	18 %	36 %	70 %	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	—	—	—	Kan inte mätas

**Diagram 52.** Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av GC-vägar, 2013-2017 samt nödvändig utveckling till 2020, procent.



## 5.11 Systematiskt trafiksäkerhetsarbete (ISO 39001)

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001 föreslogs som en ny indikator i samband med översynsarbetet 2016.

SIS (Swedish Standards Institute) har tillsammans med Trafikverket tagit fram en ledningssystemstandard för trafiksäkerhet: ISO 39001. Standarden antogs i december 2012. Syftet med standarden är att organisationer ska kunna arbeta systematiskt med trafiksäkerhet. ISO 39001 är tillämplig på alla organisationer och anger krav såsom att lämplig trafiksäkerhetspolicy ska utvecklas och införas samt att mål och åtgärdsplaner för trafiksäkerhet ska upprättas, med hänsyn till lagkrav och andra krav som organisationen är bunden av.

Än så länge används inte standarden så mycket men i takt med att användningen ökar blir framtagandet av mätmetoder och en målnivå för ISO 39001 allt viktigare att följa upp och kommunicera. Trafikverket har nu påbörjat ett arbete med att ta fram en mätmetod för indikatorn. Ambitionen är att genomföra en första mätning till nästa analysrapport.

		2007	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001	Nationellt	—	—	—	Mäts inte ännu, mål saknas
	Region Väst	—	—	—	







## 6 Trafiksäkerhet på järnväg

Enligt regeringens hänsynsmål ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och antalet ska minska fortlöpande. Trafikverkets mål för säkerhet på järnväg är att senast år 2020 ska antalet omkomna halverats från nivån år 2010. Det innebär nationellt en minskning från 110 dödade år 2010 till maximalt 55 dödade år 2020. För Region Väst innebär målet att antalet omkomna ska minska från 26 personer 2010 till 13 personer 2020. I antalet ingår självmord (suicid), i motsats till väg där suicid inte ingår.

Under 2018 visar preliminära resultat ett utfall på 21 omkomna i Region Väst och 90 omkomna nationellt. Även om utfallet 2018 var något högre än tidigare år både för Region Väst och nationellt, så är det viktigt att framför allt fokusera på den långsiktiga trenden.

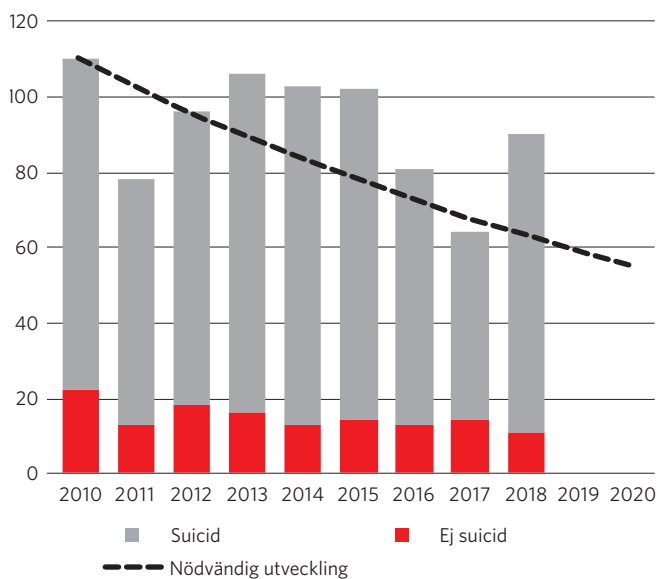
Den långsiktiga utvecklingen på nationell nivå visar en minskning av omkomna – för Region Väst är det svårt att utläsa någon trend, men de senaste årens utveckling visar inte på några större förändringar. Samtidigt hade Region Väst ett ganska högt utfall av omkomna året 2010, basår för mätserien, vilket gör att vi inte ligger så långt bort från den utveckling som krävs för att nå målet.

		2010	2018	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Omkomna	Nationellt	110	90	55	<b>Inte i linje</b>
	Region Väst	26	21	13	<b>Inte i linje</b>

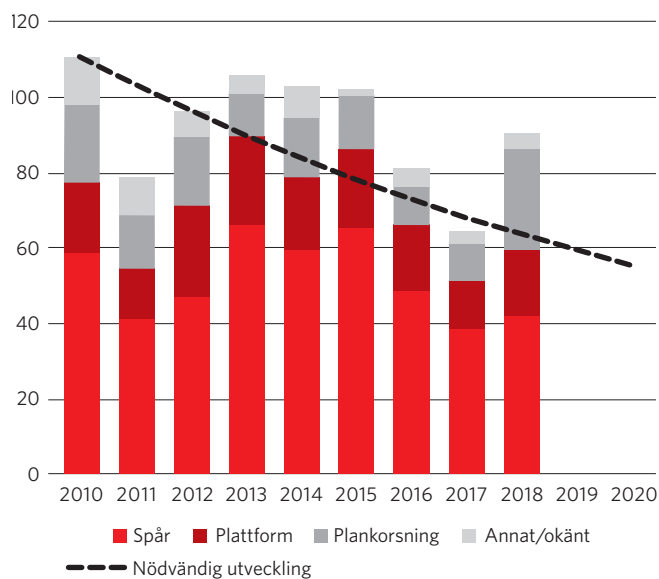
Suicid står för ungefär 85 procent av alla omkomna – vilket är det motsatta förhållandet på väg, där suicid står för cirka 10 procent av de omkomna. Något som oroar är att olyckor eventuellt kan ”flytta på sig” i takt med att vi exempelvis åtgärdar ”hot spots”. Olyckor på spår har kontinuerligt minskat i takt med stängsling av hots spots – eventuellt kan suicidala hitta andra vägar. Exempelvis ses nationellt ett ökat antal omkomna vid plankorsningar under 2018 – vilket skulle kunna vara en indikation på det.

Nedan illustreras utfallet nationellt och för Region Väst, dels uppdelat per olyckstyp (högra diagrammet) och dels uppdelat per suicid/inte suicid (vänstra diagrammet).

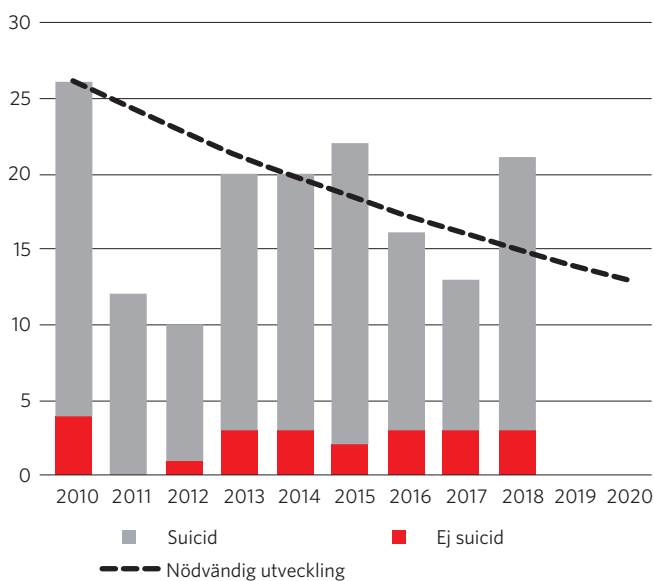
**Diagram 53.** Antal omkomna nationellt, 2010–2018 samt nödvändig utveckling till 2020, suicid/inte suicid.



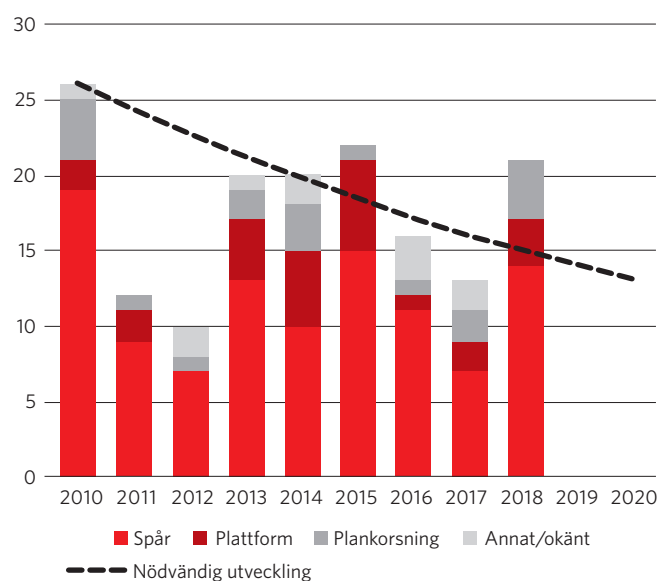
**Diagram 54.** Antal omkomna nationellt, 2010–2018 samt nödvändig utveckling till 2020, per olyckstyp.



**Diagram 55.** Antal omkomna Region Väst, 2010–2018 samt nödvändig utveckling till 2020, suicid/inte suicid.



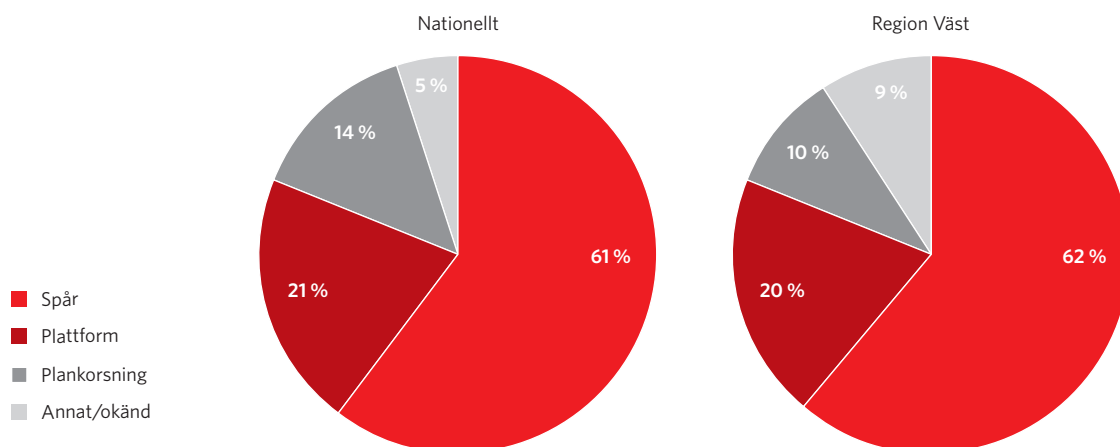
**Diagram 56.** Antal omkomna Region Väst, 2010–2018 samt nödvändig utveckling till 2020, per olyckstyp.



## Olyckor i spår vanligast

Ända sedan 2010 har olyckor i spår stått för den största delen av omkomna i järnvägstrafiken. Därefter olyckor vid plattform, följt av plankorsningar. Bilden är snarlik oavsett om vi tittar på nationell nivå eller Region Väst.

Diagram 57. Fördelning av olyckstyp på järnväg, genomsnitt 2013–2017



## Metoder att förbättra säkerheten

Att stängsla är ett effektivt sätt att minska spårspring och suicid. Ända sedan halveringsmålet sattes påbörjade Region Väst ett intensivt arbete att stängsla platser sträckor som bedömts som ”hot spots” – dessa sträckor är nu mer eller mindre avklarade. Nu fokuseras i stället på riskområden som exempelvis nära skolor.

För plattformar och plankorsningar är kameror ett alternativ som används mer och mer. Ett ytterligare nytt komplement är så kallade pyramidplattor, som ännu inte används i stor skala men som troligtvis kommer bli ett bra framtida komplement.

Region Väst har påbörjat ett arbete för att skruva upp tempot kring plankorsningsåtgärder – dels tidigareläggs redan planerade åtgärder, dels kompletteras de med fler. Detta ligger i linje med det regeringsuppdrag som Trafikverket fått (N2019/00388/TIF), som handlar om att vidta åtgärder just kring plankorsningar i en snabbare takt.





