

RAPPORT

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst 2019

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst 2019, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020

Författare: Lovisa Indebetou Trivector Traffic AB, Britt Lisra Trafikverket Region Öst

Kontaktperson: Britt Lisra, Trafikverket Region Öst

Dokumentdatum: 2021-02-01

Diarienummer: TRV 2021/21359

Distributör: Trafikverket Region Öst, Box 1140, 631 80 Eskilstuna, telefon: 0771-921 921

Foto framsida: Bildarkivet,se,Trafikverket

Innehåll

Innehåll	3
Förord	5
Sammanfattning	6
1. Inledning	10
1.1. Syfte	11
1.2. Utgångspunkter	11
1.3. Brister och mörkertal i Strada	11
1.4. Läsanvisning	12
2. Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken	13
2.1. Antal omkomna i vägtrafiken	14
2.2. Allvarligt skadade i vägtrafiken	18
3. Omvärldsfaktorer	21
3.1. Befolkningsutveckling	21
3.2. Trafikarbetets utveckling.....	22
3.3. Ekonomi och arbetslöshet	22
3.4. Väder.....	23
4. Uppföljning av tillståndsmål – indikatorer	24
4.1. Hastighetsefterlevnad på det statliga vägnätet	25
4.2. Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet	31
4.3. Nykter trafik	32
4.4. Bältesanvändning.....	36
4.5. Hjälm användning.....	38
4.6. Säkra statliga vägar.....	39
4.7. Säkra gång-, cykel- och mopedpassager.....	45
4.8. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar i tätort	47

5. Utveckling av omkomna och allvarligt skadade i de olika länen	48
6. Omkomna och allvarligt skadade på statlig järnväg.....	51
7. Diskussion och slutsatser.....	58
Referenser	60

Förord

Denna rapport redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2019 för Trafikverket Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Rapporten är en uppföljning enligt målstyrningsarbetet etappmål 2020 för väg- och järnvägstrafiken år 2020.

För vägtrafik analyseras utfallet för antalet omkomna och skadade samt för ett antal utpekade indikatorer. För järnväg analyseras utfallet av antal omkomna – där finns dock i nuläget ingen målnivå för allvarligt skadade och inte heller några utpekade indikatorer. Rapporten redogör även kort för det regionala arbete som genomförs och planeras för de kommande åren.

Den regionala rapporten är ett av flera underlag för den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i regionen. I stora drag följer den regionala rapporten upplägget från den nationella uppföljningsrapporten (för vägtrafik) och en del av underlaget är hämtat från den. Se Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 (Trafikverket, publikation 2020:120) för mer information.

Sammantaget visar rapporten vilka indikatorer och områden 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. Ökad hastighetsefterlevnad är den enskilt viktigaste faktorn för att nå trafiksäkerhetsmålen och ett ökat fokus på oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre allvarligt skadade. Rapporten visar sammantaget att åtgärder särskilt behöver fokuseras till följande områden:

- Ökad hastighetsefterlevnad
- Ökad andel nykter och drogfri trafik
- Ökade insatser för höjd trafiksäkerhetsstandard och fortsatt anpassning av hastighetsgränser på det statliga regionala vägnätet och på kommunala gator
- Ökade insatser på drift, underhåll och infrastruktur främst för cyklister och fotgängare
- Samverkan och innovation för nya åtgärder på järnvägsnätet

Rapporten, som haft Region Stockholms rapport för år 2019 som förlaga, har författats av Lovisa Indebetou på Trivector Traffic AB som också genomfört analyserna. I arbetet har också Frida Odbacke deltagit. För den interna kvalitetsgranskningen på Trivector har Hanna Wennberg svarat. Ansvarig på Trafikverket har varit Britt Lisra på Trafikverket Region Öst som också har deltagit i arbetet med rapporten.

Eskilstuna, januari 2021

Per Ahlenius,

Chef enhet Utredning, Trafikverket Region Öst

Sammanfattning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen. Det för denna rapport aktuella etappmålet för vägtrafiken är att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras och att antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel mellan år 2007 och 2020. Det innebär högst 220 omkomna i vägtrafiken år 2020 för Sverige som helhet. För Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län, motsvarar halveringsmålet högst 36 omkomna år 2020. Det prognosticerade antalet allvarligt skadade går dock inte att bryta ned på regional nivå. Nationellt bedöms utvecklingen ligga i linje för att nå målet till 2020.

Tabellen nedan visar utgångsläge och faktiskt utveckling de senaste åren samt en bedömning om utvecklingen vad gäller antalet omkomna i vägtrafiken är tillräckligt stor för att nå målen.

Omkomna		Utgångsläge (snitt 2006– 2008)	2019	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Omkomna	Nationellt	440	221	220	I linje
	Region Öst	72	45	36	Inte i linje

För att nå målen behöver flera parter arbeta med frågan. Utöver Trafikverket behöver även polis och kommuner stärka sitt arbete.

Flera faktorer påverkar trafiksäkerhetsutfallet

Flera faktorer utanför trafiksäkerhetsarbetet kan påverka utfallet av antalet omkomna och skadade. Nollvisionen är dock formulerad så att antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken ska minska oavsett dessa. Två faktorer som dock är extra intressanta att relatera skadeutvecklingen till är befolkning och resande – som båda ökat sedan 2010.

Befolkningen i Region Öst växer kraftigt och sedan 2010 har befolkningen ökat med 10 procent. Trafikarbetet mäts inte regionalt men storleksordningen bedöms vara i nivå med befolkningstillväxten. Trots detta och att trafikarbetet ökat så har inte antalet omkomna ökat på motsvarande sätt. I ett nationellt perspektiv har regionen något lägre antal omkomna i vägtrafikolyckor per invånare jämfört med rikssnittet.

Målstyrning med hjälp av indikatorer

I Trafikverket nationella trafiksäkerhetsarbete används 14 indikatorer för mätning och uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen. Varje indikator har ett mål som ska uppnås till år 2020. Genom att nå målen för indikatorerna bedöms det beslutade etappmålet att kunna nås. För de indikatorer som mäts på nationell nivå, vilket är tio stycken, utvecklas endast två av dem i linje med bedömd nödvändig utveckling. Fyra av indikatorerna kan brytas ned på regional nivå och ytterligare två kan bedömas med hjälp av alternativ metodik. Tabellen nedan redovisar utfallet för indikatorerna år 2019 och en bedömning om de förändrats i tillräcklig takt för att nå de nationella målet 2020. Hastighetsefterlevnad för statligt vägnät,

¹ Utgångsvärdet är ett medelvärde av antalet dödade åren 2006–2008

² Utgångsvärdet för regionen är beräknat på ett medelvärde för åren 2006–2008.

Nykter trafik och Säkra statliga vägar är de tre viktigaste indikatorerna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. För dessa indikatorer finns regionala resultat.

Indikator	Nationellt	Region Öst
Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät	Inte i linje	Inte i linje
Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Nykter trafik	Inte i linje	Inte i linje
Bältesanvändning	I linje	Bedömd på annat sätt
Hjälmanvändning cykel	Inte i linje	Bedömd på annat sätt
Hjälmanvändning moped	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Säkra personbilar	I linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Rätt användning av motorcykel	Mäts inte	Mäts inte
Säkra statliga vägar	Inte i linje	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 brytas ned till regional nivå
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001	Mäts inte	Mäts inte

De flesta i regionen omkommer som bilåkande eller motorcyklister

Majoriteten av de omkomna i regionen färdas i bil eller på motorcykel. Av dessa omkommer flest i singelolyckor på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. De flesta fotgängare och cyklister som omkommer på de statliga vägarna har kolliderat med motorfordon.

Antalet omkomna på det statliga vägnätet har mellan åren 2015-2020 varit högre än på det kommunala vägnätet. Mellan 2015 och 2019 har andelen omkomna på det kommunala vägnätet ökat medan andelen på det statliga vägnätet har minskat.

Många cyklister och fotgängare får allvarliga skador

Analyser av data från Strada för registrerade olyckor med dödliga eller allvarliga skador visar att singelolyckor med fotgängare, cyklister och mopedister är den dominerande olyckstypen. Flera av dessa är olyckor där fotgängare fallit omkull i vägtrafikmiljön. Fallolyckor med fotgängare definieras inte som en trafikolycka och ingår därför inte i etappmålet till 2020, men fallolyckorna är ändå en viktig olyckstyp då de står för en betydande andel av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken och genom att de även sker i trafikmiljöer som Trafikverket arbetar med. De flesta fallolyckor med fotgängare sker dock på kommunalt vägnät.

Även singelolyckor bland motorfordon är bland de vanligaste olyckstyperna med omkommande eller allvarligt skadade. Dock har förekomsten av denna olyckstyp minskat med 60 procent mellan 2010 och 2019.

På det statliga vägnätet är majoriteten av de omkomna och allvarligt skadade bilister och motorcyklister. På det kommunala vägnätet är majoriteten av de omkomna och allvarligt skadade fotgängare och cyklister.

Hastighetsefterlevnaden är för låg

Förbättrad hastighetsefterlevnad som leder till lägre hastighetsnivåer är det insatsområde som har störst potential för att minska antal omkomna i trafiken. Ökad polisövervakning, ATK och översyn av hastighetsgränserna är viktiga åtgärder för att öka efterlevnaden. En sänkning av medelhastigheten med 1 km/tim hos vägtrafiken i Sverige skulle rädda 15 människoliv om året, och för varje ny minskning med 1 km/tim skulle ytterligare 15 liv sparas.

2019 bedöms endast 46,5 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet i regionen ske inom gällande hastighetsgräns, vilket är en oacceptabelt låg nivå. Förare som medvetet färdas över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Efterlevnaden av hastighetsgränserna är sämst bland motorcyklister och tung trafik. Överhastigheter innebär inte bara försämrade trafiksäkerhet med fler omkomna och skadade. De ger också ökade problem med buller och dålig luft, som också leder till mänskliga lidanden och dödsfall.

Andel nykter trafik är för låg

Andelen trafikarbete som sker med nyktra förare har legat på ungefär samma nivå sedan 2007 och följer inte den nödvändiga utvecklingen för att nå målet för 2020. Även alkohol och droger har en betydande inverkan i dödsolyckorna. Under perioden 2015-2019 har 20 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och drogrelaterade olyckor. Andelen alkoholpåverkade har varierat de senaste åren, medan de drogpåverkade minskat något.

Polisen har i sin strategi pekat ut prioriterade områden som nykterhet och hastighet. Även om det finns tecken på att Polisen i högre grad prioriterar nykterhetskontroller är det inte tillräckligt för att uppnå stora förbättringar. Det är avgörande, på såväl kort som lång sikt, att Polisen intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi.

Cyklister och fotgängare i fokus på kommunalt vägnät samt bilåkande på regionalt statligt vägnät

Majoriteten av de omkomna i regionen omkommer på det statliga regionala vägnätet och är bilister och motorcyklister. Cyklister samt fotgängare i singelolyckor står för en stor del av de allvarligt skadade. När det gäller cyklister och fotgängare sker de flesta av de dödliga och allvarliga olyckorna på det kommunala vägnätet. För att minska dessa olyckor behöver kommunerna sätta stort fokus på ökade insatser. I det korta perspektivet handlar dessa insatser om att året runt hålla en kontinuerligt god och hög standard på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. I det lite längre perspektivet handlar det om att ta ökad hänsyn till fotgängares och cyklisters behov och säkerhet vid utformning av infrastrukturen.

Hastighetsanpassning och hastighetsdämpande åtgärder på stråk med många fotgängare och cyklister, utbyggnad av gång- och cykelvägar och hastighetsräddade gång-, cykel- och moped (GCM)-passager är de områden som har störst betydelse för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister, exempelvis enligt "Rätt fart i staden". Även Trafikverket som

statlig väghållare måste ta sin del av ansvaret för att öka säkerheten för cyklister och fotgängare.

För bilister behöver trafiksäkerhetsarbetet fokusera på åtgärder på det statliga regionala vägnätet. Främst handlar det om att t ex förbättra brister i sidoområdet (t ex att ta bort krockobjekt i sidoområdet som träd, stenar etc), för att minska risken för singelolyckor, mötesseparera för att minska risken för mötes- och singelolyckor samt anpassa hastighetsgränserna utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Samtidigt är det helt avgörande att kraftigt öka hastighetsefterlevnaden.

Andelen som använder bilbälte och cykelhjälm är lägre än rikssnittet

De nationella mätningarna av bilbältes- och cykelhjälmsanvändning är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Däremot kan vi följa de mätningar som NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) årligen genomför i landets alla kommuner. NTF:s mätningar 2019 visar att bland förare och passagerare i framsätet var 95 procent i regionen bältade, vilket är något lägre jämfört med landet som helhet. Ungefär en tredjedel av de som omkommer i personbil är obältade.

För cykelhjälm visar NTF:s mätningar 2019 att 37 procent av cyklisterna i Region Öst använde cykelhjälm. Det är den lägsta andelen bland alla Trafikverkets regioner. För att nå en högre andel användning av cykelhjälm kan, och behöver, fler aktörer bidra.

Polisen har en viktig roll

Polisens övervakning av nykterhet, hastigheter och bilbältesanvändning har stor betydelse för att utvecklingen av antal omkomna och allvarligt skadade. Polisen är en av flera viktiga aktörer och det är avgörande, såväl på kort och som på lång sikt, att Polisen fortsätter och även intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi.

Färre omkomna på järnväg kräver samverkan och nytänkande

Målet är att halvera antalet omkomna i personolyckor på det statliga järnvägsnätet från 110 år 2010 till högst 55 år 2020. För Region Öst innebär målet att antalet omkomna ska minska från 23 år 2010 till 11 år 2020.

På det statliga järnvägsnätet minskar antalet omkomna och allvarligt skadade inte i önskad takt. En viktig del i det är att olyckorna till största delen är självmord och självmordsförsök. Utvecklingen styrs till stor del av faktorer som Trafikverket inte råder över eller kan påverka. Frågan om att minska självmorden på järnvägen är komplex det är tydligt att det behövs mer än de fysiska åtgärder som idag finns till buds. Det behövs en ökad dialog och samverkan mellan flera aktörer inom olika ansvarsområden, där Trafikverket är en aktör.

1. Inledning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen. Det etappmål som denna rapport avser beslutades av riksdagen 2009 (regeringens proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter) och innebär att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras mellan år 2007 och år 2020. Målet innebär även att antalet allvarligt skadade ska reduceras med en fjärdedel under samma period.

Utvecklingen av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken beror förenklat på tre faktorer:

- **Systematiskt trafiksäkerhetsarbete** i form av säkrare vägar, säkrare fordon, reglering och lagstiftning, trafikantutbildning, övervakning med mera.
- **Omvärldsfaktorer** som inte påverkas av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet men som påverkar vägtransportsystemet, exempelvis befolknings- och resandeutvecklingen, bortfall i skaderapportering, konjunkturförändringar och vädervariationer.
- **Slumpvis variation** som varierar beroende av storleken på gruppering. På nationell nivå är den slumpvisa variationen för antalet skadade av mindre betydelse, medan den för antalet omkomna kan vara så hög som tio procent.

Det systematiska trafiksäkerhetsarbetet för Trafikverket målstyrs med hjälp av ett antal indikatorer. Varje indikator har ett målvärde att nå till 2020. Dessa målvärden motsvarar tillsammans det samlade målet för trafiksäkerhetsutvecklingen. Måluppfyllelsen utvärderas vid årliga nationella resultatkonferenser. Syftet med detta arbetssätt är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet.

Uppföljningen av indikatorer är central i målstyrningen. På nationell nivå följs i dagsläget följande indikatorer upp:

- hastighetsefterlevnad på statligt vägnät
- hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät
- genomsnittlig reshastighet på statligt vägnät
- genomsnittlig reshastighet på kommunalt vägnät
- nykter trafik
- bältesanvändning
- användning av cykelhjälm
- användning av mopedhjälm
- säkra personbilar
- säkra statliga vägar
- rätt användning av motorcykel
- säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort
- underhåll av gång- och cykelvägar
- systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001

1.1. Syfte

Syftet med rapporten är att beskriva och analysera trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Utvecklingen beskrivs dels utifrån utfallet av antalet omkomna och allvarligt skadade, dels om indikatorerna går åt rätt håll och i den takt som krävs för att nå målet 2020.

Sammantaget visar rapporten vilka indikatorer och områden som är viktigast att förändra och arbeta med i regionen för att etappmålet 2020 ska nås. Rapporten ska utgöra en del av det kunskaps- och planeringsunderlag som ligger till grund för det fortsatta regionala systematiska trafiksäkerhetsarbetsarbetet och är därmed ett viktigt stöd i det arbetet.

1.2. Utgångspunkter

Utgångspunkten för analysen är de mål och indikatorer som ligger till grund för etappmålen. Dessa är framtagna av dåvarande Vägverket i samverkan med andra aktörer, se rapporten Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet (Vägverket Publikation 2008:31). År 2012 genomfördes en översyn av mål och indikatorer för att säkerställa att uppföljningsmetoderna var relevanta och uppdaterade. 2016 gjordes en andra översyn. Avsikten var att föreslå en mindre revidering av indikatorerna samt svara på frågan om nuvarande planerade trafiksäkerhetsåtgärder leder mot måluppfyllelse 2020. Översynen visade att etappmålet för antalet omkomna till 2020 kan vara möjligt att nå, men det förutsätter ytterligare åtgärder utöver de då redan planerade åtgärderna. Den stagnation av antalet omkomna som skett under senare år riskerar att försvåra möjligheten att nå nuvarande etappmål. För att målet om allvarligt skadade ska kunna nås krävs mer än de sammanlagda effekter som räknats upp i det åtgärdsscenario som pekats ut i översynen.

1.3. Brister och mörkertal i Strada

Statistiken i rapporten är till stora delar hämtad från Strada³, som bygger på inrapporterade olyckor och skador från polis och akutsjukhus. Vid tolkningen av utfall och utveckling för omkomna och allvarligt skadade finns några viktiga saker att tänka på.

För antal omkomna är statistiken att betrakta som fullständig. När det gäller antal skadade finns mörkertal och bortfall, såväl för polis som för sjukhus. Det är känt att alla trafikolyckor inte kommer till Polisens kännedom. En estimering utifrån överlapp av sjukhusrapporter och polisrapporter visar att för personskadeolyckor där motorfordon är inblandade är det cirka 40 procent som blir rapporterade av Polisen. För personskadeolyckor utan inblandning av motorfordon, främst singelolyckor med cykel och fotgängare, är Polisens täckningsgrad mycket låg. Bortfallet är generellt lägre bland allvarliga olyckor än vid olyckor med lindriga personskador. Dessutom införde Polisen ett nytt utredningsstöd (PUST) 2013, vilket ledde till ett stort bortfall under 2013 och 2014.

År 2007 var det endast Västmanlands och Södermanlands län som var anslutna till Stradas olycksrapportering i regionen. År 2013 var det endast Akademiska sjukhuset i Uppsala som inte rapporterar, och sedan 2016 rapporterar samtliga sjukhus både regionalt och nationellt till Strada. Detta innebär att uppskattningar om allvarligt skadade innan 2016 ska tolkas med försiktighet. Den 1 januari 2015 infördes en rutinförändring i sjukvården som innebar

³ STRADA: Swedish Traffic Accident Data Acquisition – informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet registrerade av polis och sjukvård.

att registrering i Strada inte får göras utan patientens samtycke, vilket kan ha minskat antalet registreringar. En annan tänkbar orsak till bortfall kan vara om något akutsjukhus har ett ovanligt ansträngt år, vilket påverkade akutmottagningarnas förutsättningar att hantera Strada-rapporteringen.

1.4. Läsanvisning

Upplägget i rapporten är till stor del baserad på den nationella analysrapporten. I vissa delar har text tagits direkt från denna. 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 rapporten⁴. Olycksstatistiken för vägtrafiken är hämtad från Strada. Övriga data, om inte annat anges i texten, är hämtad från mätningar genomförda av Trafikverket eller Transportstyrelsen. För järnväg kommer statistiken från Trafikverkets eget avvikelshanteringssystem för järnväg, Synergi.

⁴ <https://trafikverket.ineko.se/se/analys-av-trafiksäkerhetsutvecklingen-2019-målstyrning-av-trafiksäkerhetsarbetet-mot-etappmålen-2020>

2. Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken

Som nämnts tidigare finns det flera faktorer som påverkar utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken, exempelvis trafiksäkerhetsstandard på vägnätet, trafikarbetets utveckling och många andra omvärldsfaktorer. Dessutom finns en stor årlig slumpmässig variation i utfallet. Nationellt bedöms den slumpmässiga variationen för antalet skadade vara av mindre betydelse, men för antalet omkomna kan den uppgå till så mycket som 10 procent. På regional nivå bedöms den slumpmässiga variationen vara ännu större eftersom underlaget är mindre och därför slumpmässig variation inverkar ännu mer.

Med en vägtrafikolycka avses en olycka som inträffat på ett område avsett för allmän trafik, vari deltagit minst ett fordon i rörelse och som medfört personskada. Fotgängare som omkommit eller skadats till följd av fallolyckor (singelolyckor) i vägtrafik definieras därför inte som trafikolycka.

Som omkommen vid vägtrafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan. Självmod har tidigare definitionsmässig ingått i Sveriges officiella statistik över omkomna i vägtrafiken.

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

Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst 1 procent permanent medicinsk invaliditet. Medicinsk invaliditet är ett begrepp som används av försäkringsbolagen för att värdera funktionsnedsättningar, oberoende av orsak. Ett problem med att använda detta mått är att det ofta går lång tid mellan skada och konstaterad invaliditet. Därför används istället en metod som utifrån data om allvarligt skadade i Strada, gör det möjligt att prognosticera antalet personer som fått medicinsk invaliditet.

Det prognosticerade antalet allvarligt skadade går i dagsläget inte att bryta ned och redovisa på regional nivå. I denna rapport har vi därför valt att redovisa utvecklingen av antal allvarligt skadade utifrån de direkta data som finns i Strada. Med direkta data menas registrerade personer i Strada med en *sammanvägd skadegrad som allvarligt skadad*. För skador som är registrerade av polis är det polisen på plats som gör en mycket grov bedömning om skadan verkar lindrig eller svår. En svårt skadad som endast finns rapporterad av polis ger den sammanvägda skadegraden allvarligt skadad. I sjukhusregistreringen baseras graden på skadans svårighet på sjukhusens diagnoser. Det ger en avsevärt bättre bild av personskadorna än vad som finns i polisens statistik. Sjukhusen klassificerar skador enligt den så kallade ISS-skalan (Injury Severity Score) där en högre siffra innebär allvarligare skada. Vid en skada som är rapporterad av både polis och sjukhus bygger den sammanvägda bedömningen på sjukhusens bedömning. Transportstyrelsen klassificerar sjukhusens skadegrad enligt följande:

- Oskadad: ISS 0
- Lindrigt skadad: ISS 1–3
- Måttligt skadad: ISS 4–8
- Allvarligt skadad: ISS 9–

2.1. Antal omkomna i vägtrafiken

Utöver det nationella målet finns ett etappmål på EU-nivå om en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2010 och 2020. Det motsvarar i Sverige ett mål om högst 133 omkomna år 2020. Det finns inget riksdagsbeslut på att Sverige ska nå EU-målet. Det mål som gäller är därför målet om högst 220 omkomna år 2020.

I enlighet med det nationella etappmålet är målsättningen för Trafikverket Region Öst en halvering av antalet omkomna år 2020 jämfört med medelvärdet mellan åren 2006–2008.

Indikator	Utgångsläge	2018	2019	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Hela regionen	72	47	45	36	Inte i linje
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Södermanlands län	12	11	8	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Uppsala län	14	12	15	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Västmanlands län	12	7	2	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Örebro län	14	12	7	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Östergötlands län	20	5	13	-	-

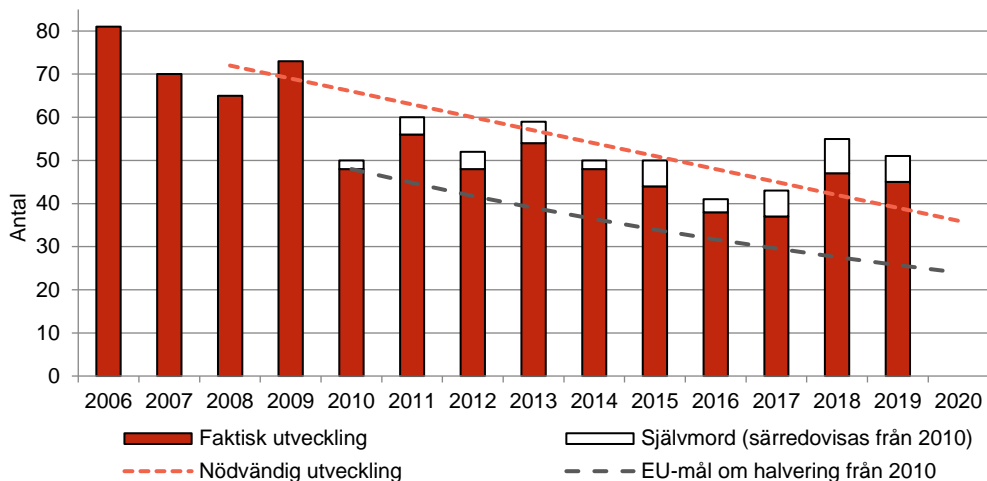
Fram till 2009 ingick självmord i den officiella statistiken för omkomna i vägtrafiken. Sedan år 2010 exkluderas självmord i transportsystemet från den officiella statistiken. Detta innebär att data från 2010 och framåt inte går att jämföra rakt av med äldre statistik. Under 2010–2012 utvecklades metoden för att fastställa självmord, vilket har bidragit till att antalet bedömda självmord ökade under den perioden. Från 2012 är metoden fastlagd och den visar att självmord står för cirka 10 procent av antalet omkomna i vägtrafiken.

Under 2019 inträffade sex dödsfall genom självmord i trafiken i regionen. Under 2018 var det åtta och 2017 var det sex dödsfall.

Under 2019 omkom 45 personer (exklusive självmord) i vägtrafiken i regionen, vilket är en minskning jämfört med föregående år. När utfallet av antalet omkomna studeras på regional nivå uppstår, som tidigare nämnt, stora slumpmässiga variationer från år till år.

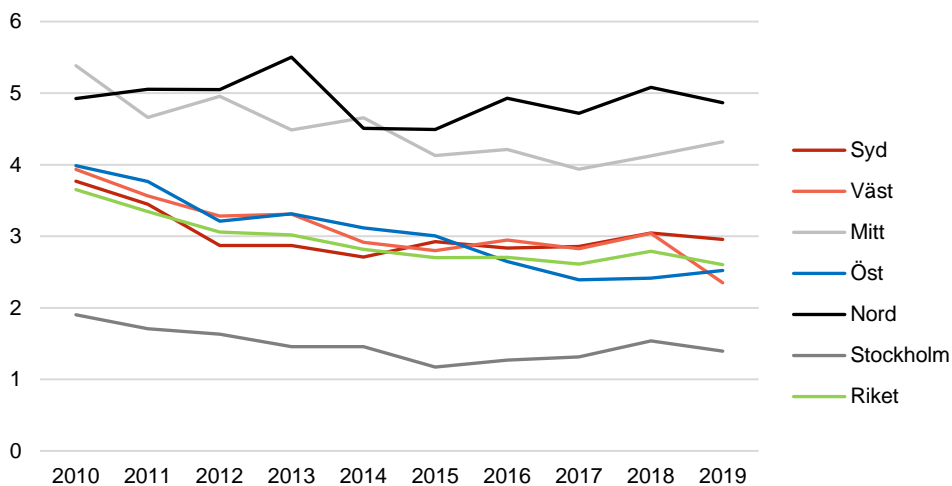
Utvecklingen ska därför tolkas med försiktighet.

Figur 2.1 visar antal omkomna och den nödvändiga utvecklingen för att regionen ska bidra till att nå etappmålet. Antalet omkomna ligger för närvarande inte i linje med den utveckling som krävs för att nå det.



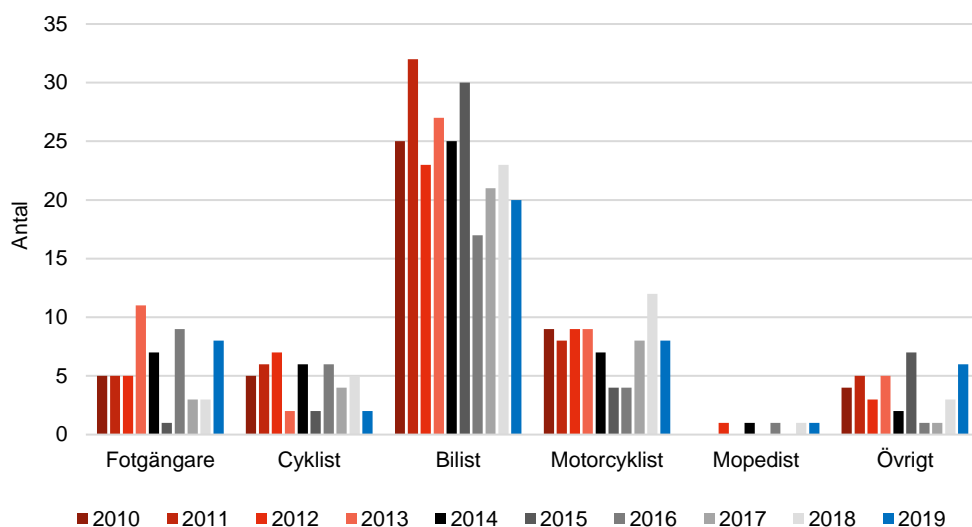
Figur 2.1 Antal omkomna i vägtrafikolyckor i Region Öst 2010–2019 (inklusive självmord) samt nödvändig utveckling till 2020. Stjärnan representerar etappmålets referensår, 2007 och beräknas som medelvärdet av 2006–2008 vilket är 51 antal omkomna. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

Figur 2.2 visar utvecklingen av antal omkomna i förhållande till antal invånare fördelat på Trafikverkets sex regioner (glidande medelvärdesbildning). I ett nationellt perspektiv är antalet omkomna per invånare i Region Öst varken högst eller lägst. Ser man på antalet omkomna per 100 000 invånare i de olika länen inom region Öst varierar de mycket från år till år och det går inte att uttala sig om några genomgående skillnader.



Figur 2.2 Antal omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare efter Trafikverkets regioner 2010–2019 Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik samt SCB.

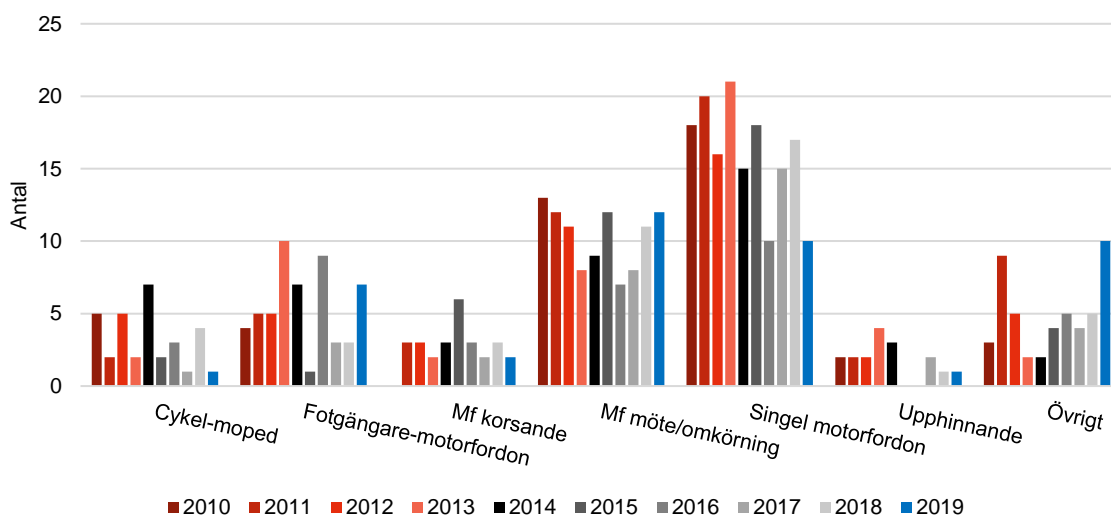
Majoriteten av de omkomna i regionen har färdats i bil. I dessa ingår även åkande i lastbil och buss, men den övervägande majoriteten är bilåkande. Hur de som omkommit under 2019 fördelar sig på olika trafikantslag redovisas i figur 2.3.



Figur 2.3 Antal omkomna i vägtransportsystemet i Region Öst (2010–2019) fördelat på trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

2019 ökade antalet omkomna fotgängare medan antalet omkomna av andra trafikantkategorier minskade jämfört med 2018. Observera att statistiken för trafikantkategorierna varierar mycket mellan åren.

När dödsolyckorna undersöks i förhållande till olyckstyp, se figur 2.4, framgår att den vanligaste olyckstypen bland dödsolyckor är singelolyckor med motorfordon och kollisioner i mötes-/omkörningsolyckor med motorfordon.

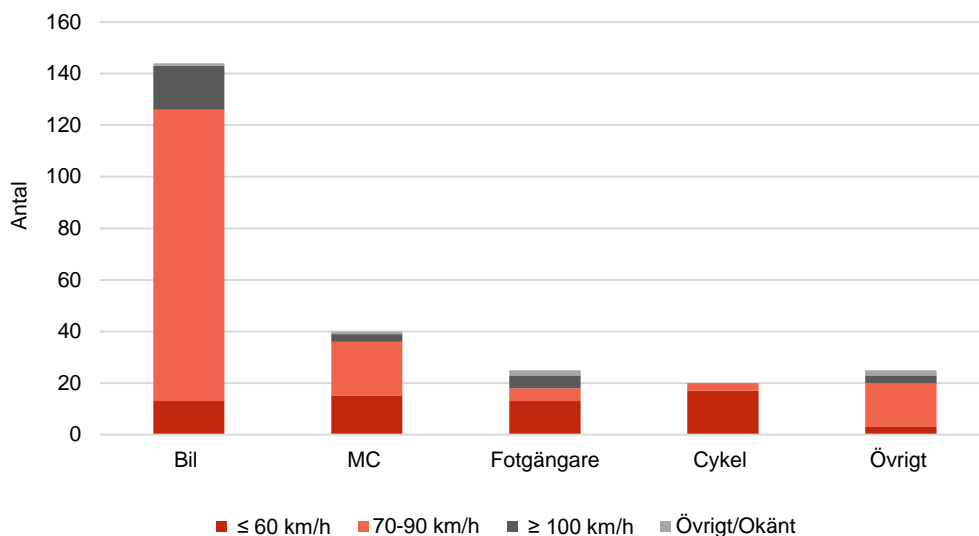


Figur 2.4 Antal omkomna i vägtransportsystemet i Region Öst 2010–2019 fördelat på olyckstyp. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

Den största förändringen jämfört med 2017 och 2018 är minskningen i antal singelolyckor med motorfordon. Dödsolyckor som sorterats in under övrigt handlar främst om singelolyckor med cyklister och fotgängare eller viltolyckor.

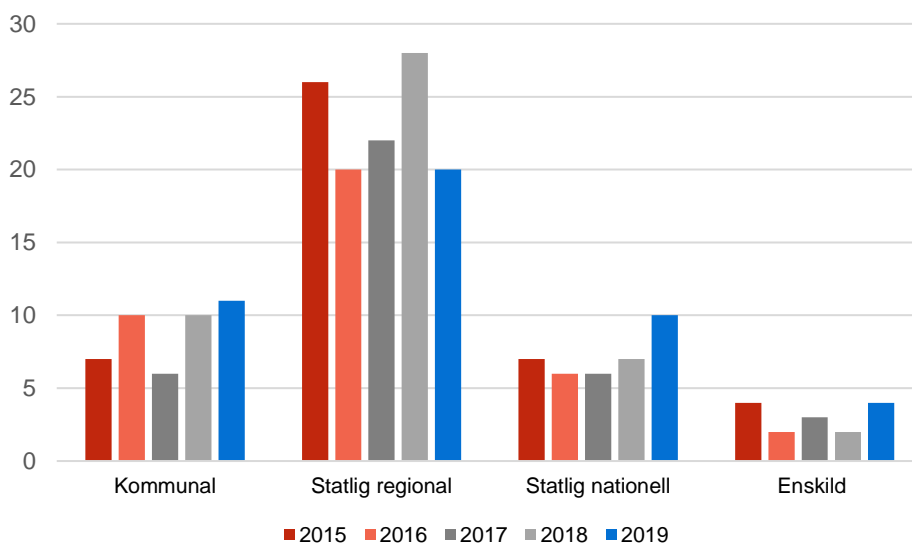
Figur 2.5 visar hur antalet omkomna, uppdelat på trafikantkategori, fördelar sig över olika hastighetsgränser. En stor andel av bilisterna och motorcyklisterna omkommer på vägar

med 70–90 km/tim som hastighetsgräns. Fotgängare och cyklister omkommer vanligtvis på vägar med 40-60 km/tim eller lägre, vilket är rimligt då dessa oftast rör sig i tätortsmiljöer.



Figur 2.5 Antal omkomna på samtliga vägnät i Region Öst 2015–2019 fördelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

I regionen har totalt 211 personer (exklusive självmord) omkommit under perioden 2015–2019. De flesta av dessa, 72 procent, omkom på det statliga vägnätet, se figur 2.6. 55 procent omkom på det statliga regionala vägnätet och 17 procent på det statliga nationella vägnätet. Ca en femtedel, 21 procent, omkom på kommunalt vägnät. Mest fokus bör därmed läggas på det statliga regionala vägnätet.



Figur 2.6 Antal omkomna i Region Öst 2015–2019 fördelat på väghållare. Källa: STRADA, polisrapporterad (officiell) statistik

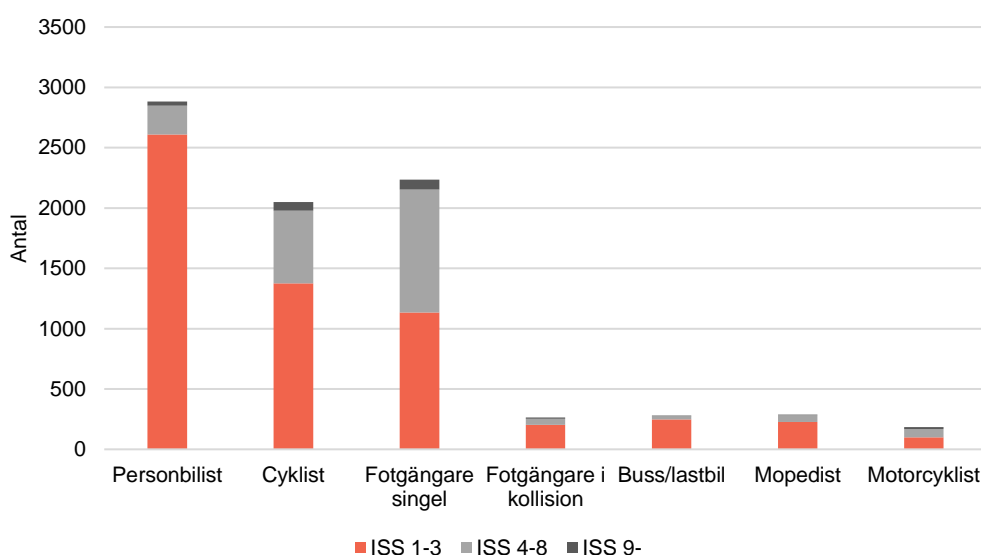
2.2. Allvarligt skadade i vägtrafiken

På nationell nivå är målet att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska minska med 25 procent, från cirka 5 400 skadade personer år 2007 till 4 100 år 2020. Nationellt bedöms utvecklingen ligga i linje för att nå målet till 2020.

Som beskrivits i början av kapitlet går det prognosticerade antalet allvarligt skadade inte att bryta ned på regional nivå. I rapporten har vi istället valt att belysa antal personer som i Strada fått den sammanvägda skadegraden allvarligt skadade, vilket innebär skada som av sjukhusen fått skadegraden ISS 9 och högre eller som av Polisens bedömts som svårt skadade.

Med hänsyn till de brister och mörkertal i rapporteringen från såväl polis som sjukvård, som beskrivits i avsnitt 1.3, innebär antalet sannolikt underskattningar. Bristerna varierar mellan åren vilket försvårar jämförelser mellan olika år och analyser av utvecklingen över tid behöver göras med mycket försiktighet.

Figur 2.7 visar alla sjukhusrapporterade personer som skadats i vägtrafiken i regionen åren 2017 till 2019 fördelade efter trafikantkategorier. Totalt är det cirka 670 personer under treårsperioden som rapporterats som allvarligt skadade i trafiken (Skadegrad ISS 9 eller högre).



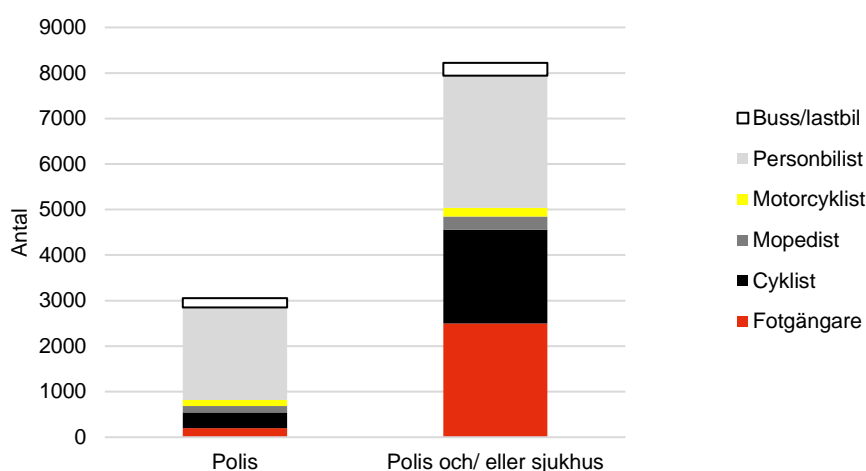
Figur 2.7 Skadade i Region Öst, genomsnitt av åren 2017 till 2019, fördelat på skadegrad (ISS) och trafikantkategori. Källa: Strada polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Okänd/osäker skadegrad liksom oskadade (ISS 0) har filtrerats bort.

Statistiken visar att en stor del av fotgängarna och cyklisterna har fått måttliga eller allvarliga skador (ISS ≥ 4), medan de som har färdats i bil, lastbil eller buss i större utsträckning har klarat sig oskadade eller med en lättare skada (ISS < 4).

En tredjedel av de som skadats allvarligt är en fotgängare som fallit omkull i vägtrafikmiljö. En stor del av dessa olyckor sker under december till mars.

Eftersom fallolyckor med fotgängare inte definieras som en trafikolycka ingår dessa inte i måluppföljningen och målvärdet fram till 2020 – men fallolyckorna är ändå en viktig olyckstyp då de står för en betydande andel av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken och genom att de även sker i trafikmiljöer som Trafikverket arbetar med. Även cyklister utgör nästan en tredjedel av de som skadats allvarligt i en vägtrafikolycka. En stor andel av dessa är singelolyckor. Åtta av tio cyklister som skadats allvarligt har gjort det i en singelolycka och lite drygt var tionde i en kollision med ett motorfordon, enligt en studie som VTI genomfört (Niska och Eriksson, 2013).

I figur 2.8 illustreras skillnaden i polisens och sjukvårdens rapportering av trafikrelaterade skador.

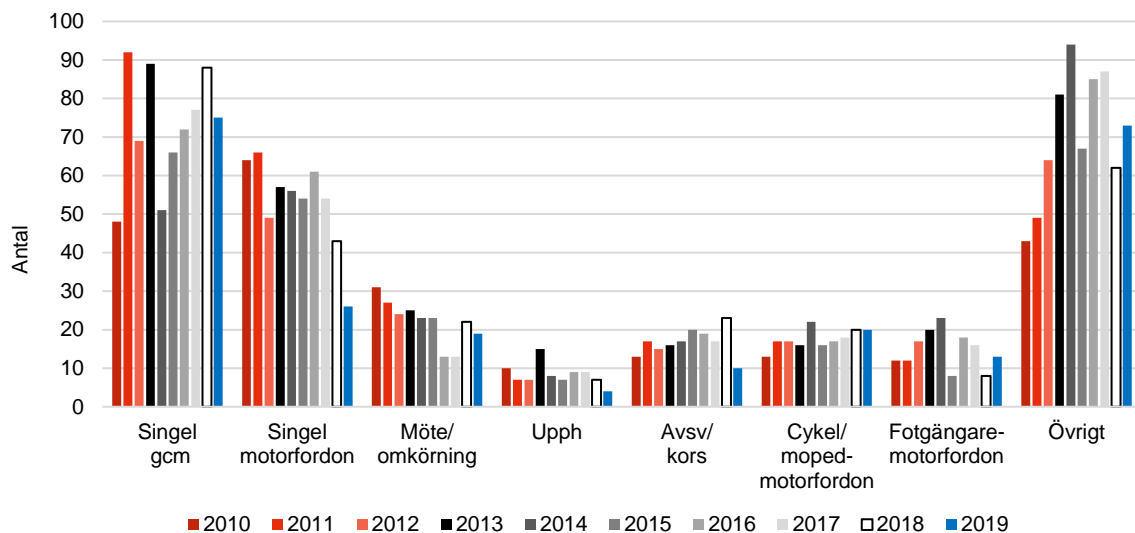


Figur 2.8 Skadade i Region Öst, genomsnitt av åren 2017 till 2019, fördelat på trafikantyp. Källa: Strada sjukvårds- och (eller enbart) polisrapporterad (officiell) statistik. Oskadade, okänd samt osäker skadegrad har filterats bort.

Den sjukhusrapporterade statistiken visar att skador för fotgängare och cyklister underskattas om endast den polisrapporterade statistiken studeras.

Figur 2.9 visar antalet omkomna och allvarligt skadade fördelat på olyckstyp. Singelolyckor med fotgängare, cyklister och mopedister (singel GCM) är tillsammans med singel motorfordon de klart dominerande olyckstyperna.

Antalet omkomna och allvarligt skadade i kategorin Övrigt är också stor och i denna kategori ingår olyckstyperna fotgängare-cykel, cykel-cykel, cykel-moped, moped-fotgängare, moped-moped, fotgängare-fotgängare, tåg/spårvagn, övrigt icke definierat, djur, häst/tamboskap, älg/rådjur/hjort/annat vilt, traktor/snöskoter/terränghjuling/motorredskap, parkerat, backning/vändning/U-sväng, i buss, permobil-cykel, elsparkcykel, bil-mopedbil.



Figur 2.9 Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtransportssystemet i Region Öst (2010–2019) fördelat på olyckstyp. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

En betydande del av de allvarligt skadade i kategorin Övrigt är till följd av kollisioner mellan fotgängare och cyklister, cyklister i kollision med andra cyklister samt viltolyckor.

Antal allvarligt skadade är något lägre 2019 jämfört med 2018 och det var framför allt olyckorna i kategorierna singelolyckor med gång- cykel och mopedister, singelolyckor med motorfordon samt avsvängande/korsande motorfordon som minskat. 2010 rapporterades det lägsta antalet allvarligt skadade, men detta beror troligtvis på att alla akutsjukhus då ännu inte börjat rapportera in olycksstatistik till Strada.

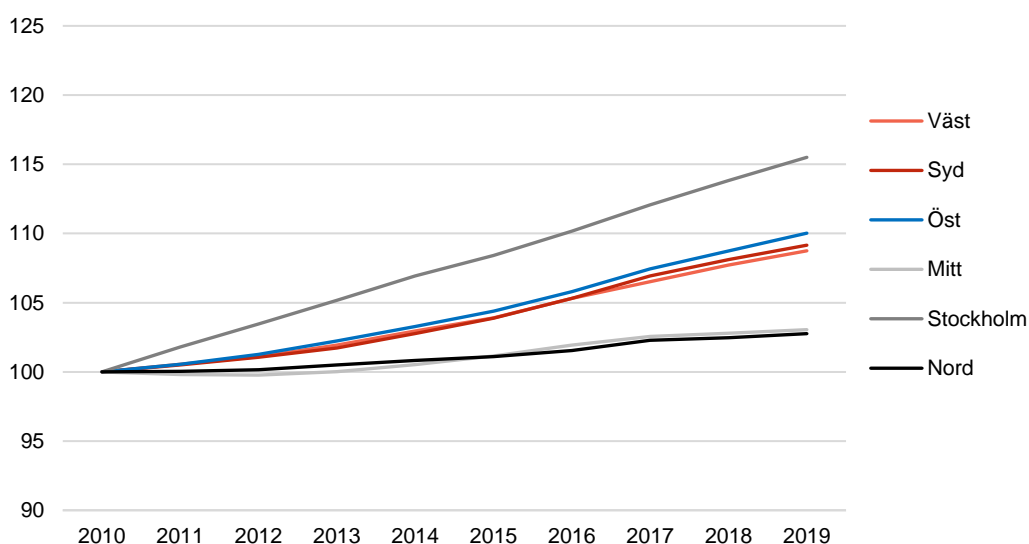
Sammanfattningsvis kan det konstateras att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet måste sätta större fokus på att minska antalet allvarligt skadade fotgängare och cyklister samt att minska antalet allvarliga singelolyckor bland motorfordon.

3. Omvärldsfaktorer

I den nationella rapporten presenteras och relateras olycksstatistiken till ett flertal omvärldsfaktorer, exempelvis trafikarbete, åldersfördelning, ekonomi, arbetslöshet och väder. En omvärldsfaktor kan sägas vara en faktor som påverkar trafiksäkerheten men som ligger utanför det som kan påverkas med trafiksäkerhetsarbete. En del omvärldsfaktorer kan ha inverkan på trafiksäkerheten, som exempelvis vädret. Andra faktorer, som befolkningens åldersstruktur och den ekonomiska konjunkturen, påverkar sammansättningen av olika färdmedel som i sin tur påverkar antalet omkomna och skadade i trafiken.

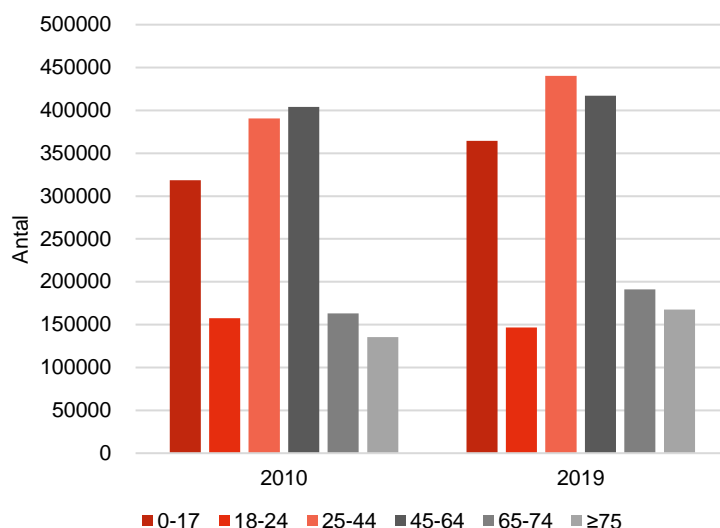
3.1. Befolkningsutveckling

Befolkningen ökar och i takt med det också efterfrågan på resor, vilket kan påverka utfallet av antal omkomna och skadade. I Sverige har befolkningen ökat med knappt 10 procent sedan 2010. Trafikverket Region Öst har haft näst störst befolkningsutveckling jämfört med övriga Trafikverksregioner där befolkningen ökat med 10 procent sedan 2010, se figur 3.1. Det är ungefär lika stor ökning som i Region Syd och Region Väst. Störst har ökningen varit i Region Stockholm och minst i Region Mitt och Region Nord



Figur 3.1 Index för befolkningsutvecklingen uppdelat på Trafikverksregion 2010-2019. Källa: SCB.

Även befolkningens ålderssammansättning påverkar utfallet. Beroende på ålder väljer personer olika färd sätt, reser olika mycket och olika åldersgrupper uppvisar olika stora riskbeteenden. Även den fysiska förmågan att klara till exempel en påkörning varierar med åldern. Ju äldre vi blir desto skörare blir kroppen. I figur 3.2 visas ålderssammansättningens förändring i regionen mellan 2010 och 2019. Förändringen mellan olika åldersgrupper sker mycket långsamt, men man kan se en förskjutning mot en mindre andel i åldersgruppen 18–24 år. Denna grupp har minskat med 7 procent. För övriga åldersgrupper har en ökning skett och störst är ökningen i den äldsta åldersgruppen som ökat med 24 procent.



Figur 3.2 Befolkningsmängd i Region Öst efter åldersgrupper, 2010 och 2019. Källa: SCB.

3.2. Trafikarbetets utveckling

Nationellt följs trafikarbetet på väg baserat på information kring mätarinställningar från besiktningar. Eftersom denna information endast visar hur mycket olika fordonstyper åkt, och inte var, så kan den inte brytas ned regionalt. Regionalt används istället befolkningsutvecklingen som mått på det ökade resandet – de måtten följer varandra relativt väl. Exempelvis har det totala trafikarbetet i Sverige sedan 2010 ökat 9 procent att jämföra mot befolknings som ökat med knappt 10 procent.

Totalt sett har trafikarbetet under 2019 minskat med 1 procent. Efter en kontinuerlig ökning under många år har personbilstrafiken stagnerat och 2019 visar till och med på minskning med 1,1 jämfört med 2018. De senaste åren har transportererna med lätta lastbilar ökat ($\leq 3,5$ ton).

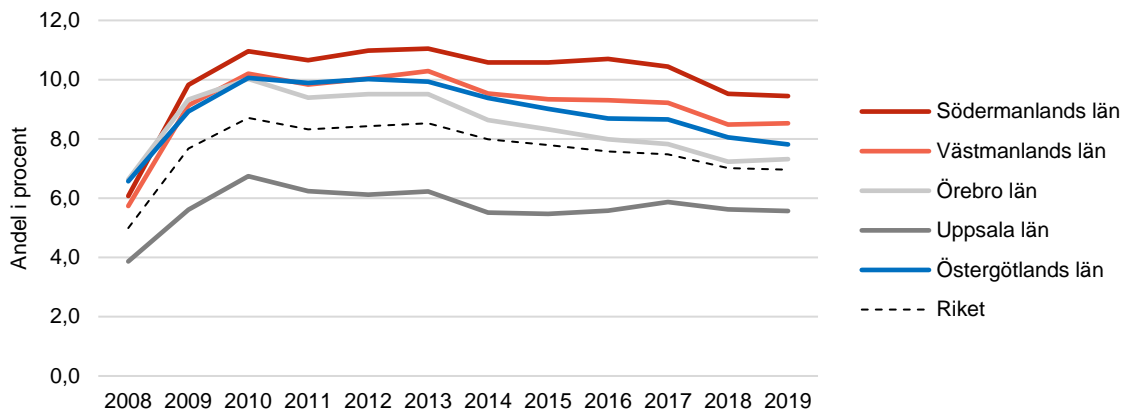
Mer information om trafikarbetet finns att läsa i den nationella analysrapporten.

3.3. Ekonomi och arbetslöshet

Erfarenheter visar att det finns ett samband mellan antalet omkomna i trafiken och den ekonomiska utvecklingen. En nedgång i ekonomin följs ofta av en minskning av antalet omkomna. 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. I figur 3.3 visas Arbetsförmedlingens statistik över andel personer som är öppet arbetslösa eller som deltar i något program med aktivitetsstöd. Under perioden 2010–2019 har arbetslösheten varierat. I efterdyningarna av finanskrisen år 2008 ökade antalet arbetslösa kraftigt men de senaste åren har antalet arbetslösa minskat något.

Arbetslösheten är i stort sett oförändrad i regionen mellan 2018 och 2019, 6-9 procent i de olika länen, vilket är kring den nationella nivån på cirka 7 procent.



Figur 3.3 Andel öppet arbetslösa i program med aktivitetsstöd i procent av den registerbaserade arbetskraften, Region Öst och nationellt, 2010-2019. Källa: Arbetsförmedlingen.

3.4. 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 svårt att mäta vilken effekt tillfälliga och lokala väderförhållanden har i den samlade årliga statistiken. Vilken effekt vintersäsongens längd och väderförhållanden har går däremot att se.

Vintrar med mycket nederbörd och med höga snödjup i vägarnas sidoområden brukar medföra minskade trafikmängder och framförallt lägre hastigheter. Vintrar med riklig nederbörd medför en stor mängd snö i vägarnas sidoområden, vilket leder till färre svåra singelolyckor. Av denna anledning är det inte sällan så att antalet allvarliga olyckor, framför allt allvarliga avkörningsolyckor, minskar under år med långa och snörika vintrar. Vädret kan också påverka exponeringen för olika trafikantkategorier, främst när det gäller cyklister och motorcyklister. Exempelvis minskar cyklingen vid nederbörd och kyla.

2019 var varmare än normalt i hela Sverige, och på de flesta håll var det också mer nederbörd än normalt. Det var relativt snöfattigt i de södra delarna av landet där den största delen av trafikarbetet sker.

4. Uppföljning av tillståndsmål – indikatorer

Inom trafiksäkerhetsarbetet i Sverige finns idag 14 indikatorer utpekade som viktiga för att färre personer ska omkomma eller skadas allvarligt i vägtrafiken. För de indikatorer som mäts på nationell nivå, vilket är tio stycken, utvecklas endast två av dem i linje med bedömd nödvändig utveckling.

Fyra av indikatorerna kan brytas ned på regional nivå: Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät, Nykter trafik, Säkra statliga vägar samt Säkra gång-, cykel- och mopedpassager. Ytterligare två kan bedömas med hjälp av alternativ metodik: Bältesanvändning samt Hjälpmanvändning cykel.

I denna rapport fokuserar vi på dessa sex indikatorer och belyser endast kortfattat några av de övriga. För mer information om alla indikatorer hänvisas till den nationella rapporten. Nedan preciseras indikatorerna och hur regionen 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).

Indikator	Nationellt	Region Öst
Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät	Inte i linje	Inte i linje
Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Nykter trafik	Inte i linje	Inte i linje
Bältesanvändning	I linje	Bedömd på annat sätt
Hjälpmanvändning cykel	Inte i linje	Bedömd på annat sätt
Hjälpmanvändning moped	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Säkra personbilar	I linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Rätt användning av motorcykel	Mäts inte	Mäts inte
Säkra statliga vägar	Inte i linje	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 brytas ned till regional nivå
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	Mäts inte	Mäts inte

4.1. Hastighetsefterlevnad på det statliga vägnätet

Hastighetsefterlevnad bedöms vara en av de indikatorer som har störst potential att minska antalet omkomna i trafiken. 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. Beräkningar visar att varje minskning med en 1 km/tim kan spara 15 människoliv per år. För medelhastighet är målet att, nationellt och regionalt, minska medelhastigheten under tidsperioden med 5 km/tim vilket skulle motsvara ungefär 75 sparade liv.

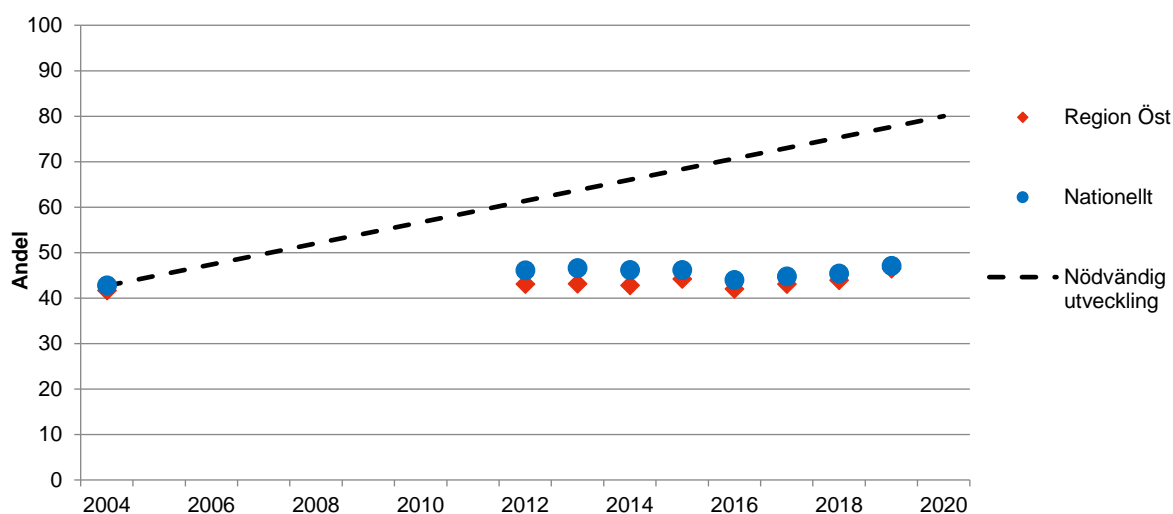
Indikator		2004	2019	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Andel av trafikarbete inom hastighetsgräns	Nationellt	43%	47%	80%	Inte i linje
	Region Öst	41,7%	46,5%	80%	Inte i linje
Genomsnittlig reshastighet	Nationellt	82 km/tim	78,1 km/tim	77 km/tim	Inte i linje
	Region Öst	84,6 km/tim	80,9 km/tim	77 km/tim	Inte i linje

Representativa mätningar av hastighetsnivåer är resurskrävande och genomförs inte varje år. Under 2016 genomförde Trafikverket den andra av tre mätningar (2012, 2016 och 2020) som planerats till 2020. Den senaste mätningen före 2012 års mätning genomfördes 2004. För åren mellan mätningarna görs istället skattningar utifrån tidigare mätningar och Trafikverkets enklare mätningar (hastighetsindex), som endast visar relativ förändring av hastigheter. Beräkningarna för 2019 utgår från den procentuella förändringen i hastighetsindexet, som sedan adderas på de uppmätta nivåerna från den senaste hastighetsundersökningen (2016).

Mätningarna av hastigheterna i genomfördes i ett slumpmässigt urval av 1 500 mätplatser på de statliga vägarna i Sverige. Urvalet av vägsträckor är jämnt fördelade mellan olika vägkategorier (Europavägar, riksvägar, primära länsvägar och övriga länsvägar) och efter trafikarbete i Trafikverkets regioner. På de valda sträckorna har mätplatser valts så att minst en mätplats finns för varje skyltad hastighet som förekommer på sträckan.

Analys och diskussion

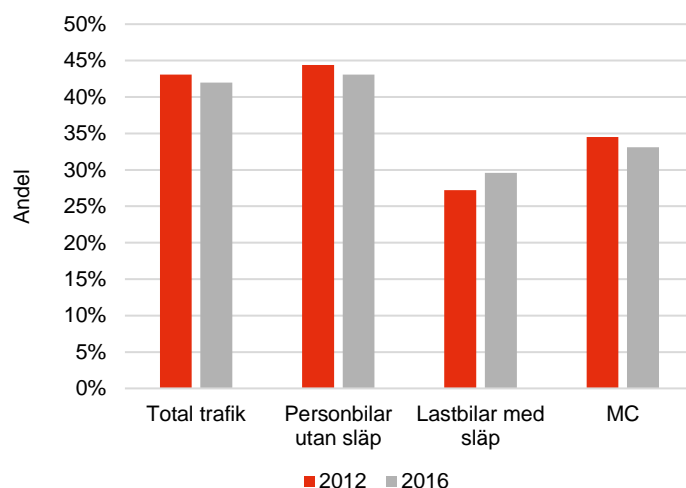
Figur 4.1 visar andel trafikarbete inom hastighetsgräns på statliga vägnätet. 2019 bedöms hastighetsefterlevnaden nationellt ligga på 47 procent och i region Öst på 46,5 procent. För regionen innebär det en ökning med ca 12 procent sedan 2004, men är långt ifrån målnivån på 80 procent.



Figur 4.1 Hastighetsefterlevnad i Öst och nationellt, 2004–2019 samt nödvändig utveckling till 2020. 2013–2015 samt 2017–2019 är uppskattade utifrån mätning 2012 respektive 2016.

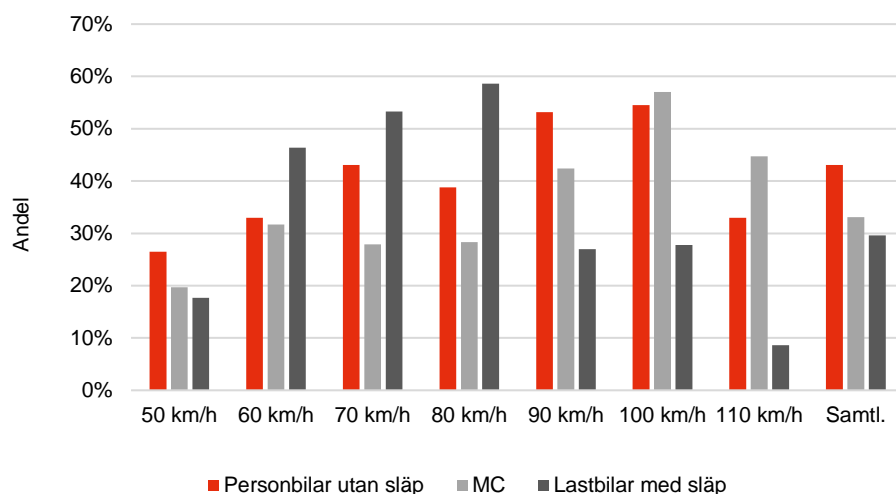
Resultatet ska tolkas med försiktighet då det är skattningar som har gjorts och det kan därför finnas felmarginaler. Oavsett felmarginaler är det dock tydligt att målsättningen för trafikarbete inom hastighetsgräns inte kommer att uppnås till 2020.

Det finns stora skillnader i hastighetsefterlevnad beroende på fordonstyp. Tunga fordon med släp är den fordonsklass som har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns. Lagstadgad maxhastighet för tunga lastbilar med släp är 80 km/tim. För dessa räknas därför allt över 80 km/tim som överträdelse. Även efterlevnaden bland motorcyklister är lägre än bland personbilsförare.



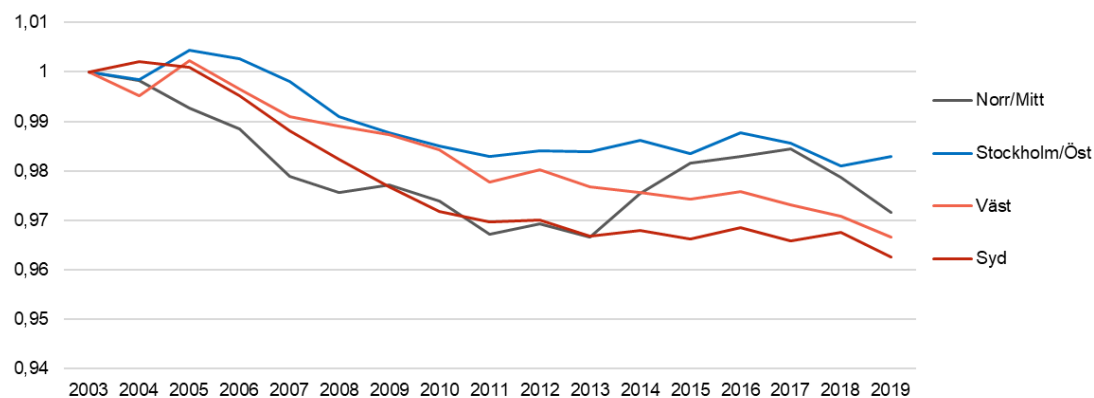
Figur 4.2 Andelen trafikarbete inom tillåten hastighetsgräns för år 2012 respektive 2016 fördelat på fordonsslag i Region Öst. Källa: Trafikverket. Hastighetsundersökning 2016, Publikation 2016:154.

Hastighetsefterlevnaden i Region Öst skiljer också beroende på hastighetsgräns och är som lägst på vägar som är skyltade <60 km/tim, se figur 4.3.



Figur 4.3 Andelen trafikarbete inom tillåten hastighetsgräns för 2016 fördelat på fordonsslag och hastighetsgräns i Region Öst. Källa: Trafikverket. Hastighetsundersökning 2016, Publikation 2016:154.

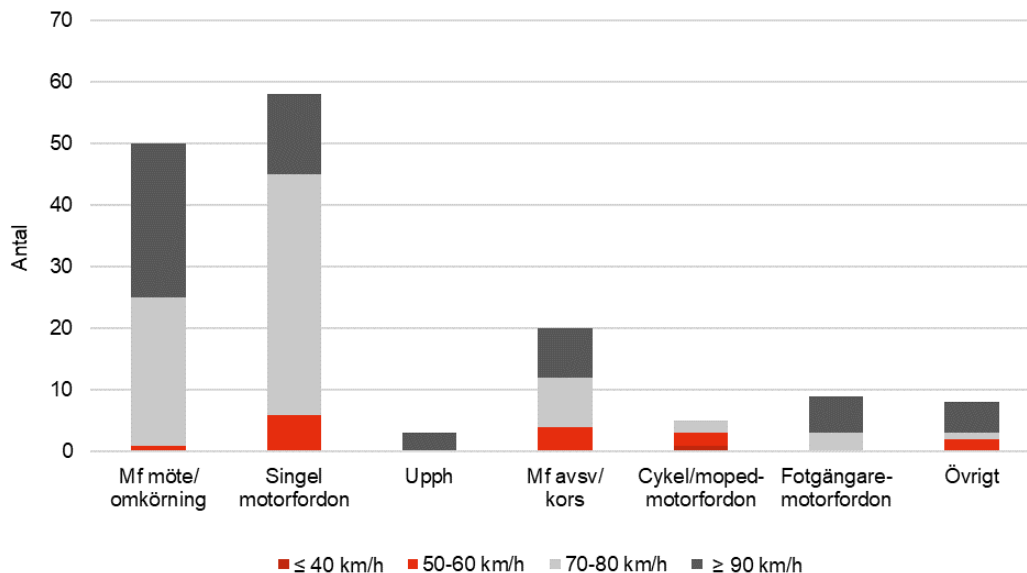
Ett annat sätt att mäta den regionala förändringen av medelhastigheten är att studera hastighetsindex, se figur 4.4. Indexet är baserat på mätningar som görs på ett antal platser på det statliga vägnätet. Eftersom antalet mätplatser är begränsat i Region Öst är det inte möjligt att ta fram ett pålitligt och rättvisande regionalt index. Av denna anledning har ett gemensamt index tagits fram för Region Öst och Region Stockholm.



Figur 4.4 Hastighetsindex för medelhastighet. Källa: Trafikverkets hastighetsindex 2003–2019. Hastighetsindexet baserar endast på data från maj till september för att undvika väderstörningar.

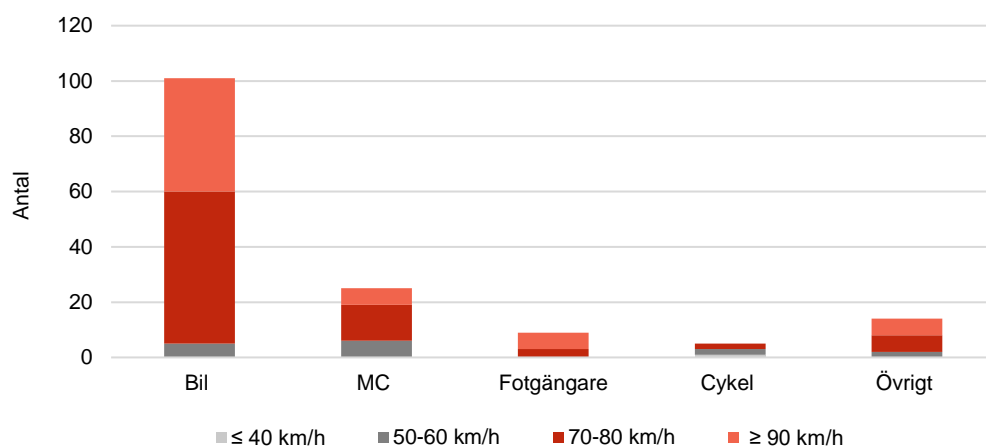
Resultaten visar att medelhastigheten har minskat i alla regioner jämfört med indexåret 2003. Efter 2011 har minskningen dock planat ut. Nationellt sett har den genomsnittliga reshastigheten minskat med endast 4 km/tim jämfört med 2004. I Region Öst är den genomsnittliga reshastigheten något högre men minskningen har varit ungefär lika stor som nationellt. I Region Öst bedöms den genomsnittliga reshastigheten 2019 ligga på 80,9 km/tim, jämfört med 84,6 km/tim år 2004.

När det gäller dödsolyckor är singelolyckor med motorfordon tillsammans med möte/omkörning med motorfordon dominerande på vägar med hastigheter över 70 km/tim. För hastigheter under 70 km/tim är singelolyckor med motorfordon också vanligast förekommande men avsvängande/korsande motorfordon och olyckor mellan cykel/moped och motorfordon utgör också en relativt stor andel av dödsolyckorna.



Figur 4.5 Antal omkomna på statligt vägnät i Region Öst 2015–2019 fördelat på olyckstyp och vägens hastighet. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

Majoriteten av de som omkommer på det statliga vägnätet är bilister och en stor del av dessa omkommer på 70–90-vägar, se figur 4.6.



Figur 4.6 Region Öst 2015–2019 uppdelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

Utveckling

Andel trafikarbete inom hastighetsgräns i Trafikverket Region Öst ökade mellan mätningarna 2004 och 2012. Därefter har utveckling i princip stagnerat och nivån ligger på 46,5 procent. Såväl regionalt som nationellt ligger nivån lång från målet, och bedöms inte nås till 2020. Den genomsnittliga reshastigheten i Region Öst har endast minskat med knappt 4 km/tim sedan 2004, vilket inte är i tillräcklig takt för att nå målet år 2020. Det innebär en utveckling inte ligger i linje med målet 2020. Nationellt sett har reshastigheten också minskat med endast 4 km/tim och bedömningen är att målet på en minskning med 5 km/tim till 2020 inte kommer att nås.

Förare som medvetet färdas över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Det gäller särskilt bland motorcyklister.

Sedan 2012 har nästan 140 nya trafiksäkerhetskameror etablerats i regionen och i figur 4.7 visas var dessa nu finns. Det totala antalet kameror uppgick vid slutet av 2019 till cirka 330 stycken. Det finns på vägar med relativt höga trafikflöden och där den uppmätta medelhastigheten är mer än 5 km över skyltad hastighet och där det inte finns planer inom en snar framtid att bygga om till mötesfri väg. På dessa vägsträckor ger kamerorna god effekt. Grovt uppskattat ger antalet kameror i regionen en trafiksäkerhetsnytta på ca 82 mil i regionen och räddar teoretiskt sett cirka 3 liv per år. Inom de närmsta åren planeras för en etablering av ytterligare 160 kameror i regionen. De flesta kameror i regionen är placerade på vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim.



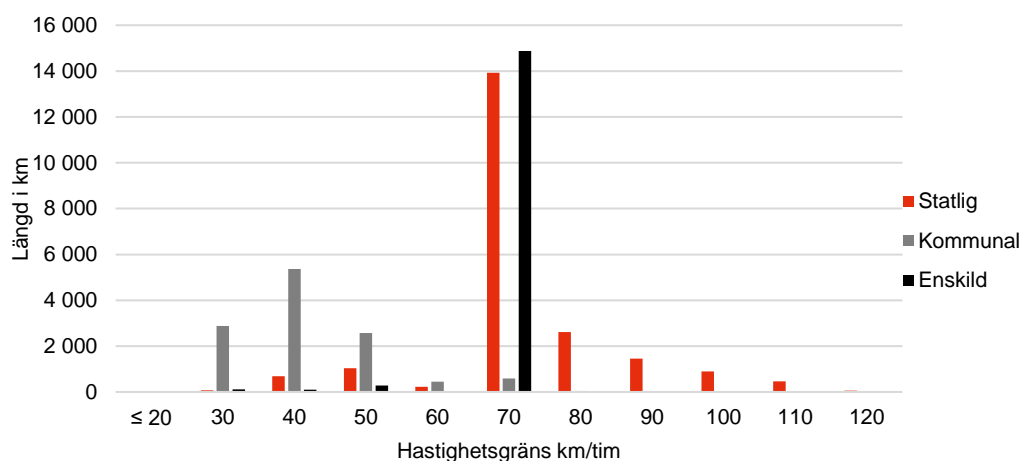
Figur 4.7 Mätplatser inom regionen för AKT. Källa: Trafikverket

4.2. Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet

Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet har följts upp nationellt sedan år 2012. I mätningen, som genomförs årligen, studeras 69 sträckor fördelat på 23 svenska kommuner. Mätningen kan i dagsläget inte generaliseras, men är tillräckligt omfattande för att kunna studera förändring i hastighetsefterlevnad (Vadeby, 2019).

Målet är att andel trafikarbete inom hastighetsgräns på kommunalt vägnät är att minst 80 procent. 2019 skedde 65 procent av trafikarbetet på det kommunala vägnätet inom hastighetsgräns. Bäst hastighetsefterlevnad konstateras på vägar med hastighetsgräns 60 eller 70 km/tim, därefter försämras efterlevnaden varterefter hastighetsgränsen sänks. På gator med 40 km/tim är efterlevnaden endast 48 procent. De nationella mätningarna är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Utvecklingen på nationell nivå går inte i linje med nödvändig utveckling för att nå målet 2020.

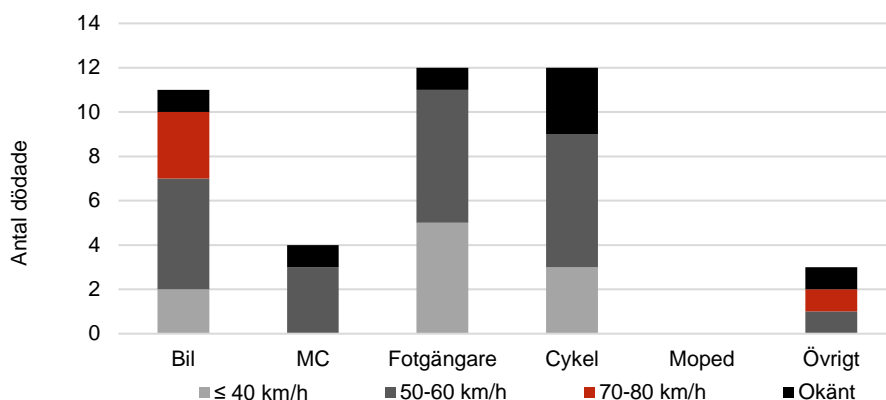
För det statliga och enskilda vägnätet är 70 km/tim den klart vanligast förekommande hastighetsgränsen. I Region Öst är 40 km/tim den vanligaste hastighetsgränsen på det kommunalt vägnät då den utgör knappt hälften av det kommunala vägnätets totala längd. Här skiljer sig regionen mot landet som helhet där 50 km/tim är den dominerande hastighetsgränsen på kommunalt vägnät.



Figur 4.8 Veglängd i kilometer uppdelat på hastighetsgräns och väghållare år 2019 i Region Öst (endast enskilt vägnät med statligt driftbidrag med). Källa: Trafikverket.

Mer än hälften av de som omkommer på kommunalt vägnät är fotgängare och cyklister, se figur 4.9. Majoriteten omkommer på vägar med hastighetsgräns över 40 km/tim. Forskning har visat att det är cirka 2 gånger högre risk för fotgängare att omkomma eller skadas allvarigt vid en påkörning i 50 km/tim jämfört med 40 km/tim.⁵

⁵ Trafikverket, Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil, 2012, PM, Ärendenummer: TRV 2012/69993



Figur 4.9 Omkomna på kommunalt vägnät i Region Öst 2015–2019 uppdelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

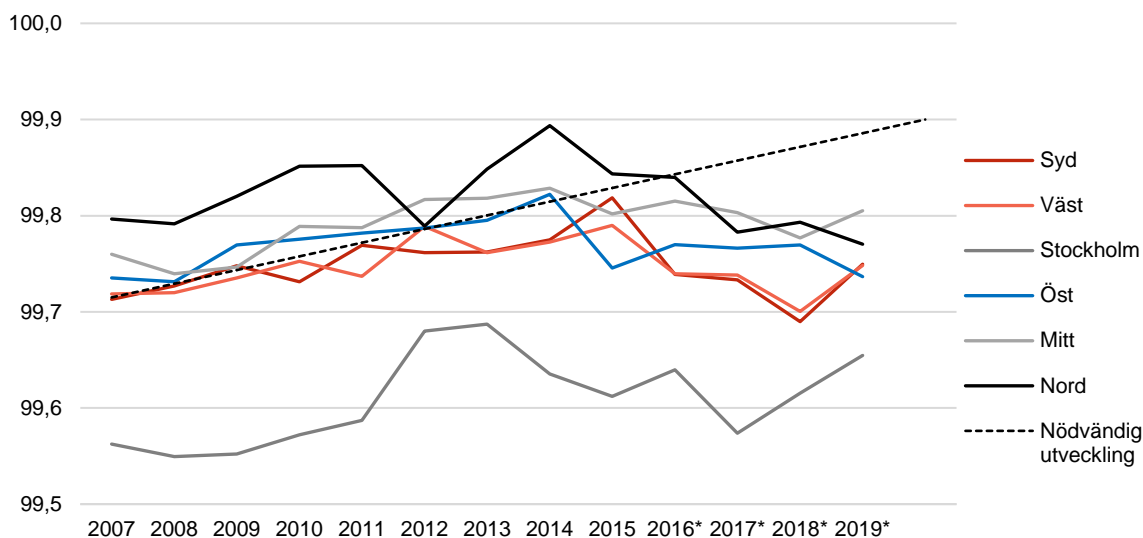
4.3. Nykter trafik

Målet för trafiknykterheten är att 99,9 procent av trafikarbetet sker med nyktra förare år 2020. Som underlag för indikatorn används en mätserie som bygger på polisens kontroller (Forsman 2011). Mätserien ska främst ses som ett mått på rattfylleriets utveckling och inte för att beskriva den faktiska nivån. Serien är framtagen så att den i möjligaste mån inte är beroende av polisens arbetssätt, men det går inte att utesluta viss inverkan. En nykter person definieras som en förare med blodalkoholhalt under 0,2 promille. Indikatorn baseras alltså endast på nykterhet med avseende på alkohol, inte narkotika. I dags finns tyvärr inget tillförlitligt underlag för att följa utvecklingen av narkotika i trafiken.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel av trafikarbete som sker med nyktra förare	Nationellt	99,71%	99,75%	99,9%	Inte i linje
	Region Öst	99,74%	99,74%	99,9%	Inte i linje

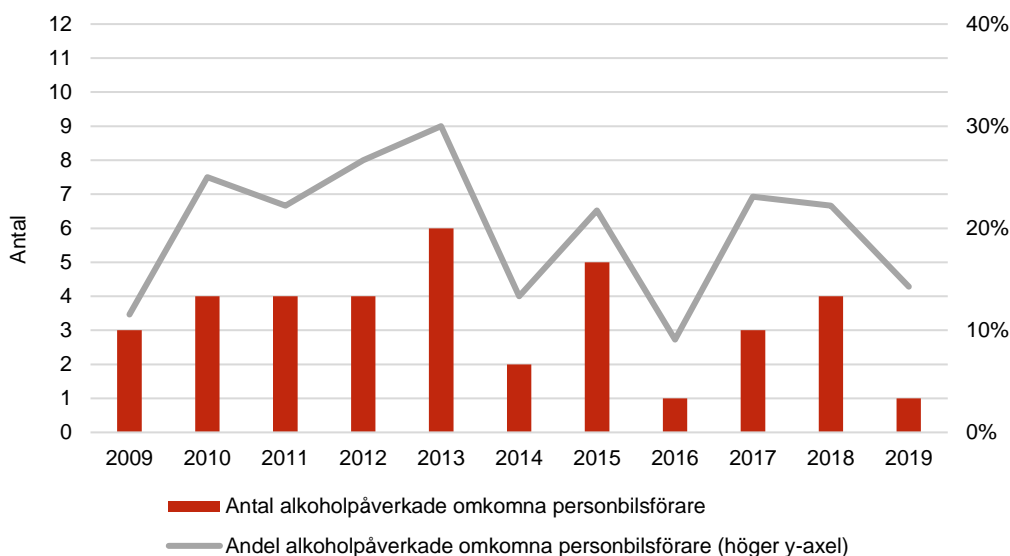
Analys och diskussion

Vid utgångsläget 2004 var andelen trafikarbete med nyktra förare 99,7 procent vilket var ungefär detsamma som för landet som helhet. År 2019 var andelen densamma som 2007 och regionen har fortfarande ungefär samma andel som landet som helhet. Övriga regioner ligger på 99,7–99,8 procent trafikarbete med nyktra förare, se figur 4.10.



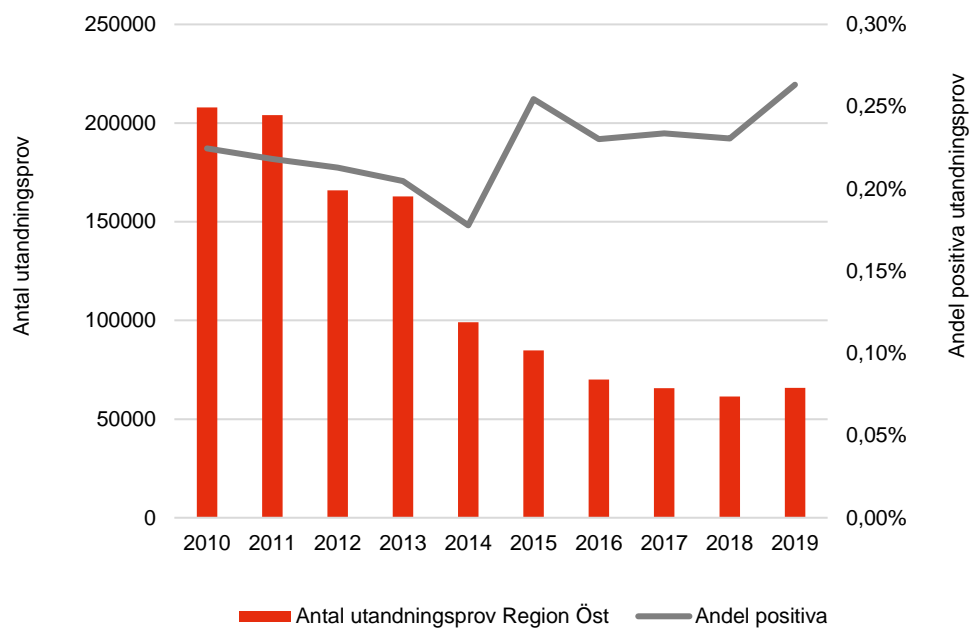
Figur 4.10 Andel nykter trafik nationellt och i Trafikverkets regioner 2010-2019 samt nödvändig utveckling till 2020. Källa: Polisen och VTI. * 2016-2019 har vissa prov inte kunnat fördelas per Trafikverksregion.

Genom resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor i Region Öst kan vi följa upp antalet alkoholpåverkade omkomna personbilsförare. Antalet varierar mellan åren. Sett ur ett femårsperspektiv, 2015-2019, har 19 procent av alla omkomna personbilsförare varit alkoholpåverkade.



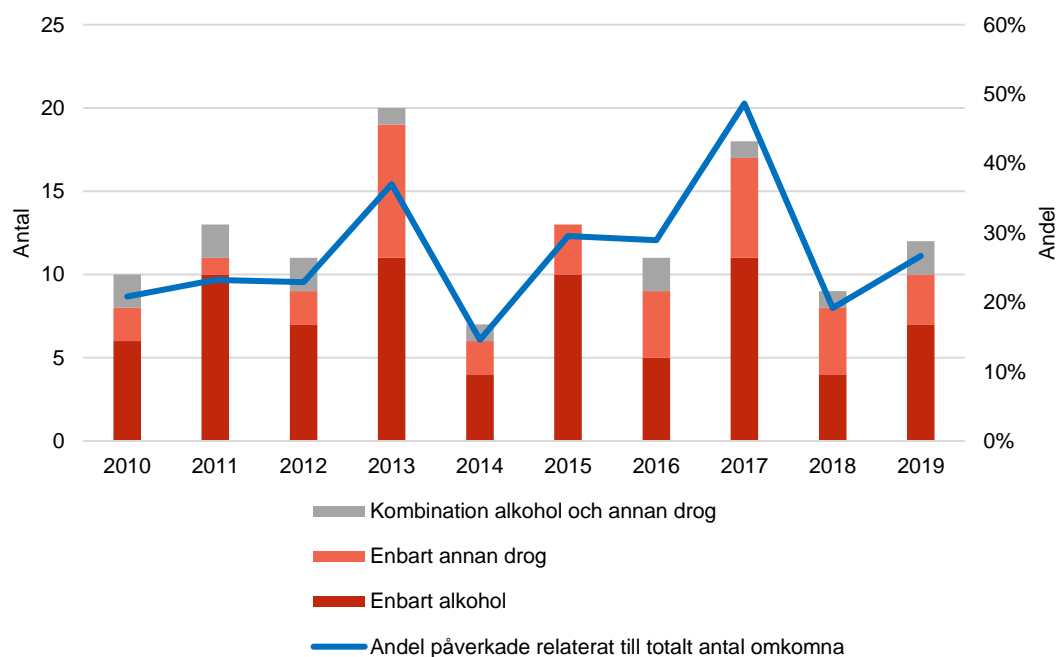
Figur 4.11 Antal omkomna alkoholpåverkade personbilsförare och andel i förhållande till totalt antal omkomna personbilsförare i Region Öst 2010-2019. Hos ett mindre antal av de o personbilsförarna förekom även andra droger i blodet. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Mellan 2011 och 2018 genomförde Polisen allt färre alkoholutandningsprov. 2019 ökade antalet utandningsprov något jämfört med 2018 men är på ungefär samma låga nivå som 2016-2018. Antal prov som varit positiva och lett till anmälda brott har ökat något.



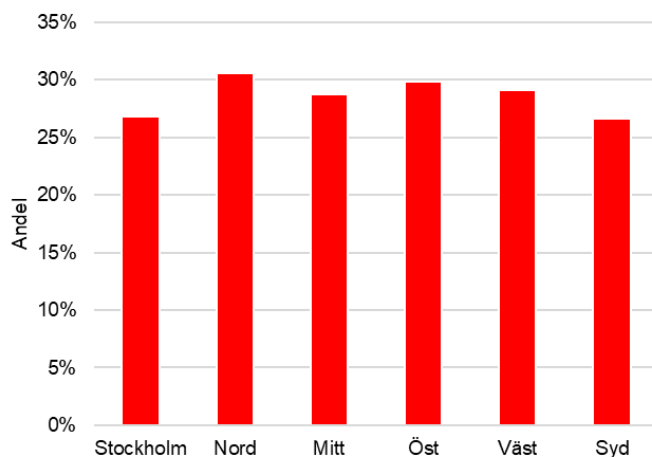
Figur 4.12 Antal alkoholutandningsprov och antal positiva utandningsprov i Region Öst, 2010–2019. Källa: Polisen.

Figur 4.13 visar antalet omkomna i alkohol- och/eller drogrelaterade olyckor, vilket här innebär att minst en person i olyckan varit påverkad av alkohol, annan drog eller både och, men som nödvändigtvis inte är den eller de som omkommit. Alkoholpåverkade var tidigare dominerande, men på senare år har andra droger, ibland i kombination med alkohol, ökat. Den nationella statistiken visar att personbilsförare oftare omkommer i alkoholrelaterade olyckor medan motorcyklister oftast omkommer i drogrelaterade olyckor.



Figur 4.13 Antal personer inom Region Öst som omkommit i alkohol- och drogrelaterade dödsolyckor 2010–2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Sett ur ett femårsperspektiv, 2015–2019, har 30 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och/eller drogrelaterade olyckor. Region Nord, Mitt och Öst har ungefär samma andel som Region Öst medan Region Syd och Stockholm har en något lägre andel, se figur 4.14.



Figur 4.14 Andel personer som omkommit i alkohol- och drogrelaterade dödsolyckor uppdelade på Trafikverkets regioner, medelvärde 2015–2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Utveckling

Nationellt bedöms andelen av trafikarbetet som sker med nyktra förare inte öka i tillräcklig takt för att etappmålet ska uppnås. Detsamma gäller för Region Öst. Nationellt har antalet anmälda drograttfylleribrott ökat och sedan 2016 antalet anmälda drograttfylleribrott varit fler än antalet anmälda alkoholrattfylleribrott. I hur stor utsträckning ökningen av anmälda drograttfylleribrott beror på polisens arbetssätt eller av en faktisk ökning av drograttfylleri är okänt.

I enlighet med den trafikstrategi som Polisen tog fram 2016 arbetar de kontinuerligt med att hitta effektivare sätt och metoder för att genomföra övervakning av rattfylleri. Det är viktigt att detta arbete fortsätter att implementeras inom Polisen.

4.4. Bältesanvändning

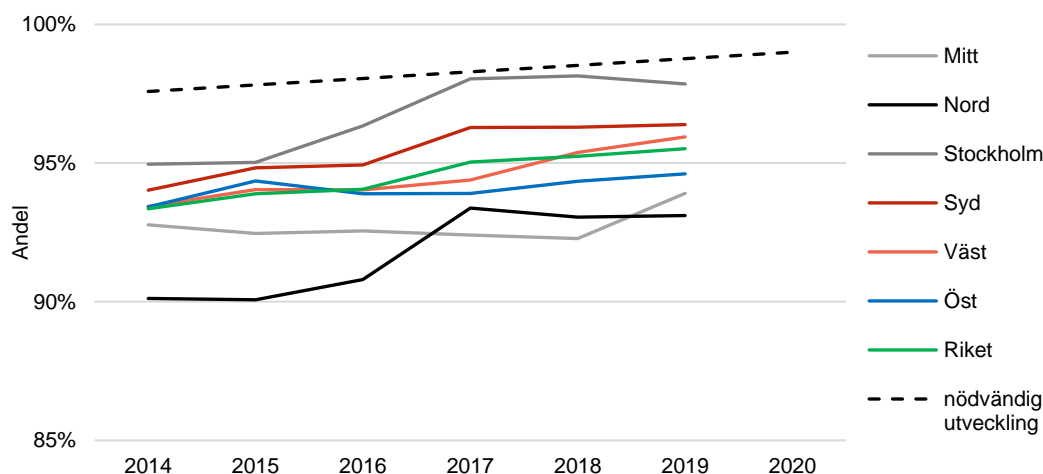
Den nationella målsättningen är att 99 procent av alla förare och framsätesspassagerare i personbil är bältade år 2020. För att följa utvecklingen används resultat från Trafikverkets observationsmätningar (tidigare VTI). Indikatorn baseras på relativt få observationer på ett fåtal platser är därför inte representativ för den generella bältesanvändningen i Sverige. Däremot kan den användas för att studera utvecklingen över tid.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel med bilbälte i framsätet i personbil	Nationellt	96%	98,4%	99%	I linje
	Region Öst	-	-	99%	Bedömning med annan metod

Analys och diskussion

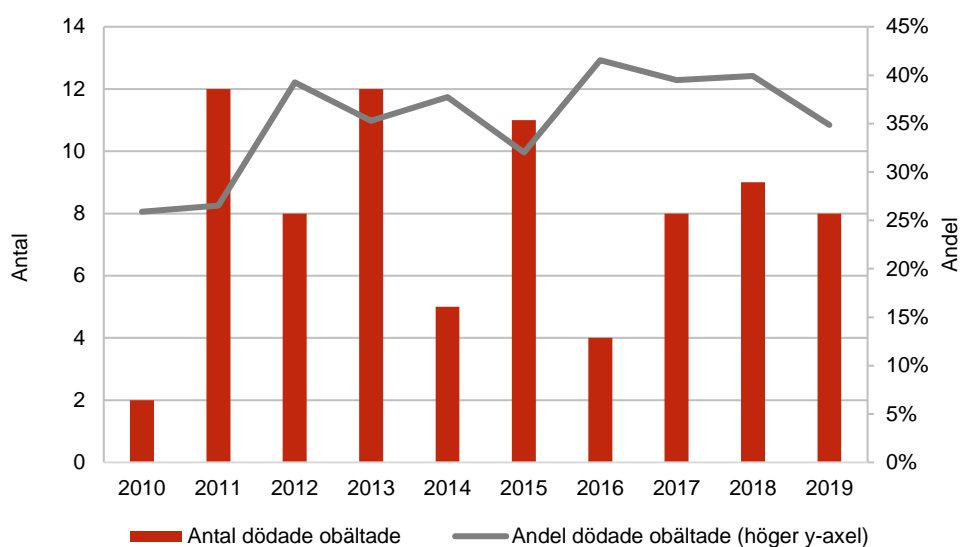
De nationella mätningarna är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Däremot genomför NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) årligen mätningar i tätorter i landets alla kommuner. NTF:s mätningar visar en något lägre användning jämfört med Trafikverkets mätningar som mer speglar genomfartstrafik.

Resultatet från NTF:s mätningar 2019 visar att bland förare och passagerare i framsätet var 94,6 procent i regionen bältade. Enligt NTF:s mätningar har regionen en lägre andel med bilbälte jämfört med övriga regioner och landet som helhet. Högst andel bältade i framsätet har Region Stockholm med 97,9 procent. Lägst andel bältade i framsätet har Region Nord och Region Mitt med 93,1 procent respektive 93,9 procent. Regionerna Väst och Region Syd har en andel på 95,9 respektive 96,4 procent, se figur 4.14.



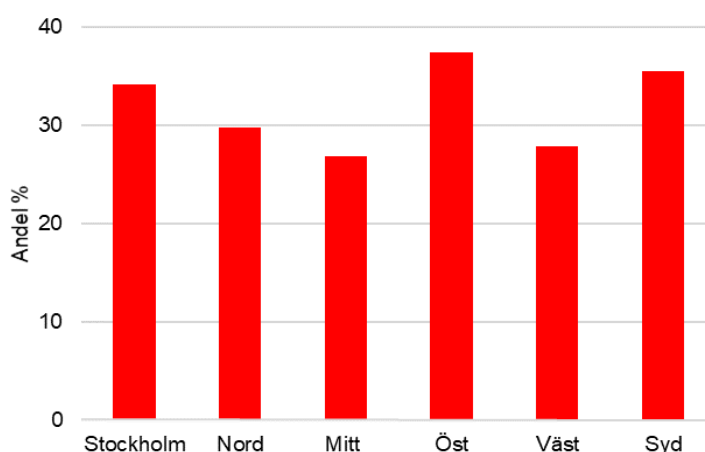
Figur 4.15 Andel personer i framsätet med bilbälte i personbilar uppdelat efter Trafikverkets regioner 2015-2019. Källa: NTF.

En kompletterad bild av läget i regionen är att studera data från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor. Figur 4.16 visar antal omkomna förare och passagerare i personbilar som varit obältade och deras andel i förhållande till det totala antalet omkomna förare och passagerare i personbilar mellan år 2010 och 2019.



Figur 4.16 Antal omkomna (förare och passagerare) i personbil som varit obältade och deras andel i förhållande till totalt antal omkomna i personbil i Region Öst 2010-2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Resultatet visar att antalet omkomna i regionen som varit obältade varierar mycket mellan åren. Däremot har andelen dödade som varit obältade legat ganska konstant sedan 2012. Trots att användningen av bilbälte är hög är det fortfarande många av de som omkommer i personbil obältade. Sett ur ett femårsperspektiv, 2015-2019, har 37 procent av alla i regionen som omkommit i personbilar varit obältade. Jämfört med övriga regioner ligger Region Öst högst här. Region Nord, Region Mitt och Region Väst har en lägst andel obältade, se figur 4.17.



Figur 4.17 Andel omkomna i personbil som varit obältade uppdelade på Trafikverkets regioner, medelvärde 2015-2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Utveckling

På nationell nivå bedöms att indikatorn har en tillfredsställande utveckling mot målnivån för år 2020. NTF:s årliga mätningar tyder på att bältesanvändningen i regionen ökat en aning jämfört med 2015, men den är något lägre jämfört med landet i övrigt.

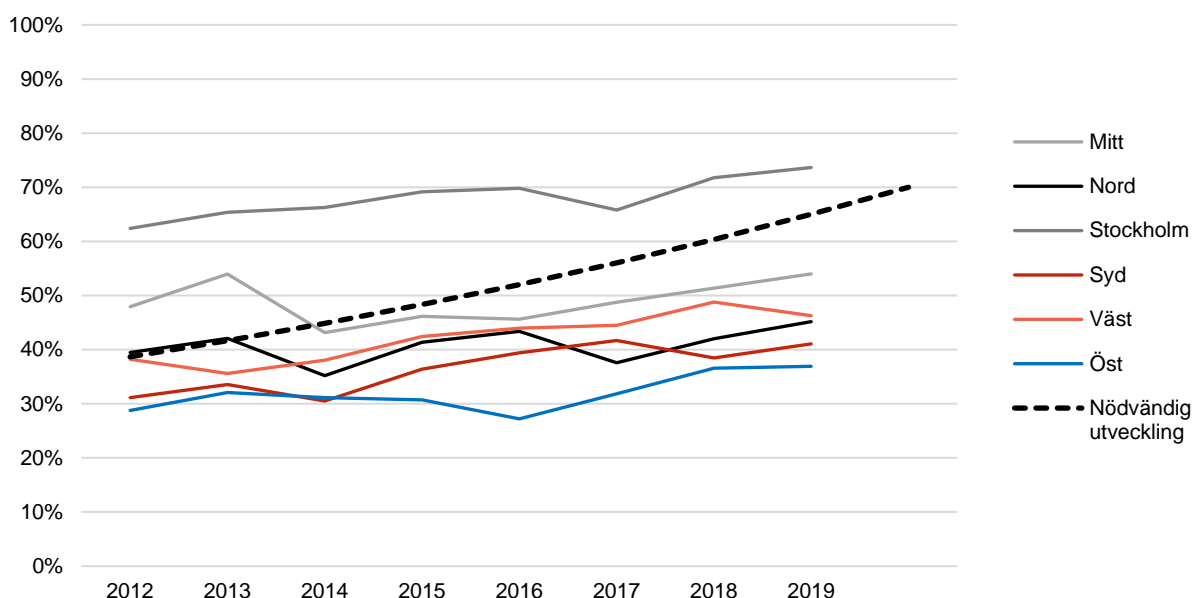
4.5. Hjälm användning

Den nationella målsättningen är att minst 70 procent av cyklisterna och 99 procent av mopedisterna ska använda hjälm år 2020. För att följa utvecklingen används resultat från Trafikverkets observationsmätningar (tidigare VTI). Indikatorn är inte representativ för den generella hjälmanvändningen i Sverige. Däremot kan den användas för att studera utvecklingen över tid. I samband med cykelhjälm mätningarna studeras även hjälmanvändningen bland mopedister.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel observerade cyklisterna med hjälm	Nationellt	27%	47%	70%	Inte i linje
	Region Öst	-	36,9%	70%	Bedömning med annan metod
Andel observerade mopedister med hjälm	Nationellt	96%	93%	99%	Inte i linje
	Region Öst	-	-	99%	Bedömning med annan metod

Analys och diskussion

Mätmetoden som Trafikverket använder går inte att bryta ned till regional nivå, men precis som för bältesanvändningen har vi istället nytta av de mätningar som NTF årligen genomför. Resultatet från NTF:s mätningar 2019 visar att 36,9 procent av cyklisterna i Region Öst använde cykelhjälm. Regionen har en betydligt lägre andel jämfört med övriga regioner och landet som helhet, se figur 4.18. För landet som helhet är andelen med cykelhjälm 47 procent år 2019. För mopedister ligger hjälmanvändningen i landet på 94 procent. På regional nivå saknas annan statistik för att kunna göra bedömningar för mopedisterna.



Figur 4.18 Andelen cyklisterna med hjälm uppdelat efter Trafikverkets regioner 2015-2019. Källa: NTF.

Utveckling

Den nationella indikatorn visar på en signifikant ökning med 4 procentenheter jämfört med 2018. Nivån ligger dock 18 procentenheter under nödvändig utveckling och därmed är bedömningen att målnivån för 2020 inte kommer att nås. NTF:s mätningar tyder på att cykelhjälmsanvändningen i regionen ökat sedan 2012 men att den är betydligt lägre jämfört med landet i övrigt.

När det gäller användningen av mopedhjälms är bedömningen nationellt att utvecklingen inte går i rätt takt för att nå målnivån 2020 som ligger på 99 procents hjälmanvändning.

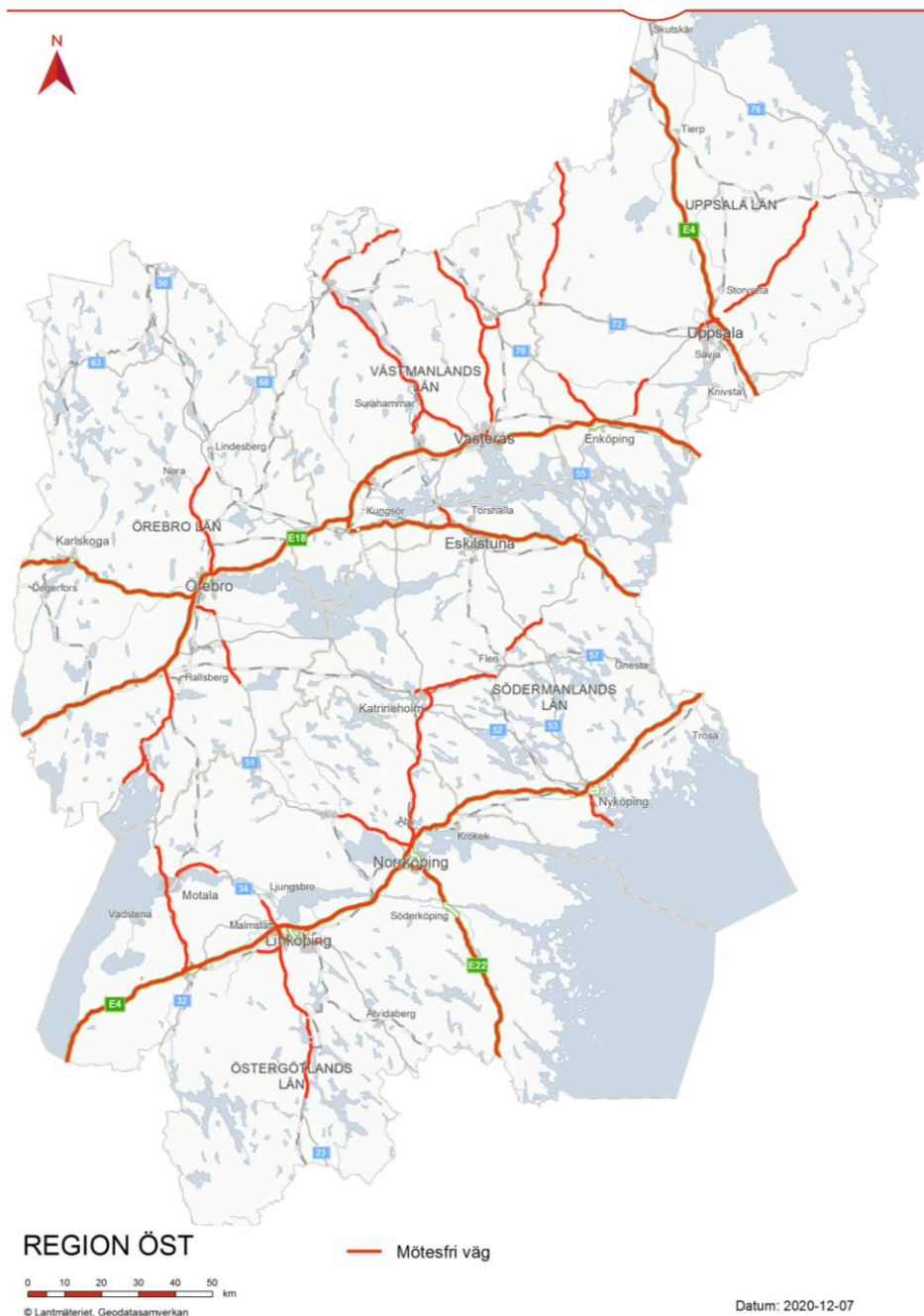
4.6. Säkra statliga vägar

Den nationella målsättningen för år 2020 är att minst 90 procent av trafikarbetet på vägar med en hastighetsbegränsning över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke. Målsättningen kan nås antingen genom sänkta hastighetsgränser eller genom att bygga mitträcken. Övriga åtgärder som kan förbättra trafiksäkerhetsstandarderna på det statliga vägnätet är främst sidoområdesåtgärder (till exempel sidoräcken), mitträffling, korsningsåtgärder och åtgärder för säkrare cykling.

Indikator		2010	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/tim som är fysisk möttesseparerade	Nationellt	50%	80%	90%	Inte i linje
	Region Öst	73%	91%	90%	I linje

Analys och diskussion

I Figur 4.19 visas mötesfri väg på det statliga vägnätet inom regionen. Notera att bilden är från år 2020 så väg 34 mellan Ervasteby och Borensberg i Östergötland, som åtgärdades först i oktober år 2020 finns också med här.



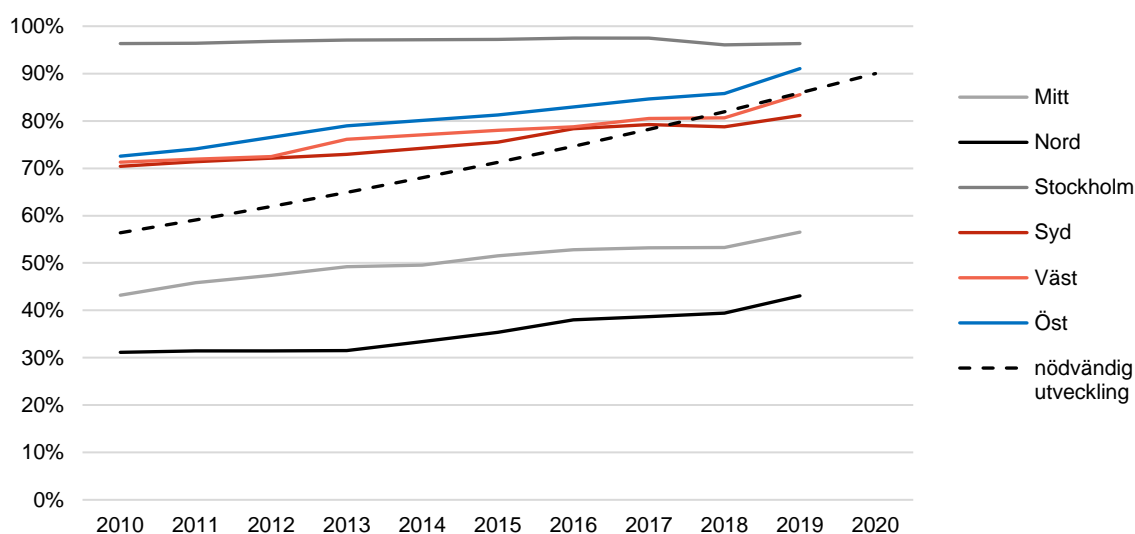
Figur 4.19 Mötesfri väg på det statliga vägnätet år 2020. Källa: Trafikverket.

Av det totala trafikarbetet på vägar i regionen med hastighetsgräns över 80 km/tim skedde 91 procent på vägar med fysisk mötesseparering under år 2019. Samtidigt finns ett antal mil regional länsväg och nationell väg som de kommande 5 åren planeras byggas om:

- Väg 56 mellan Kvicksund och Västjärda.
- Väg 56 mellan Katrineholm, Bie och Alberga.
- Väg 56 Sala-Heby
- Väg 51 mellan Kvarntorp och Almbro.
- Väg 55 mellan Enköping och Listlena.

- Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund
- Väg 34 mellan Ervasteby och Borensberg.
- Väg 35 mellan Åtvidaberg och Linköping.
- Väg 55 Dunker-Björndammen

Det finns stora regionala skillnader vad gäller indikatorn. Region Öst ligger näst högst på 91 procent efter Region Stockholm på 96 procent avseende andelen trafikarbete på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim som är mötesseparerad. Regionerna Nord och Mitt har lägst andelar på 43 procent respektive 57 procent.



Figur 4.20 Andel trafikarbete på statliga vägar med hastighetsbegränsning över 80 km/tim efter Trafikverkets regioner 2010-2019 och nödvändig utveckling till 2020. Källa: Trafikverket.

För att få fram bättre planerings- och prioriteringsunderlag arbetar Region Öst fortlöpande med att ta fram underlag/utredningar med inriktning på trafiksäkerhet. Några exempel på underlag som tagits fram är underlag för att förbättra säkerheten i korsningar på mötesfri väg, underlag för att förbättra säkerheten i sidoområdet på det regionala vägnätet samt förbättra kvaliteten på statliga GCM-passager. Det är underlag från trafiksäkerhetsklassificering som använts som underlag. Det pågår bland annat ett arbete regionalt med att identifiera inom vilka ytterligare områden där underlag behöver tas fram. Några områden är identifierade, vägar med vägmärke olycksdrabbad väg, katastroföverfarter, jämföra predikterad olycksrisk med faktisk på det nationella vägnätet.

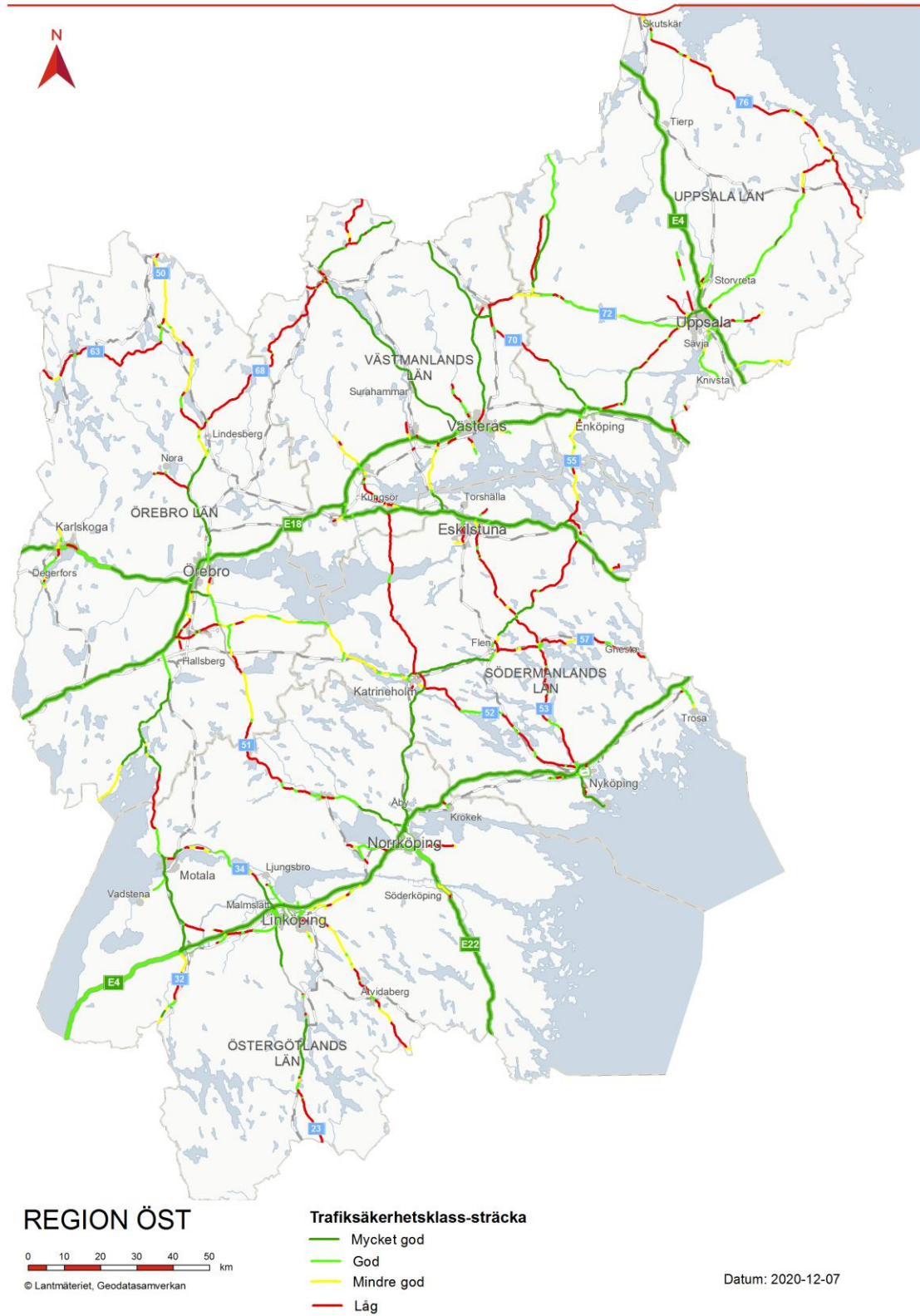
Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet infördes i Sverige genom vägsäkerhetslagen (2010:1362), vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) och tillämpningsföreskrifter utgivna av Transportstyrelsen (TSFS 2010:183). I Sverige innefattar lagen endast det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) vilket i princip motsvarar Sveriges Europavägar. Lagen innebär att väghållaren ska göra en kartläggning av vägars säkerhetsstandard. I kartläggningen ska vägnätet delas in i olika klasser beroende på sträckans säkerhetsstandard. Trafikverket har tagit fram metod för att enligt lagen identifiera, beskriva och dokumentera kriterier för att bedöma aktuell säkerhetsstandard.

Kriterierna baseras på säkerhetskrav samt på statistiska analyser av tätheten samt frekvensen av olyckor med allvarlig skada på aktuell sträcka.

Trafikverket har genomfört säkerhetsklassning⁶ av alla vägar som har vägnummer 100 eller lägre samt alla vägar över nummer 100 med en genomsnittlig trafik över 4 000 fordon per dygn. Utgångspunkten för säkerhetsklassningen är att biltrafikanterna färdas i ett säkert fordon, håller hastighetsbegränsningen, är bältade och nyktra. Fyra olika klasser har använts för att bedöma vägens säkerhetsstandard: mycket god, god, mindre god och låg. Klassningen utgår från kriterier för olika vägtyper och gällande hastighetsgränser. Klassningen gäller inte gång- och cykelvägar.

I Region Öst har en stor del av de säkerhetsklassade nationella vägarna god eller mycket god trafiksäkerhetsklass men flera regionala vägar i Region Öst har låg säkerhetsklass se figur 4.21.

⁶ Trafikverket, Motivbilaga Säkerhetsklassificering av vägnät, publikationsnummer 2017:103



Figur 4.21 Säkerhetsklassning av vägar i Region Öst. Källa: NVDB (Nationell vägdatabas), 2020

Utveckling

I Region Öst är 91 procent av de statliga vägarna med hastighetsgräns över 80 km/tim mötesfria, vilket är något över målnivån för 2020. Region Öst bygger kontinuerligt om vägar till mötesfria vägar och under perioden 2005-2019 öppnades 30 mötesfria vägsträckor.

Under 2019 beslutade Trafikverket om nya hastighetsgränser för att öka trafiksäkerheten. För Region Östs del innebar det sänkningar från 90 km/tim till 80 km/tim på totalt 356 km väg inom regionen. Endast på en mycket kort sträcka (0,26 km) beslutades om en ökning av hastighetsgränsen och då från 90 km/tim till 100 km/tim.

De parametrar som är viktigast för att bedöma säkerhetsnivån på en vägsträcka är mittseparation, vägens sidoområde och hastighetsgräns. För att förbättra säkerheten och klassningsnivå så krävs det i de flesta fall mittseparering i någon form (räffling, räcke) och bra säkerhetszon (räcke, ta bort krockobjekt) i förhållande till skyltad hastighetsgräns samt ATK. Trafiksäkerhetsklassningen görs i *acceptabel* (gul) och *låg* (röd) nivå.

Nedan listas några av de större åtgärder som nyligen genomförts eller som planeras inom regionen de närmaste åren:

2019

- Väg 51 mellan Svennevad och Kvarntorpskorset. Projektet omfattar 13,4 km mötesseparerad väg i ny sträckning.
- Sidoområdesåtgärder på totalt 13 km.
- Hastighetssäkring och trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid två stycken GCM-passager i Trosa kommun samt en GCM-passage i Mjölby kommun.
- Korsning Hammarbykorset, Eskilstuna kommun. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
- Öppning av mötesfria sträckor längs väg 51 mellan Svennedvad och Kvarntorp samt väg 50 mellan Askersund och Åsbro.

2020-2023

- Anpassning av hastigheter utifrån miljö och trafiksäkerhet. Under 2020 sänks hastigheterna från 90 km/tim till 80 km/tim på totalt 350 km vägsträcka.
- Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet längs delar av det regionala vägnätet.
- Utbyggnad av mötesfria vägar.
- Ombyggnad av GCM-passager med låg säkerhetsklass.
- Korsningsombyggnader som syftar till ökad trafiksäkerhet och kapacitet.

Nedan listas fem typer av åtgärder som Region Öst systematiskt arbetar med:

- Gång och cykelåtgärder (gc-vägar, hastighetssäkrade passager)
- Mittseparering (mötesfria vägar, räffling)
- Korsningsåtgärder (säkra trafikplatser, cirkulationsplatser)
- Sidområdesåtgärder (städa sidoområden från krockobjekt, räckan)
- Hastighetssäkringar (ATK, Hastighetsöversyn)

4.7. Säkra gång-, cykel- och mopedpassager

Indikatorn har funnits sedan 2013. Då fanns ingen målnivå. I samband med översynen av etappmålen 2016 sattes målnivån till 35 procent andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) på huvudvägnätet för bil. En GCM-passager definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar maximalt i 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen. Med huvudnät avses i indikatorn för det statliga vägnätet gator och vägar inom funktionell klass 0–5.⁷

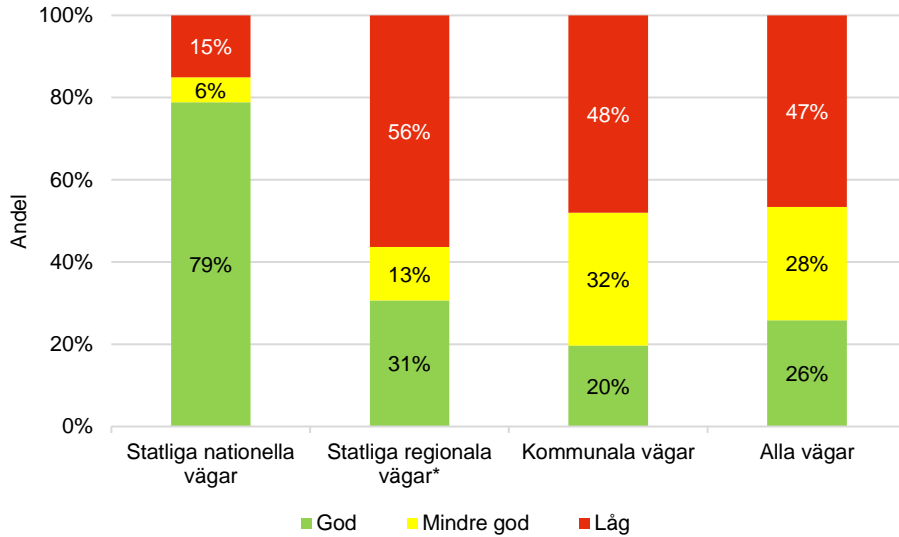
Indikator		2013	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel med säkra GCM-passager på huvudnät för bil	Nationellt	19%	28%	35%	Inte i linje
	Region Öst	-	26%	35%	Inte i linje

Inventeringar har gjorts i fält för att identifiera vilka typer av GCM-passager och farthinder som finns samt var de förekommer. Utifrån uppställda kriterier klassas sedan passagerna med hjälp av kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager för ArcGIS, som finns på Trafikverkets hemsida. I dagsläget finns data från cirka 190 kommuner. Vissa kommuner har valt att även inventera passager på statliga vägar. Under 2016 och 2017 genomfördes en systematisk inventering på det statliga vägnätet vad gäller Europavägar, riksvägar och primära länsvägar (100-499).

Analys och diskussion

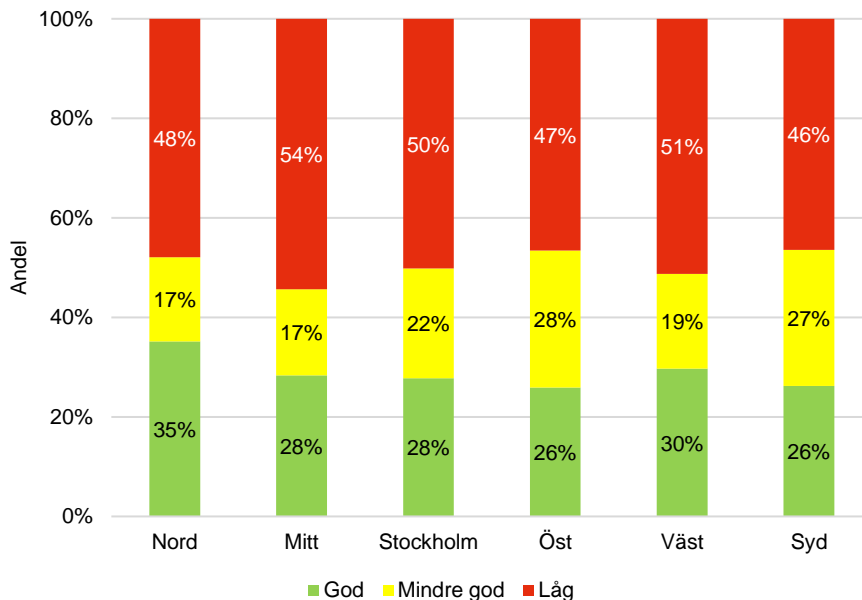
Jämförelser mellan år ska tolkas med stor försiktighet, då antalet kommuner som ingår i mätningen har ökat de senaste åren. För år 2019 är 20 procent av GCM-passagerna på det kommunala vägnätet klassade med god kvalitet. På det statliga vägnätet var motsvarande andel totalt nästan 48 procent. Det skiljer stor mellan statliga nationella vägar, där andelen med god kvalitet är knappt 80 procent, och statliga regionala vägar där motsvarande andel är drygt 30 procent. En GCM-passager som klassas som god innebär att den definieras som säker.

⁷ Funktionell vägklass beskriver hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter och klasserna är 0-9. Klass 0 är de viktigaste vägarna (Europavägar) och klass 9 de minst viktiga.



Figur 4.22. Andel GCM-passager med god, mindre god och låg kvalitet i Region Öst. Källa: Trafikverket. *) Statliga vägar omfattar endast Europavägar, riksvägar och vissa länsvägar.

Regionen ligger 2019 tillsammans med Region Syd på en lägre andel, 26 procent, säkra passager än landet som helhet. Region Nord och Region Väst har högst andelar på, 35 respektive 30 procent.. Det är långt ifrån alla passager som finns rapporterade och resultatet ska därför tolkas med försiktighet. För att kunna följa indikatorn på ett tillförlitligt sätt behöver alla kommuner rapportera in samtliga GCM-passager och farthinder i NVDB (Nationell vägdatabas).



Figur 4.23 Andel GCM-passager med god, mindre god och låg kvalitet uppdelade efter Trafikverkets regioner. Källa: Trafikverket.

Utveckling

Målnivån på 35 procent kan tyckas låg, men innebär en betydande utmaning till 2020. Nationellt är bedömningen att utvecklingen inte sker i tillräcklig takt för att målet ska nås. För att nå målnivån krävs att 1 500 GCM-passager byggs om under 2020. Region Öst samt övriga Trafikverksregioner har som mål att åtgärda ett antal GCM-passager per år fram till 2023.

För att förbättra säkerheten för fotgängare, cyklister och mopedister, och då främst i tätorter, måste särskilt kommunala väghållare, men även Trafikverket, anta utmaningen att hastighetssäkra betydligt fler passager eller bygga planskilda korsningar. Ytterligare åtgärder som behövs är att arbeta med hastighetsanpassning och generellt lägre hastighetsnivåer i tätorter.

4.8. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar i tätort

Högt ställda krav för insatstider och standard för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet är bland av de viktigaste faktorerna för cyklister trafiksäkerhet. Stor förbättringspotential finns även vad gäller grus- och lövsopning. Målnivån till 2020 är att minst 70 procent av alla kommuner med minst 40 000 invånare har en god kvalitet på underhållet av prioriterade cykelvägar.

Indikator		2013	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel av kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar	Nationellt	18%	19%	70%	Inte i linje
	Region Öst	-	-	-	Kan inte mätas

Indikatorn för drift och underhåll av cykelvägar tillkom vid översynen 2012 och används för att fånga upp det stora antal cyklister som skadas allvarligt i singelolyckor. Indikatorn mäts på andel kommuner med minst 40 000 invånare som utför drift och underhåll med god kvalitet på de gång- och cykelvägar som ges högst prioritet inom kommunens centralort eller huvudort. Med god kvalitet menas kvalitet i termer av standardkrav för vinterväghållning, barmarksunderhåll, grus- och lövsopning samt god kvalitetssäkring av de standardkrav som ställs.

Indikatorn mäts genom en enkät vartannat år. Mellan 2013 och 2017 visade indikatorn på en tydlig förbättring. Resultaten från enkäten 2019 på en betydande försämring där andel med god kvalitet är tillbaka på samma nivå som 2013. Sammantaget är bedömningen att målnivån för 2020 inte kommer att nås. Mer information finns i den nationella rapporten.

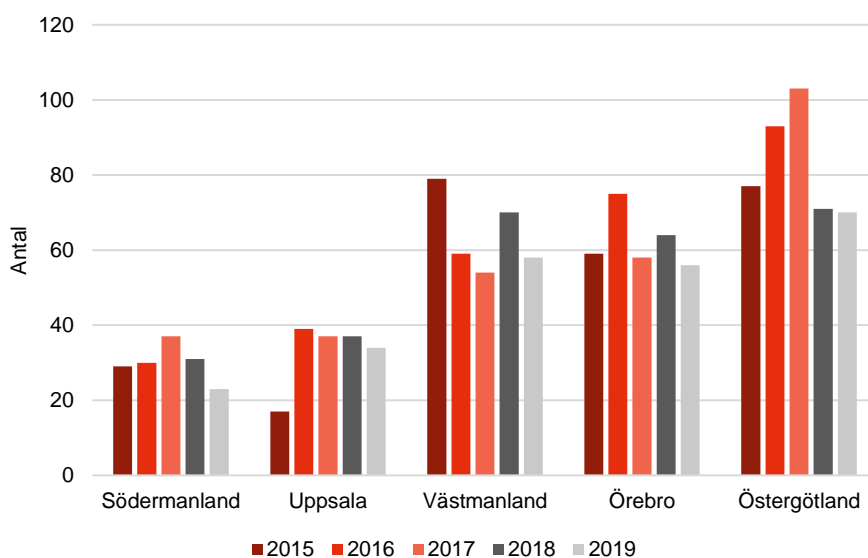
5. Utveckling av omkomna och allvarligt skadade i de olika länen

I detta avsnitt redovisas djupare analyser för under åren 2015 till 2019 för omkomna och allvarligt skadade separat för de fem län som ingår i Region Öst. Data för antal döda baseras på officiell (polisrapporterad) statistik från Strada. Data för antalet allvarligt skadade baseras på personer som i Strada fått den sammanvägda skadegraden allvarligt skadade, vilket innebär skada som av sjukhusen fått skadegraden ISS 9 och högre eller som av Polisens bedömts som svårt skadade.

Notera att med hänsyn till de brister och mörkertal i rapporteringen från såväl polis som sjukvård, som beskrivits i avsnitt 1.3, så är redovisat antal allvarligt skadade underskattningar. Det betyder att det inte går att dra några långtgående slutsatser vad jämförelser mellan olika år och utvecklingen över tid. Fokus ligger därför på analyser av vad som framgår eller dominerar sett till hela femårsperioden.

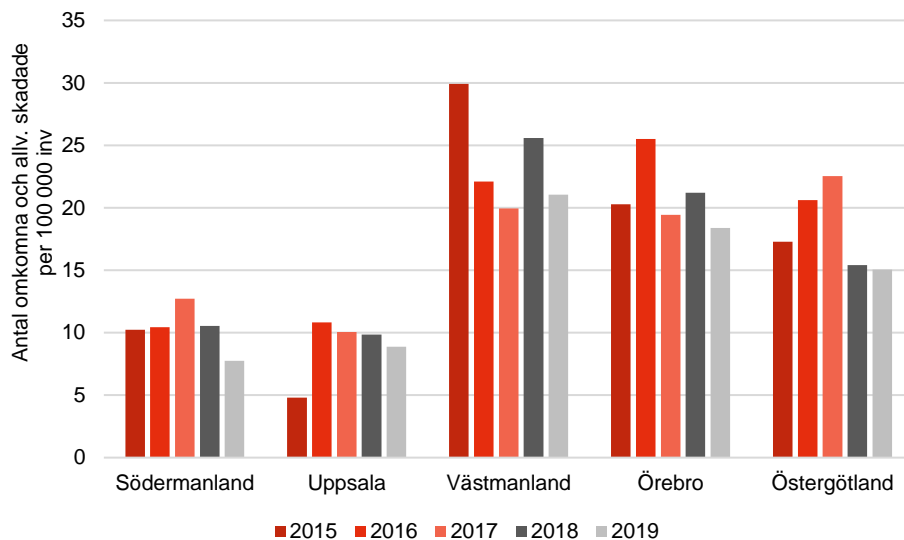
Totalt antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken

Antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken är betydligt lägre i Södermanlands län och Uppsala län jämfört med de övriga länen, se figur 5.1. Notera att denna och den följande figuren ska tolkas med försiktighet då sjukhusrapporteringen om allvarligt skadade kan variera för respektive län.



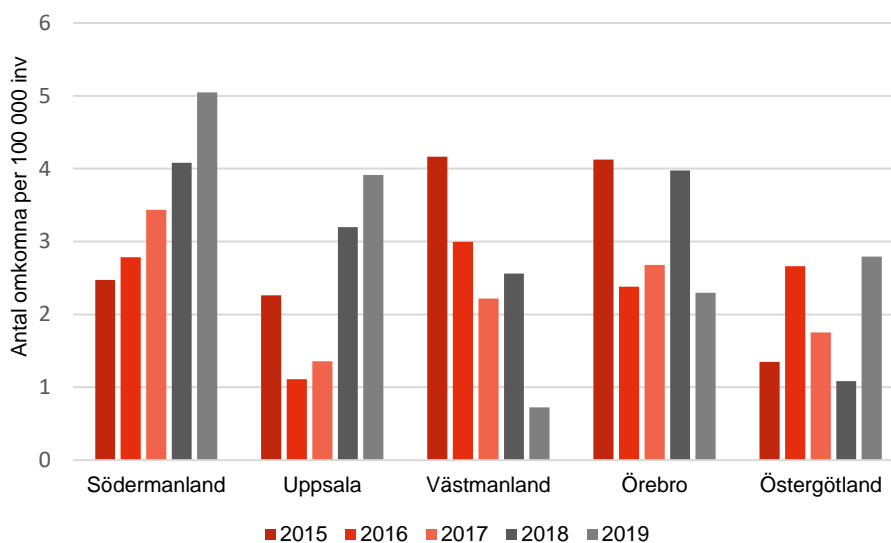
Figur 5.1 Antal omkomna och allvarligt skadade per län och år. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

Figur 5.2 visar antal omkomna och allvarligt skadade i de olika länen per 100 000 invånare under femårsperioden 2015-2019. Antalet omkomna och allvarligt skadade per 100 000 invånare är högst i Västmanland.



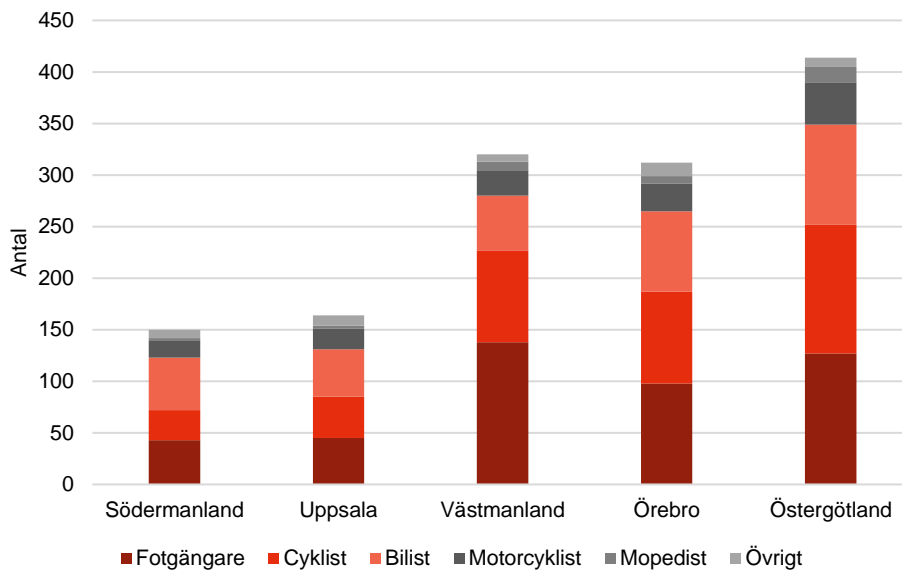
Figur 5.2. Antal omkomna och allvarigt skadade per län per 100 000 invånare. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB.

Figur 5.3 visar antal omkomna per i de olika länen per 100 000 invånare under femårsperioden 2015-2019. När enbart de omkomna studeras blir skillnaderna mellan åren väldigt stor. Sammantaget har dock Södermanland och Örebro län haft flest omkomna per 100 000 invånare under den studerade femårsperioden.



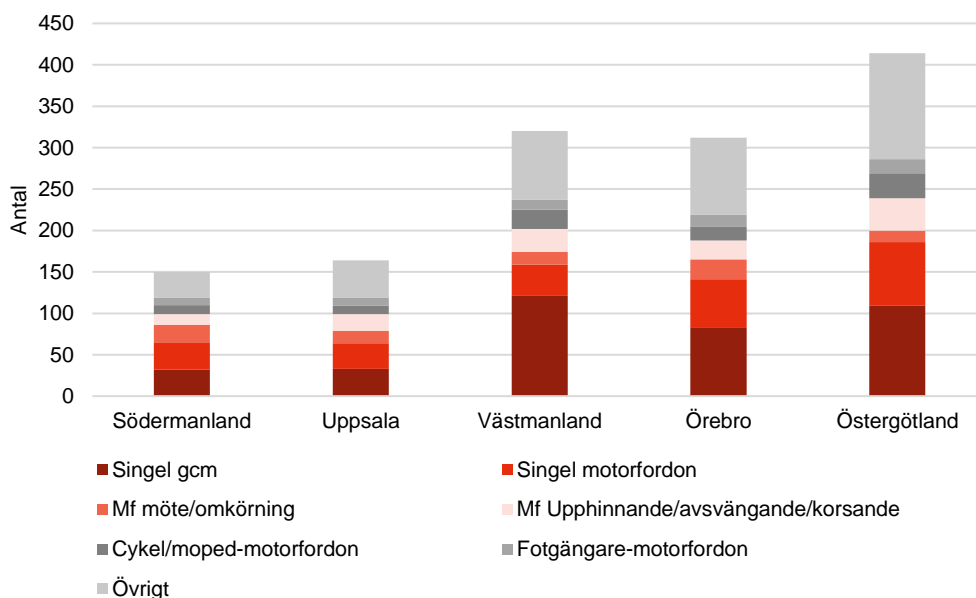
Figur 5.3. Antal omkomna per län och år samt per 100 000 invånare. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB.

Figur 5.4 visar antal omkomna och allvarigt skadade per län för olika trafikantgrupper. Bilister är ett samlingsbegrepp och innefattar personbilar, lastbilar samt bussar. I begreppet ingår både förare och passagerare. Som framgår är fotgängare och cyklister särskilt utsatta grupper i Västmanlands, Örebro och Östergötlands län.



Figur 5.4 Antal omkomna och allvarligt skadade per län och trafikantkategori 2015-2019. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

Figur 5.5 visar antal omkomna och allvarligt skadade per län i olika olyckstyper. I Västmanlands län omkommer och skadas allvarligt flest i singelolyckorna med fotgängare, cyklister och mopedister. Flest omkomna och allvarligt skadade i singelolyckor med motorfordon sker i Östergötlands län.



Figur 5.5 Antal omkomna och allvarligt skadade per län och olyckstyp. 2015-2019. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

6. Omkomna och allvarligt skadade på statlig järnväg

Varje år omkommer mellan 85 och 100 personer på svensk järnväg. Cirka 80 procent av olyckorna är självmord. Övriga olyckor rör personer som av någon anledning befunnit sig på spåret, plankorsningsolyckor samt elolyckor vid högspänningsanläggningar.

Nationellt har Trafikverket under perioden 2015-2020 satsat en miljard kronor på åtgärder som ska förhindra att obehöriga tar sig in i spårområdet. Det handlar bland annat om att sätta upp två meter höga stängsel som är svåra att klippa sönder, och komplettera med kameror på utsatta sträckor. Åtgärderna syftar till att göra det svårare för obehöriga personer att ta sig in i det livsfarliga spårområdet - och om de gör det ska de kunna upptäckas. Ytterligare åtgärder som genomförts rör bland annat plankorsningar, skydd vid plattformсандarna och tydligare skyltning.

Enligt regeringens hänsynsmål ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt och antalet ska minska fortlöpande. 2012 beslutade Trafikverket om målet att halvera antalet omkomna i personolyckor på det statliga järnvägsnätet från 110 år 2010 till högst 55 år 2020. Det innebär att antalet omkomna behöver minska med i genomsnitt åtta personer per år under perioden 2016-2020. För Region Öst innebär målet att antalet omkomna ska minska från 23 år 2010 till 11 år 2020. Under 2019 visar resultatet ett utfall på 25 omkomna i Region Öst och 100 omkomna nationellt.

Indikator		2010	2019	Mål 2020	Utveckling
Antal omkomna på statliga järnvägsnätet (inklusive självmord)	Nationellt	110	100	55	Inte i linje
	Region Öst	23	25	11	Inte i linje

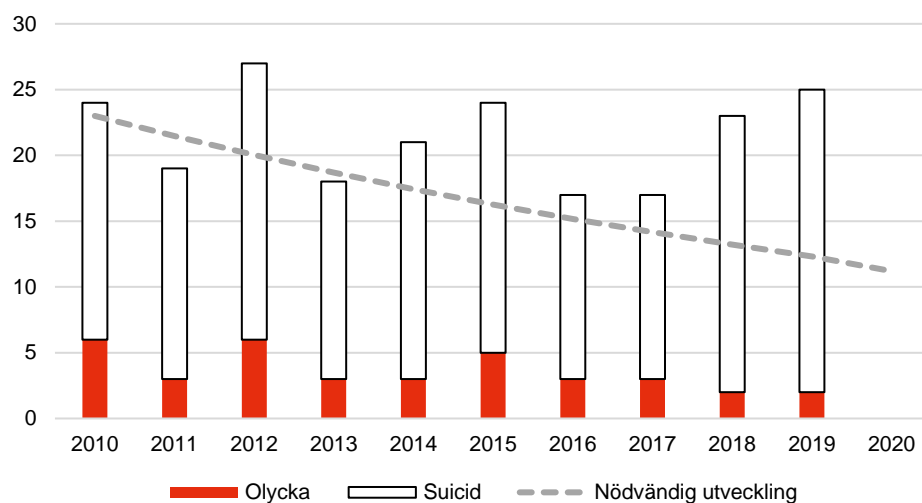
Till skillnad från väg ingår självmord i statistiken. Som omkommen inom järnväg (eller annan bantrafik) räknas enligt Transportstyrelsen en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olycka i järnväg, spårväg och tunnelbana. Som allvarligt skadad räknas en person som till följd av olycka har blivit inlagd på sjukhus i 24 timmar eller mer.

En personolycka definieras som en olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas. Med personpåkörning menas olyckor som uppstår innanför spårområdet, som oftast orsakas av obehöriga men även exempelvis hopp från broar.

Ofta delas personolyckor upp i personpåkörningar, plankorsningsolyckor och övrigt (exempelvis el, urspårning). Som plankorsningsolycka räknas påkörning av vägtrafikanter, det vill säga påkörda fordon och personpåkörningar (fotgängare och cyklister). Fotgängare och cyklister tillkom 2010, vilket påverkar utfallet.

Analys och diskussion

Figur 6.1 visar antal omkomna på det statliga järnvägsnätet i Region Öst och den nödvändiga utvecklingen för att regionen ska bidra till att målet nås. Antalet ligger för närvarande inte linje med utvecklingen som krävs.

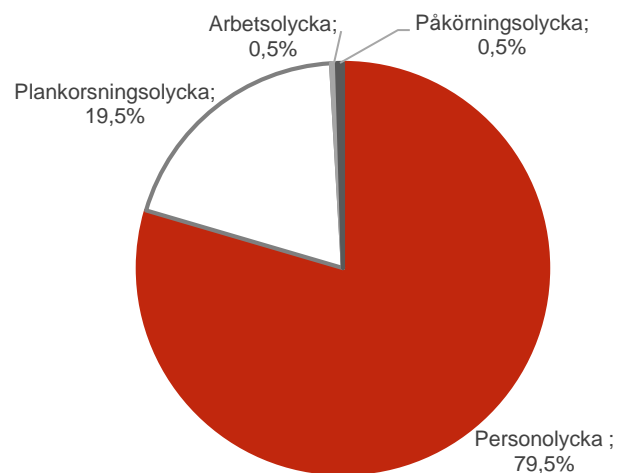


Figur 6.1 Antal omkomna i olyckor (personolyckor, plankorsningsolyckor, arbetsolyckor och påkörningsolyckor) och suicid på det statliga järnvägsnätet i Region Öst 2010–2019 samt nödvändig utveckling till 2020. Källa: Trafikverket.

Under perioden 2010-2019 har totalt 215 personer dödats i olyckor på statlig järnväg. Majoriteten av dessa, 179 dödsfall, är självmord. Utöver de omkomna har ytterligare 27 personer blivit allvarligt skadade under perioden. Nio av dessa var försök till suicid.

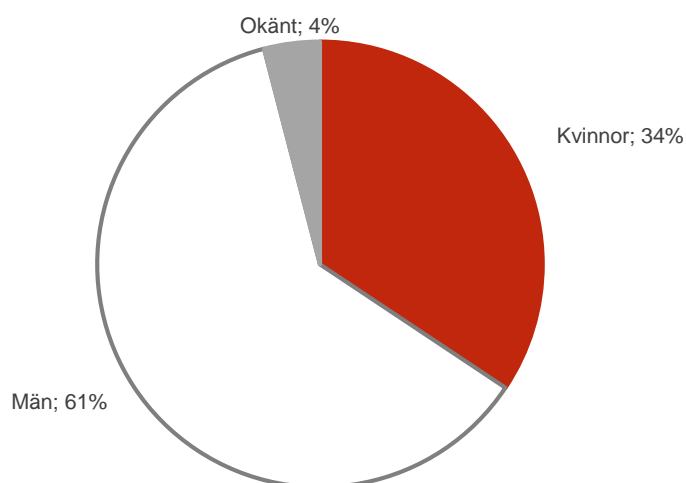
Även om utfallet 2019 var något högre än tidigare år i Region Öst, så är det viktigt att framför allt fokusera på den långsiktiga trenden. Den långsiktiga utvecklingen på nationell nivå visar en minskning av omkomna – för Region Öst är det svårt att utläsa någon trend, men de två senaste åren har antalet omkomna i olyckor varit lägre än tidigare år. Dock har det skett en ökning av självmord de senaste två åren.

Figur 6.2 visar fördelningen mellan olika typer av olyckor med dödlig utgång. Självmord förekommer främst i personolyckor, men finns även i plankorsningsolyckor och påkörningsolyckor.



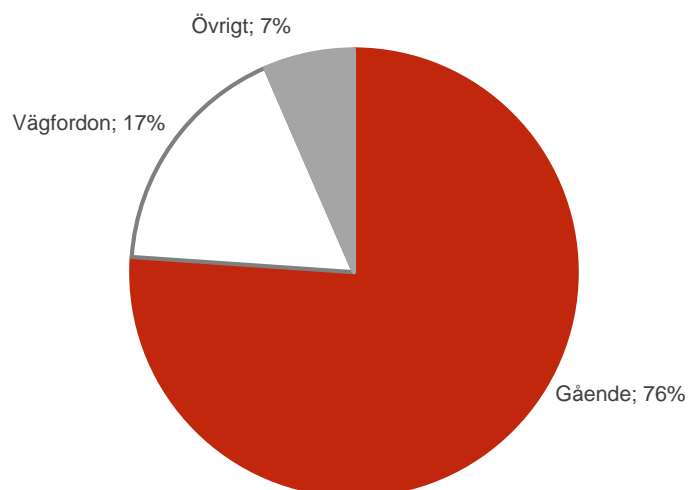
Figur 6.2 Fördelning mellan olika typer av dödsolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst. Källa: Trafikverket

Figur 6.3 visar antal omkomna och allvarligt skadade i personolyckor fördelat efter kön under perioden 2015-2019. Nästan dubbelt så många män har dödats eller skadats allvarligt, 62 procent, jämfört med kvinnor, 34 procent.



Figur 6.3 Omkomna och allvarligt skadade i personolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat på kön. Källa: Trafikverket.

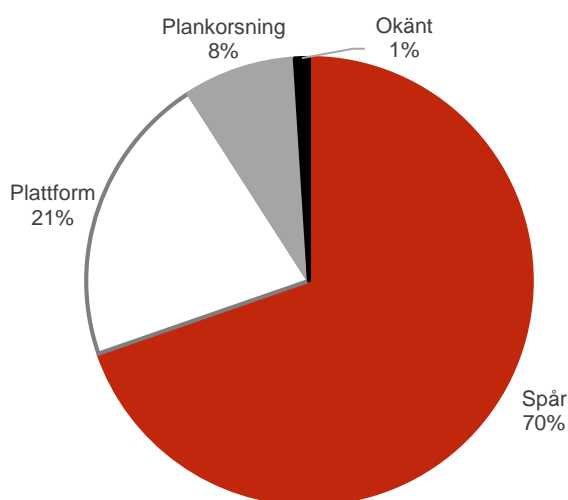
Figur 6.4 visar antal omkomna och allvarligt skadade i plankorsningsolyckor fördelade på trafikantkategori. Majoriteten av omkomna och allvarligt skadade utgörs av gående.



Figur 6.4 Omkomna och allvarligt skadade i plankorsningsolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat på kön. Källa: Trafikverket.

Access till spåren

Merparten av de omkomna och allvarligt skadade är personer som obehörigt vistas på spåren. Majoriteten, 70 procent, av de omkomna och skadade bedöms ha tagit sig ut genom direkt tillgång till spåren, exempelvis på sträckor där det inte finns stängsel eller genom glipor eller uppklippta stängsel eller klättring över barriärer. 21 procent bedöms ha tagit sig ut via plattformarna på stationerna och endast en mindre del, 8 procent, har skett på eller intill plankorsningar.



Figur 6.5 Omkomna och allvarligt skadade i personpåkörningar på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat efter hur de bedöms ha tagit sig ut i spårområdet. Källa: Trafikverket.

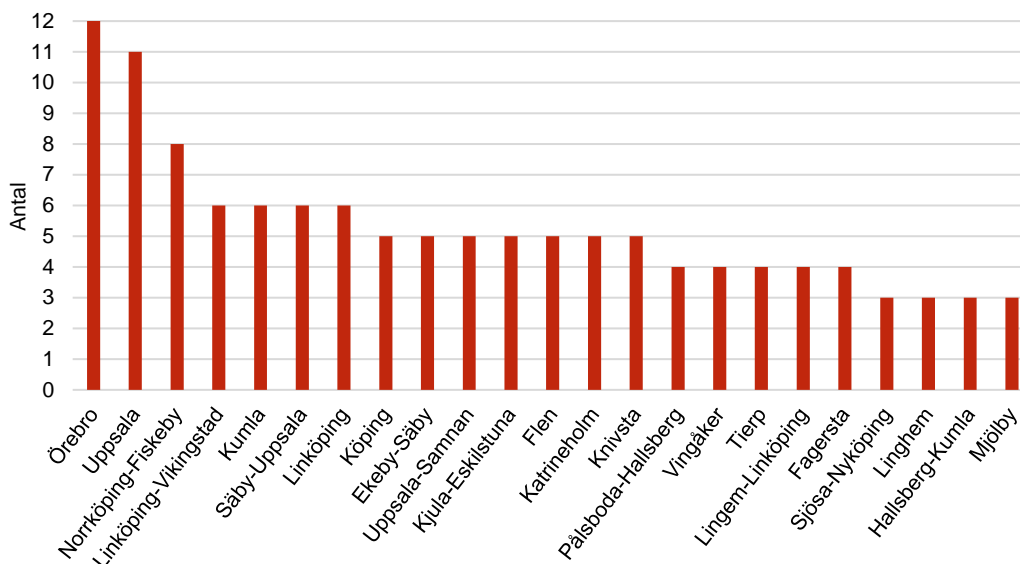
I Figur 6.6 visas var olyckorna på järnvägsnätet skett i regionen under 2013-2019 samt hur många som dödats/skadats allvarligt i dem. Av figuren framgår tydligt vilka sträckor som är mest olycksdrabbade.



Figur 6.6 Var olyckorna på järnvägsnätet skett i regionen under 2013-2019. Källa: Trafikverket.

Trafikverkets strategi för att nå etappmålet för omkomna och skadade på statlig järnväg har varit att åtgärda de värst utsatta platserna och sträckorna först. I Region Öst är många av dessa sträckor kopplade till större tätorter. De mest drabbade sträckorna vad gäller personpåkörningar längs det statliga järnvägsnätet i regionen visas i figur 6.7. Med mest drabbade innebär här sträckor och platser med fler än tre omkomna eller allvarligt skadade under den senaste tioårsperioden. Platserna med tre eller färre omkomna eller allvarligt skadade är många, men redovisas alltså inte här.

Ett förtydligande är att när det gäller benämningen av sträckorna är det namnet Trafikverket använder är för en så kallad driftplats. Driftplatsen, exempelvis Uppsala, omfattar oftast en längre sträcka än själva stationen och plattformen. En sträcka mellan två driftplatser, exempelvis Uppsala-Samman omfattar inte driftplatserna Uppsala eller Samman, utan endast sträckan mellan dessa. Det finns därför ingen risk för dubbelräkning av antal omkomna och allvarligt skadade personer.



Figur 6.7 Antal omkomna och allvarligt skadade i personpåkörningar på de mest drabbade sträckorna på det statliga järnvägsnätet i Region Öst 2010–2019. Endast sträckor med fler än tre omkomna eller allvarligt skadade under perioden visas. Källa: Trafikverket.

De viktigaste åtgärderna för att försvåra och förhindra obehöriga i spår är att skalskyddet håller hög standard samt att upptäcka och reagera om obehöriga tar sig ut i spårområdet.

För att få fram bättre planerings- och prioriteringsunderlag kommer Region Öst under 2020 att föreslå start av utredning med inriktning trafiksäkerhet. Ett exempel är att genomföra stråkanalysen gällande regionens plankorsningar, utöver de som identifierats i regeringsuppdraget.

Stängsling i Region Öst

Trafikverket arbetar med att göra järnvägen säkrare runt om i landet. I dag finns det sträckor som är oskyddade, och olyckorna händer när obehöriga rör sig på eller korsar spåren. Det finns en stor fara i att korsa eller gena över järnvägen som kan leda till förödande olyckor. Trafikverket på nationell nivå och Region Öst arbetar för att minska antalet olyckor på järnvägen som sker och stängsling är en betydande del i det. Inom Region Öst finns cirka 340 mil järnväg.

Samtliga olyckor som har skett under de senaste 10 åren har analyserats, och de mest olycksdrabbade sträckorna har identifierats. Från 2015 har Region Öst satsat intensivt på att stärka skyddet genom att sätta upp nya stängsel och grindar. Vid utgången av 2018 har drygt 76 kilometer av järnvägsnätet i regionen åtgärdats, varav cirka 23 kilometer under 2018. Det handlar både om helt nya sträckor som fått stängsel och att gamla eller låga stängsel har bytts ut till kraftigare och högre. De närmaste åren kommer ytterligare några sträckor att

åtgärdas. Under perioden 2021-2023 planerar Region Öst att stängsla totalt 7800 meter vid nio stycken platser.

Det går inte att säga hur dödssiffrorna sett ut om de åtgärder som genomförts inte gjorts, men vi är övertygade om att arbetet med stängsling gör nytta. Generellt gäller att påkörningar inte inträffar där man stängslar med panelstängsel. Dock tar stängslet slut någonstans och där noteras då händelser. Det finns alltså en oro att olyckor kan "flytta på sig" i takt med att man åtgärdar olyckstäta sträckor.

Åtgärder för säkra plankorsningar i Region Öst

Inom Region Öst finns knappt 900 plankorsningar med järnvägen i drift. 546 av dessa är utrustade med skydd av något slag och av dessa motsvaras ca 41 procent av helbom och 25 procent av halvbom. Resterande skydd utgörs av kryssmärke samt ljud- och/eller ljussignal. Trafikverket arbetar löpande med att bygga bort och förbättra säkerheten vid plankorsningar framförallt när kapaciteten förbättras på järnvägen. I och med regeringsuppdraget (N2019/00388/TIF) från och med 2019 och framåt kommer fokus att ligga på mer riktade säkerhetshöjande insatser. En åtgärd för att minska risken för personpåkörning vid plankorsningar kan exempelvis vara att minska det totala antalet plankorsningar inom samma geografiska område. En annan både effektiv och kostsam åtgärd är att bygga planskildheter. Övriga plankorsningar kan främst säkras med att siktkrav uppfylls eller att man slopar korsningar alternativt förbättrar med halv- eller helbom.

En bomåtgärd genomfördes under 2019. Mellan 2015-2019 har åtgärder genomförts för att bygga bort totalt 26 plankorsningar inom Region Öst, ytterligare 6 plankorsningar ligger i plan för att byggas bort fram till 2025. Mellan 2020-2025 planeras nationellt ytterligare en stor satsning på att genomföra åtgärder på totalt cirka 70 plankorsningar, varav 24 i Region Öst.

Utveckling

Då antalet omkomna på järnvägen är relativt få kan variationerna i utfall från år till år bli stora. Nationellt har det skett en liten minskning jämfört med 2010. I Region Öst är variationerna mellan åren stora och det går därför inte att göra någon bedömning jämfört med 2010. Sammantaget är bedömningen att utvecklingen inte sker i nödvändig takt för att nå halveringsmålet till 2020. Det gäller såväl nationellt som regionalt. En viktig del i det är att den absolut största delen av omkomna och allvarligt skadade är suicid, vilket innebär att faktorer som Trafikverket inte råder över spelar en avgörande roll för utfallet. Därför är samverkan med fler aktörer inom verksamheten viktig.

En ny typ av åtgärd för svensk järnväg är så kallade pyramidplattor, som är stora mattor av gummi med uppbyggda pyramider. I dagsläget har Trafikverket lagt ut mattor på ett fåtal platser i landet, men planen är att mattorna framöver ska användas i större skala som komplement till stängsel och kameror.

Åtgärder för att förhindra personpåkörningar bedöms förutom att minska omkomna och allvarligt skadade även att generera andra nyttor i form av minskade tågförseningar, minskad skadegörelse och stöd, bättre kapacitetsutnyttjande med mera. I dagsläget går det inte att göra någon ekonomisk värdering av dessa nyttor, men de är faktorer som bör vägas in vid prioritering och val av åtgärder.

7. Diskussion och slutsatser

De senaste tio åren har befolkningen i regionen ökat med 10 procent. Trots den kraftiga befolkningsökningen och ett ökat trafikarbete har antalet omkomna på väg inte ökat på motsvarande sätt. Det samma gäller för omkomna i olyckor på statlig järnväg, dock ej för självmordsrelaterade incidenter. I ett nationellt perspektiv har regionen något lägre antal omkomna i vägtrafikolyckor per invånare jämfört med rikssnittet. Nedan presenteras och diskuteras de slutsatser som kan dras från analysen av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst för 2019.

Omvärldsfaktorerna var stabila

Generellt var det mycket små förändringar av de olika omvärldsfaktorerna mellan 2018 och 2019, så dessa bör endast ha haft en mindre påverkan på utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Att det inte varit någon generell trafiktillväxt och att Sveriges ekonomi är inne i en avmattningsfas kan ha haft en positiv påverkan på trafiksäkerhetsutfallet.

Utvecklingen av antal omkomna i vägtrafiken

Majoriteten av de omkomna i regionen är bilister och motorcyklister. Av dessa omkommer flest i singelolyckor på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. De flesta omkomna fotgängare och cyklister har kolliderat med motorfordon på kommunala vägar med hastighetsgränser under 60 km/tim. Andelen omkomna på det statliga regionala vägnätet har mellan åren 2015-2020 varit högre än på det kommunala vägnätet. Dock har antalet omkomna på det kommunala vägnätet ökat under perioden 2015-2019, medan andelen på det statliga regionala vägnätet har minskat något. Åtgärder behövs för att minska omkomna på både statligt och kommunalt vägnät. På det kommunala vägnätet handlar det främst om att förbättra säkerheten för de oskyddade trafikanterna. På det statliga vägnätet handlar det istället främst om att åtgärda brister i mittseparering och sidoområdena och att anpassa hastighetsgränserna utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Samtidigt är det väsentligt att kraftigt öka hastighetsefterlevnaden. För att nå detta behövs insatser från såväl Trafikverket, kommuner som Polisen.

Genom Trafikverkets djupstudier kan det fastställas att förare som medvetet färdas i hastigheter klart över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. 2019 bedöms endast 48 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet ske inom gällande hastighetsgräns, vilket är en oacceptabelt låg nivå. Efterlevnaden är sämst bland motorcyklister och tung trafik. Tunga fordon med släp har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns. Överhastigheter innebär inte bara låg trafiksäkerhet utan också ökade problem med buller och dålig luft, vilket också leder till lidanden och dödsfall.

Drygt hälften av dödsolyckorna med motorcyklister är förknippade med en eller flera grova felhandlingar, som alkohol, droger, hastigheter långt över gällande hastighetsgränser och olovlig körning. Idag finns inga färdiga strategier för att anpassa vägtransportsystemet till ett säkert system för motorcyklister. Regelefterlevnad bland motorcyklister är därför väsentlig.

Under perioden 2015-2019 har 20 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och drogrelaterade olyckor. Andelen alkoholpåverkade har varierat de senaste åren, medan de drogpåverkade minskat något.

Utvecklingen av antal allvarligt skadade i vägtrafiken

I regionen har totalt cirka 670 personer under perioden 2017-2019 rapporterats som allvarligt skadade i trafiken enligt sjukvårdsstatistiken (skadegrad ISS 9 eller högre). Under 2019 rapporterade dock något färre allvarligt skadade än under de två föregående åren.

För att minska antalet allvarligt skadade måste det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet sätta fokus på ökade insatser för cyklister och fotgängare, och i viss mån för bilister. I det korta perspektivet handlar det för cyklister och fotgängare om att som väghållare hålla en kontinuerligt god och hög standard på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Vad gäller underhåll krävs skärpta krav och insatstider för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet. Stor förbättringspotential finns även vad gäller grus- och lövsopning. I det lite längre perspektivet handlar det om att ta ökad hänsyn till fotgängares och cyklisters behov och säkerhet vid utformning av infrastrukturen. Hastighetsanpassning och hastighetsdämpande åtgärder på stråk med många fotgängare och cyklister, utbyggnad av gång- och cykelvägar och hastighetssäkrade GCM-passager är de områden som har störst betydelse för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Andra aktörers ansvar

Polisens övervakning av nykterhet, hastigheter och bilbältesanvändning har stor betydelse för att utvecklingen av dessa indikatorer och därmed utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade. Det är avgörande, såväl på kort som på lång sikt, att Polisen fortsätter och även intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi. En viktig del av den nya strategin är att Polisen ska synas på många platser under kort tid. På längre sikt blir det viktigt med innovativa lösningar, som ny fordonsteknik, egenkontroller av näringslivets och organisationers transporter och nya typer av försäkringar.

För det kommunala trafiksäkerhetsarbetet är det främst fokus på hastighetsanpassning, säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt god kvalitet på drift- och underhåll av gång- och cykelvägar.

NTF:s mätningar 2019 visar att regionen har en lägre andel som använder bilbälte jämfört med landet som helhet och den har lägst andel cykelhjälmsanvändare bland regionerna. Även om användningen bilbälte är hög så är många, en tredjedel, av de som omkommer i personbil obältade.

Utvecklingen av omkomna och skadade på statlig järnväg

På det statliga järnvägsnätet minskar antalet omkomna och allvarligt skadade inte i den takt som är nödvändig för att nå halveringsmålet till 2020. Det gäller såväl nationellt som regionalt. En viktig del i det är att olyckorna till största delen är självmord och självmordsförsök.

Frågan om att minska självmorden på järnvägen är komplex det är tydligt att det behövs mer än de fysiska åtgärder som idag finns till buds. Det krävs en samverkan mellan flera samhällsaktörer (där Trafikverket är en aktör), inom olika ansvarsområden. Inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige är Trafikverket en viktig aktör och initiativtagare, men ett stort ansvar ligger även på andra aktörer att initiera och genomföra åtgärder och att driva en fördjupad samverkan.

Referenser

Carlsson, A., Björketun, U., Vadeby, A., 2012. Säker framkomlighet. Trafiksäkerhetseffekter på mitträffade vägar. VTI-notat 28-2012.

Forsman Å. , 2011. Rattfylleriets utveckling – mätserie baserad på data från polisens övervakning. VTI. Dnr: 2010/0543-22

NTF Rapport. Användning av bilbälte 2019.

<https://ntf.se/media/39671/ntf-rapport-balte-2019-5.pdf>

Hämtad 2020-07-07

NTF Rapport. Användning av cykel- och mopedhjälm 2019.

https://ntf.se/media/39668/ntf-rapport-hjalm-2019-4_191120.pdf

Hämtad 2020-12-03

Trafikverket, 2019. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Trafikverket Publikation 2020:120.

Trafikverket, 2019. Anpassade hastighetsgränser presenteras i olika kartor på.

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/>

Trafikverket, 2017. Motivbilaga Säkerhetsklassificering av vägnät. Trafikverket Publikation 2017:103

Trafikverket, 2012 (reviderad december 2020). Hastighetsundersökningen 2012, Regionala skattningar. Trafikverket Publikation 2013:098.

Trafikverket, 2017. Hastighetsundersökning 2016. Trafikverket Publikation 2016:154.

Trafikverket, 2012. Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil, 2012, PM, Ärendenummer: TRV 2012/69993

Vadeby, A., Anund, A. 2020. Hastigheter på kommunala gator i tätort. Resultat från mätningar 2019. VTI rapport 1030. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

VTI, Niska och Eriksson, Rapport 801, Statistik över cyklisters olyckor, faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling, 2013

Statistikuppgifter

Arbetsförmedlingen, 2007-2019. Öppet arbetslösa, 16-64 år

Djupstudieklienten, 2007-2019. Bältesanvändning i personbil (dödade med känd bältesanvändning)

Djupstudieklienten, 2007-2019. Alko dödade pb-förare

SCB, Befolkning per åldersgrupp och län 2019

STRADA, 2008-2019. Polisrapporterad statistik och sjukhusrapporterad statistik

Trafikverket, 2004-2016. Regionalt hastighetsindex

Trafikverket, 2019. Veglängder med hastighetsgräns över 80 km/tim

Transportstyrelsen, 2000-2019. Dödade på järnväg 2000-2019

VTI/Markör , 2008-2019. Cykelhjälmansvändning fördelad på ort och cyklistkategori

