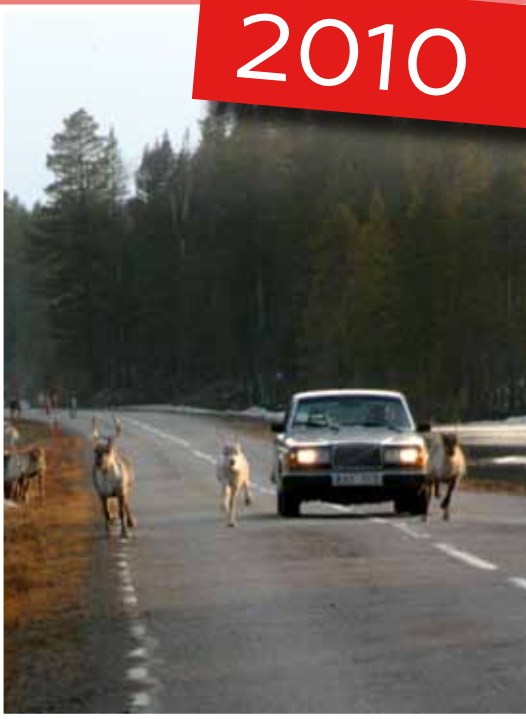
Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Nord

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet

TRAFIKVERKET

2010



Titel: **Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Nord**
Publikationsnummer: 2011:121
ISBN: 978-91-7467-191-9
Utgivningsdatum: Juni 2011
Författare : Åsa Viklund & Kristina Degerman
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Kristina Degerman, 0920 - 24 37 33
Produktion: Grafisk form
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Innehåll

Bakgrund 4
Syfte 4
Antal omkomna och allvarligt skadade 5
Omkomna 5
Allvarligt skadade 8
Omvärldsfaktorer 9
Ekonomi 10
Demografi 10
Väderlek 12
Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät 13
Nyktra förare 15
Bältesanvändning 17
Hjälmanvändning 19
Säkra statliga vägar 20
Säkra kommunala gator 21
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort 22
Hög värdering av trafiksäkerhet 22

Bakgrund

Trafikverket Region Nord har sedan år 1999 redovisat trafiksäkerhetsutvecklingen i regionen. Årets rapport är en uppföljning mot trafiksäkerhetsmålen för vägtrafiken år 2020 samt redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2010. Liksom tidigare år analyseras utfallet i antalet dödade och i vissa fall allvarligt skadade.

Syfte

Rapporten är tänkt som ett kunskapsunderlag för olika aktörer i samhället men även som stöd för olika planeringsåtgärder för att förbättra och styra mot uppsatta målnivåer för utpekade indikatorer. Den ska också peka på vilka indikatorer som är viktigast att förändra för att öka trafiksäkerheten och för att uppnå målet att halvera antalet omkomna i trafiken till år 2020, Trafiksäkerhetsutvecklingen beskrivs utifrån utfallet av antalet dödade och allvarligt skadade men även genom de utpekade indikatorerna. Ytterligare en aspekt är att särskilt belysa utvecklingen i Region Nord och i vissa fall kunna urskilja likheter och skillnader när jämförelser görs med riket.

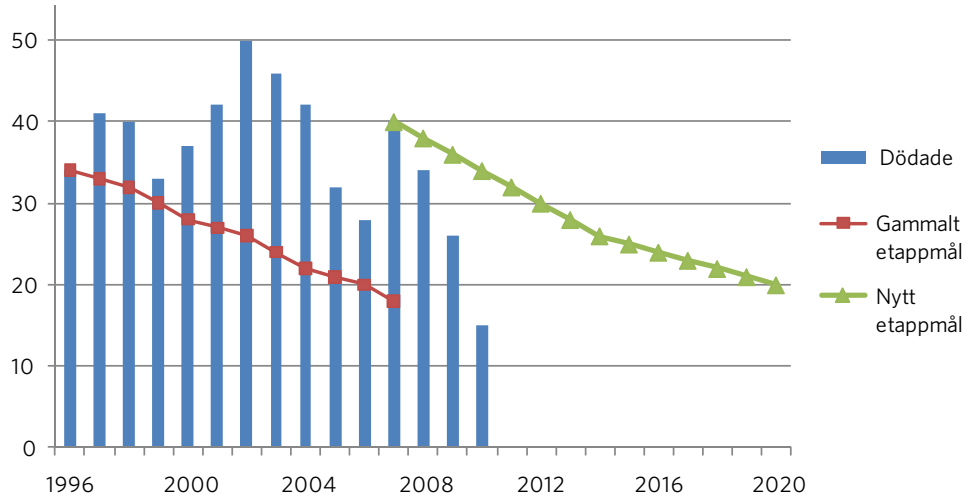
Antal omkomna och allvarligt skadade

Det finns en slumpmässig variation i utfallet av antalet omkomna och skadade genom åren. För antal skadade är den relativa förändringen av mindre betydelse, men för antal omkomna kan den betyda så mycket som ±10 procent.

Omkomna

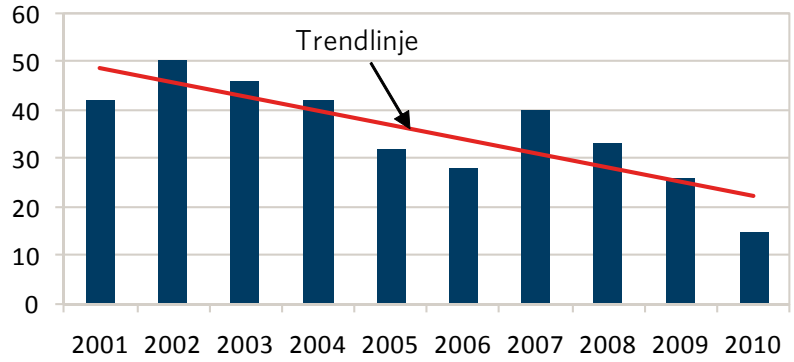
Riksdagen fastställde i maj 2009 förslaget till nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som regeringen föreslog i sin proposition *Mål för framtiden resor och transporter* (proposition 2008/09:93). Inom vägtransportsystemet bör antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan åren 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras.

År 2010 omkom 15 personer i Region Nord vilket är det lägsta antalet i modern tid. Trenden för antalet omkomna är nedåtgående och som figur 1 visar så är Region Nords utfall av antalet omkomna för 2010 redan under den önskade utvecklingen mot det nya etappmålet 2020.



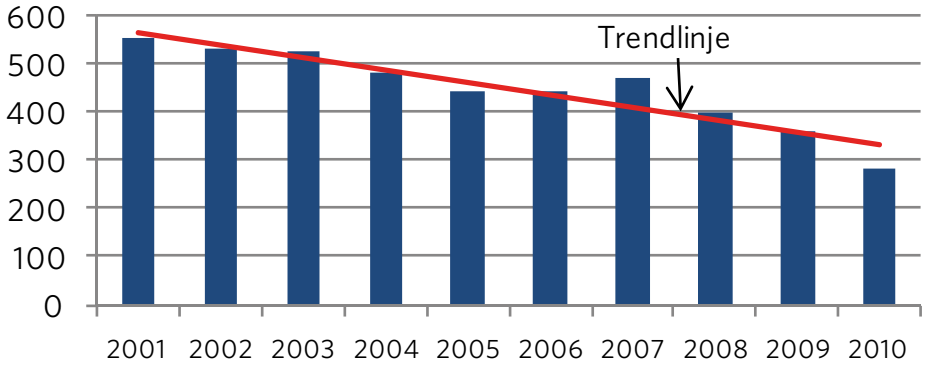
Figur 1. Dödade i Region Nord

Det är viktigt att ha i åtanke att man inte enbart kan se till enskilda år vad gäller dödade i trafiken eftersom det är relativt små tal som kan slå väldigt olika beroende på en mängd faktorer. Det är alltså trenden över tid som ger oss en fingervisning om hur trafiksäkerhetsläget utvecklas.



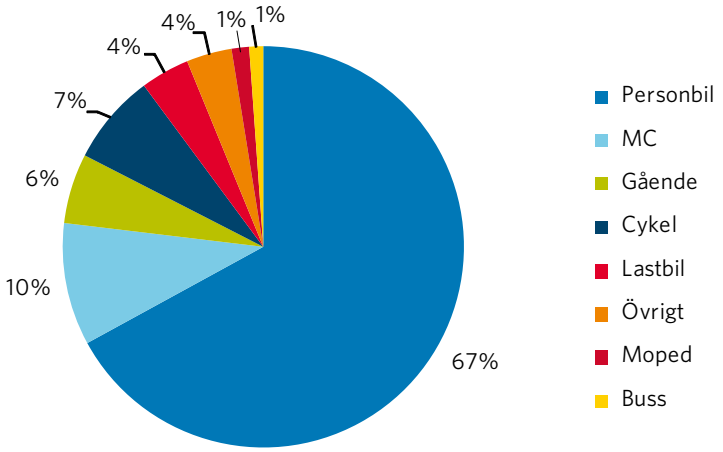
Figur 2. Trend dödade i Region Nord

För antalet omkomna i Region Nord visar diagrammet ovan (figur 2) en klart positiv trend medan vissa år trots detta har fått bära ett högre antal omkomna i vägtrafiken. Under perioden 2001 – 2010 minskade det totala antalet omkomna med 36 procent i regionen.



Figur 3. Trend dödade i hela landet

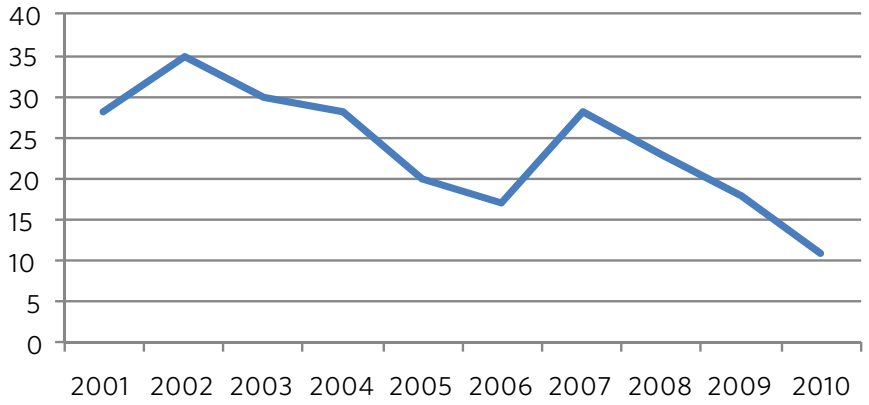
Även för omkomna i landet som helhet visas en nedåtgående trend och under 2010 minskade antalet omkomna för samtliga trafikantkategorier utom för cyklister. Det totala antalet omkomna för år 2010 var 266 personer (283 inklusive självmord). För riket minskade det totala antalet omkomna med 51 procent från 2001 till 2010.



Figur 4. Fördelning av andel döda på olika fordon

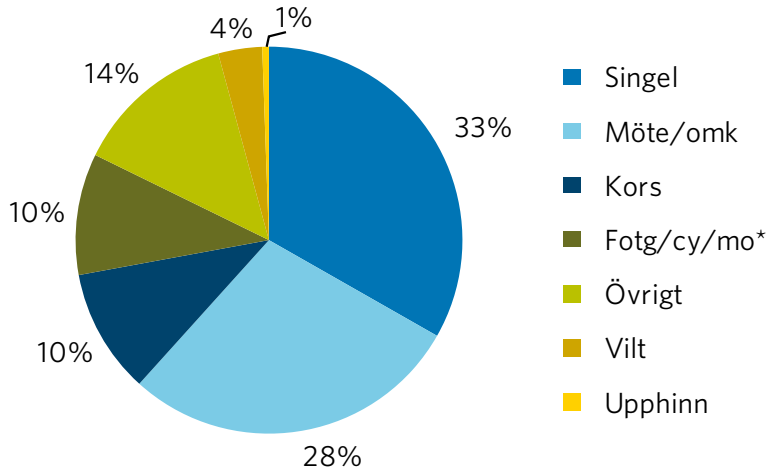
Diagrammet ovan (figur 4) visar att omkomna i personbil står för den största andelen med 67 procent för perioden 2001 till 2010. De oskyddade trafikanterna som färdats med motorcykel, moped, cykel och som gående utgör 24 procent.

Under 2010 minskade antalet omkomna i regionen för samtliga trafikantkategorier. Största minskningen ser vi i personbilar vilket är ganska naturligt då det är flest personbilar involverade i dödsolyckorna. Under 2010 omkom 2 barn och då som passagerare i personbil.



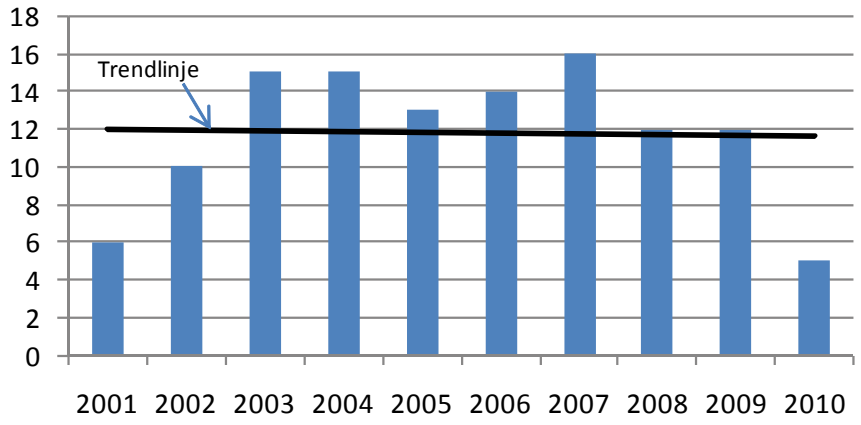
Figur 5. Omkomna personer i personbil 2001-2010 Region Nord

Under året 2010 stod olyckstyperna singel och möte för 67 procent av totala antalet dödsolyckor i regionen. För hela perioden är utfallet ungefär detsamma (61 %).



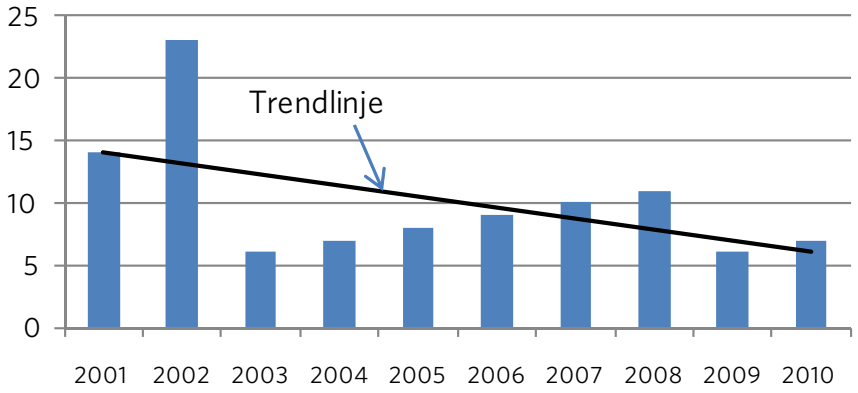
Figur 6. Andel dödade fördelat på olyckstyp, 2001-2010

Om vi tittar särskilt på singelolyckorna i regionen under perioden 2001 – 2010 visas att trenden är oförändrad och antalet dödade i denna olyckstyp inte förbättrats (figur 7).



Figur 7. Trend för utveckling av dödade i singelolyckor 2001 – 2010 Region Nord

För mötesolyckor ser trenden positiv ut och vi har under perioden haft en kontinuerlig minskning av denna olyckstyp. Mittseparerering av vägnätet har gett ett stort bidrag för att minska antalet omkomna i mötesolyckor (figur 8).



Figur 8. Trend för utveckling av dödade i mötesolyckor 2001 - 2010 Region Nord

Allvarligt skadade

Allvarligt skadat är ett relativt nytt begrepp i samband med vägtrafikolyckor och definieras som *”den som i samband med en vägtrafikolycka erhållit en skada som ger minst 1 procents medicinsk invaliditet”*. Begreppet medicinsk invaliditet används av försäkringsbolagen för att värdera funktionsnedsättningar oberoende av orsak. Metoden att beräkna antalet allvarligt skadade är dock ännu inte färdigutvecklad vilket innebär att nivåerna för antalet allvarligt skadade kan komma att förändras. Det tidigare allmänna begreppet svårt skadad används fortfarande av rapporterande polis som idag har heltäckande registrering i samband med vägtrafikolyckor. Många olyckor, då främst med oskyddade trafikanter, kommer dock inte till polisens kännedom. Ett flertal sjukhus rapporterar in i olycksdatabasen STRADA[1], dock inte alla, vilket medför mörkertal i statistiken. För allvarlig skada gäller att det måste gå en viss tid för att korrekt bedömning ska kunna göras om eventuell medicinsk invaliditet.

1) STRADA, olycksdatabas där trafikrelaterade olyckor registreras av polisen och de flesta akutsjukhusen

Uppsatt etappmål för indikatorn allvarligt skadade innebär att antalet får uppgå till högst 4 100 personer år 2020 på nationell nivå, alltså en årlig minskningstakt på nästan 3 procent. För Region Nord visar utvecklingen mellan åren 2007 till 2010 på en nära 31-procentig minskning vilket är väl den nödvändiga utvecklingen (om samma utvecklingsmål som för riket används), se figur 9.

Att Västerbottens län har ett högre utfall av antalet allvarligt skadade kan möjligen förklaras av att Umeå Universitetssjukhus har ett större upptagningsområde och att även patienter utanför länet transporteras dit för mer avancerad vård. Umeå Universitetssjukhus var dessutom bland de första sjukhusen att rapportera i STRADA och har därför väl fungerande rutiner för inrapportering.

Antal allvarligt skadade	2007	2010	Bedömd utveckling mot mål
Västerbotten	429	277	I linje med nödvändig utveckling (väl över)
Norrbotten	178	142	
Region Nord	607	419	

Figur 9. Allvarligt skadade per län uppräknat från sjukvårdens uppgifter

På nationell nivå beräknades antalet allvarligt skadade år 2007 uppgå till cirka 5 500 personer och år 2010 cirka 4 700 personer. Även här ligger utvecklingen väl över önskvärd utveckling mot uppsatt mål. Det finns idag olika klassning av medicinsk invaliditet och för *mycket allvarligt* skadade uppgår invaliditeten till minst 10 procent. De med högre grad av medicinsk invaliditet har i större utsträckning erhållit hjärnskador.

Personbilister är den grupp som utgör störst andel av de mycket allvarligt skadade för såväl riket som för regionen. Den så kallade pisksnärtsskadan i nacken är den absolut vanligaste som medför medicinsk invaliditet på 10 procent eller mer.

För cyklister är skallskador ett omfattande problem och för riket var det hela 48 procent som erhållit skallskador under år 2010. I Region Nord bedömdes 20 procent av de skadade cyklisterna ha erhållit skallskador. Detta avser de som vårdats på Umeå-, Skellefteå- eller Sunderby sjukhus.

Gående som blir allvarligt skadade när de ramlat i vägmiljön ingår inte i statistiken då detta idag inte klassas som en vägtrafikolycka. Om denna olyckstyp hade ingått skulle antalet allvarligt skadade uppgått till 140 personer år 2010 i Region Nord. Detta är ett omfattande problem och utgör en tung och kostsam grupp för samhället.

Omvärldsfaktorer

En mängd faktorer i vår omvärld påverkar hur människor förflyttar sig i samhället vilket i sin tur påverkar trafikarbetets storlek och sammansättning och därmed trafiksäkerhetsläget. Det som har visat sig vara viktigt för vägtrafiksäkerheten rör främst ekonomi, demografi, väder och klimat. Dessa faktorer påverkar i stor utsträckning vem som framför fordon men också vilka färdmedel som väljs i olika omfattning. För Region Nord kan sägas att just väder och klimat har inverkan på trafiksäkerhetsläget som skiljer sig något från övriga riket.

Ekonomi

Det har visat sig genom tidigare forskning att samhällets ekonomiska läge, det vill säga i vilket konjunkturläge man befinner sig, påverkar i någon mån hur trafiksäkerhetsläget utvecklas. Vid högkonjunkturer ökar som regel antalet döda och svårt skadade och vid lågkonjunktur har man funnit omvänt förhållande. Det har dock varit svårt att klargöra mer exakt hur detta samband ser ut.

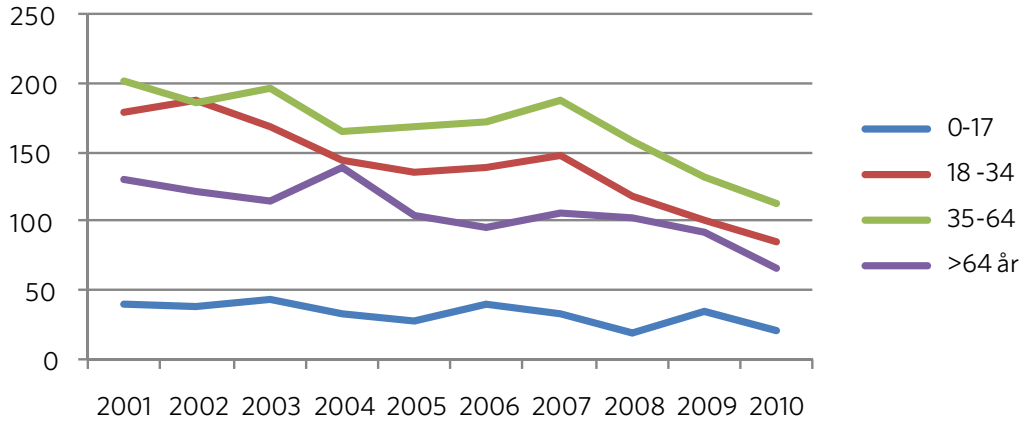
Ytterligare ett samband som funnits som förklaringsparameter till att antalet omkomna i vägtrafiken minskar vid lågkonjunktur är arbetsmarknadsläget. Här visar studier att arbetslöshet till synes är gynnsam för trafiksäkerhetsutvecklingen.

År 2010 ökade den ekonomiska tillväxten och även den totala arbetslösheten i Sverige. Detta kan vara en faktor som dämpat effekten av den höga tillväxten som brukar innebära att trafiksäkerhetsläget försämras.

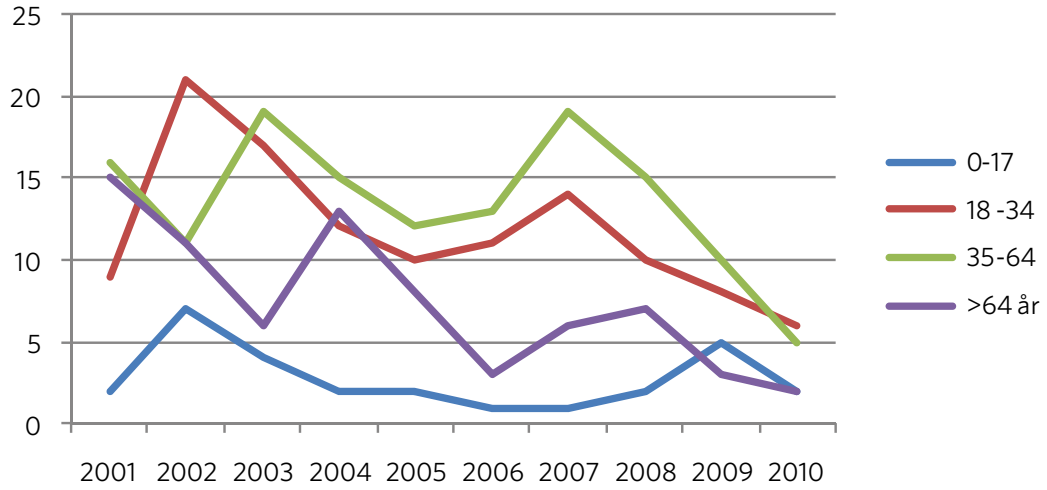
Som en förklaring till regionens låga utfall av antalet omkomna under år 2010 får vi anta att vi i stort följer samma utvecklingskurva och erhåller samma samband som riket gällande ekonomisk utveckling och arbetslöshet kopplat till trafiksäkerhetsläget.

Demografi

Samhällets sammansättning med avseende på bland annat ålder och kön speglar vilka trafikanter vi ser i trafiken. Utvecklingen av omkomna är positiv för alla åldersgrupper och vi ser liknande mönster för såväl riket som för regionen, figur 10 och 11.

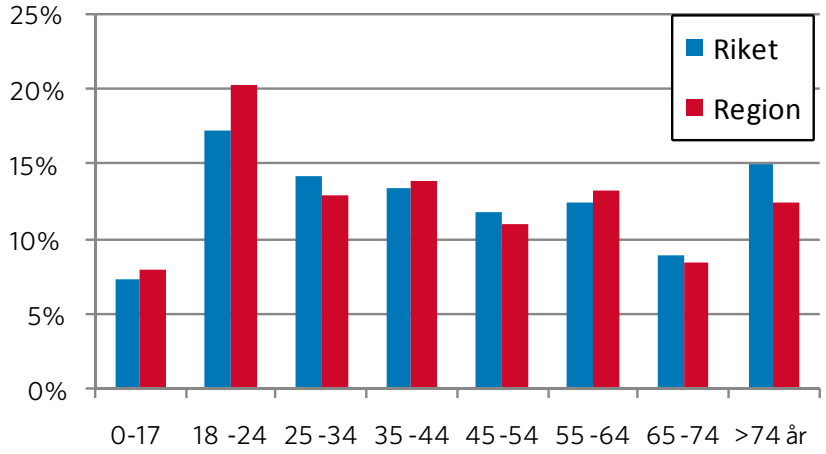


Figur 10. Fördelning av omkomna personer i riket per åldersgrupp 2001 -2010



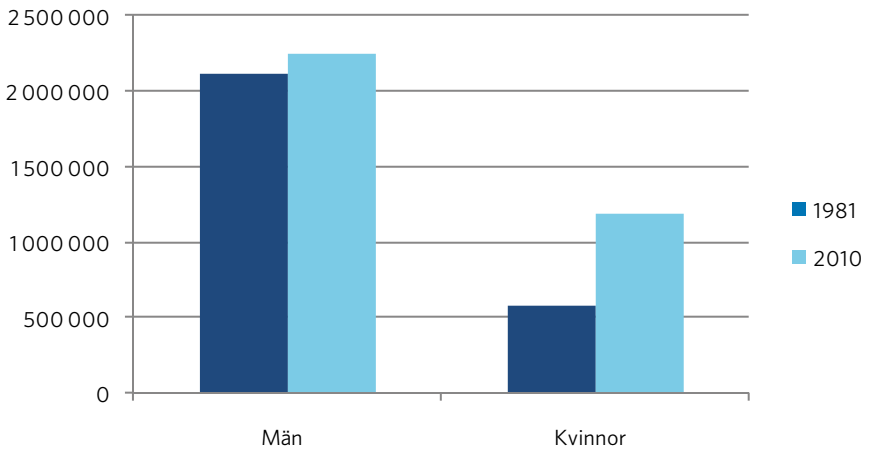
Figur 11. Fördelning av omkomna personer i Region Nord per åldersgrupp 2001 - 2010

Idag talar vi om två riskgrupper och det är äldre (över 75 år) och unga förare (18-24 år). För båda dessa grupper ser vi att antalet omkomna i förhållande till den sträcka man färdas i trafikmiljön är som störst. Åldersgruppen äldre förare förväntas öka över tid medan gruppen unga förare förväntas minska baserat på SCB:s befolkningsprognos.



Figur 12. Åldersfördelning i procent -dödade i riket respektive i Region Nord

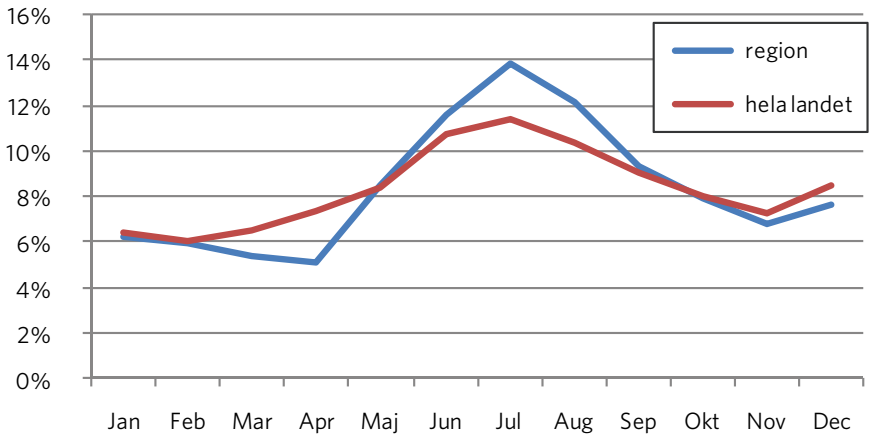
Det är idag många äldre som omkommer som oskyddade trafikanter, gående eller cyklister. Framöver blir det allt fler äldre som har körkort och tillgång till bil även andelen kvinnor ökar i trafiken och som figur 13 visar ser vi att för gruppen kvinnor har bilinnehavet mer än fördubblats sedan 1981.



Figur 13. Jämförelse av bilinnehav i riket, fördelat på män och kvinnor, 1981 resp. 2010

Väderlek

Årstiderna och vädret har stor betydelse för trafiksäkerheten i det korta perspektivet. Under sommarhalvåret är det mer trafik, högre hastigheter och fler motorcyklister och mopedister, vilket leder till att trafikolyckorna blir fler och får värre konsekvenser. Vinterväglag och många minusgrader medför minskad trafik och lägre hastigheter. Vintrar med mycket nederbörd i form av snö medför snökarmar som bromsar upp farten vid avåkning. Detta ger färre svåra singelolyckor. Effekten av mötesseparerade vägar och bilar utrustade med antisladd blir dessutom som störst under vinterförhållanden vilket också det ger bidrag till minskat antal omkomna.



Figur 14. Andel omkomna 2001-2010 fördelat per månad

Diagrammet ovan (fig. 14), visar att regionen och riket följer varandra relativt väl i fördelningen av omkomna under årets månader. Region Nord har dock, förmodligen tack vare längre snö period, lägre andel omkomna ända till april månad medan man för riket ser att andelen omkomna börjar stiga redan i februari.

Uppföljning av tillståndsmål - Indikatorer

Trafikverket har fått i uppdrag av riksdagen att ta fram underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet för att uppnå en halvering av antalet dödade i vägtrafiken till år 2020. Förslaget bygger på målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet och innebär att man mäter och följer upp resultatet för olika indikatorer mot uppsatta mål. Dessa mål motsvarar tillsammans ett samlat mål för trafiksäkerhetsutvecklingen. Syftet är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet.

Följande indikatorer tas upp i rapporten där även önskvärd målnivå år 2020 redovisas.

1. Hastighetsefterlevnad, statliga vägar
2. Nyktra förare
3. Bältesanvändning
4. Hjälmanvändning
5. Säkra statliga vägar
6. Säkra kommunala gator
   *) Säkra gång-, cykel- och mopedpassage (GCM)
7. Hög värdering av trafiksäkerhet

Totalt finns idag 15 indikatorer som följs upp på nationell nivå. Flertalet av dessa är inte nedbrytbara till regional nivå utan redovisas i den nationella rapporten Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2010.[2]

Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät

Målet är att 80 procent av trafikarbetet ska ske inom gällande hastighetsgräns år 2020. Förutsatt att medelhastigheten minskar med 5 km/tim beräknas att 90 färre dödas i hela landet.

Den senaste mätningen av hastighetsnivåer på nationell nivå genomfördes 2004. Trafikverket planerar att genomföra tre mätningar av hastighetsnivåer under perioden fram till år 2020. Den första mätningen genomförs år 2012.

Den senaste riksrepresentativa mätning av fordonshastigheter som genomfördes 2004 visade att andelen trafikarbete inom hastighetsgränserna var 43 procent på det statliga vägnätet. Detta signalerar en mycket låg acceptans för gällande hastighetsgräns och är unik i jämförelse med övriga europeiska länder (TÖI 230/2007).

År 2010 har andelen av trafikarbete som sker inom hastighetsgränserna förbättrats något och skattas uppgå till cirka 7 procentenheters förbättring. Denna utveckling ligger dock långt ifrån önskvärt tillstånd och uppsatt målnivå. För att uppnå önskvärd målnivå om 80 procent år 2020 krävs en årlig förbättring med cirka 3 procentenheter under återstående tid.

Drygt 10 procent av trafiken i hela landet går på vägar som fått sänkt hastighetsgräns under 2008-2009. Mätningar visar att andelen trafik över gällande hastighetsgräns ökat med drygt 20 procent på dessa vägar.

Det finns dock en skillnad som framträder vid djupare analys. Trots att andelen som kör fortare än tillåten hastighet fortfarande är för hög visar sig utvecklingen för medelhastigheten vara något mer positiv och ligger i relativt bra fas med önskad och nödvändig utveckling.

2) Målstyrning av trafiksäkerhetsutvecklingen 2010, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. www.trafikverket.se, publikationsnummer: 2011:093

Ett hjälpmedel att få ner hastighetsöverträdelser är trafiksäkerhetskameror (ATK). Det finns cirka 100 kameror uppmonterade i regionen men också mobila kameror används av polisen.

Polisens hastighetsövervakande verksamhet har ökat markant med stor hjälp från införandet av ATK. Andelen inrapporterade överträdelser har ökat från 138 000 år 2001 till 405 000 år 2010 på nationell nivå.

Från 2006 till idag har antalet hastighetsöverträdelser i regionen minskat vid kamerorna från 9,6 procent till 3,4 procent. Överträdelser >6 km/tim har minskat från 4,0 procent till 0,9 procent.

I en studie som VTI[3] har gjort visas att dödsolyckorna har minskat med cirka 30 procent i hela landet på de ställen där hastighetskameror är uppsatta.

År 2010 blev 5444 personer bötfällda för hastighetsbrott i Norrbottens län. I Västerbottens län var motsvarande siffra 5501 personer. Enligt en studie utförd av VTI[4] minskade hastigheten med 1,4 km/tim generellt i hela landet när böterna höjdes 1 oktober 2006. Det är dock för tidigt att säga om sänkningen kvarstår idag.

Det planeras för fortsatt etablering av ATK i landet och för regionens del finns en nyetablering planerad för 2011.[5]

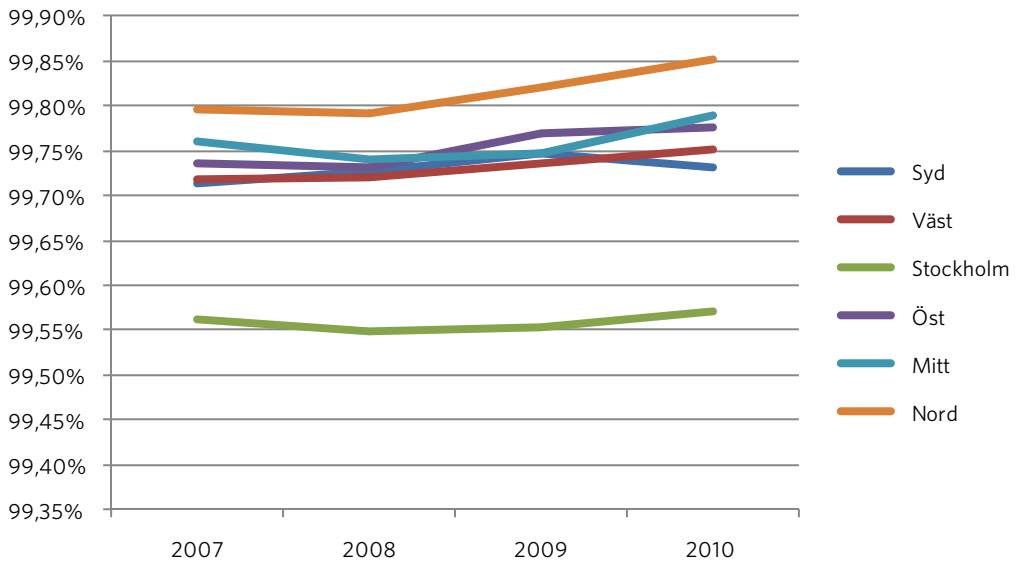
3) Statens Väg och Transportforsknings Institut, R696, 4) Statens Väg och Transportforsknings Institut, N19-2008, 5) Gäddvik, väg 616, Norrbottens län

Nyktra förare

Målet för trafiknykterheten är att 99,9 procent av trafikarbetet ska ske med nyktra förare år 2020. En nykter förare definieras som en förare med blodalkoholhalt under 0,2 promille.

Den totala alkoholkonsumtionen i Sverige har stadigt minskat sedan 2004 men minskningen går väldigt långsamt och konsumtionen ligger fortfarande över vad den var i slutet på 1990-talet. År 2010 var konsumtionen i landet 9,2 liter per invånare (15 år eller äldre) att jämföras med 10,5 liter år 2004.

Alkohol och droger är ett problem i trafiken men man ska inte glömma bort att av alla förare i Region Nord kör 99,85 procent nyktert, figur 15. Det är dock i dödsstatisktiken vi ser en stor andel av dem som inte kör i nyktert tillstånd.

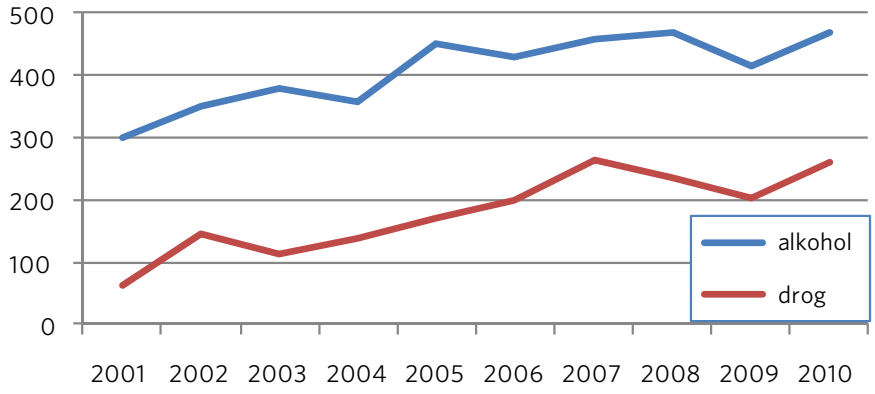


Figur 15. Andel nykter trafik, fördelat på trafikverkets regioner. Källa: VTI

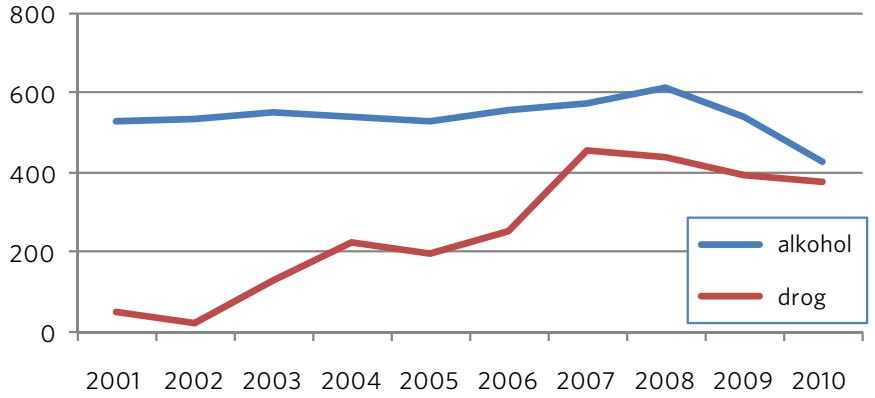
Antalet alkoholutandningsprov som polisen utför har ökat markant. År 2001 utfördes 1,1 miljoner prov och 2007 var motsvarande siffra 2,7 miljoner i Sverige. I Norrbottens län genomfördes 90 485 utandningsprov under år 2010 och i Västerbottens län 62 700 prov.

Diagrammen nedan, figur 16 och 17, visar antal personer som ertappats i poliskontroller i Västerbottens län och i Norrbottens län. Statistiken visar att den positiva utveckling med minskat antal ertappade som funnits sedan 2007 återigen vänt uppåt för Västerbottens län (figur 16). För Norrbottens län håller den positiva utvecklingen fortfarande i sig.

En trolig förklaring till att drogförekomsten ser ut att öka markant beror troligtvis på en generell ökning av droger i samhället men även på att polisen fått större erfarenhet och kunskap att upptäcka drogpåverkade förare.



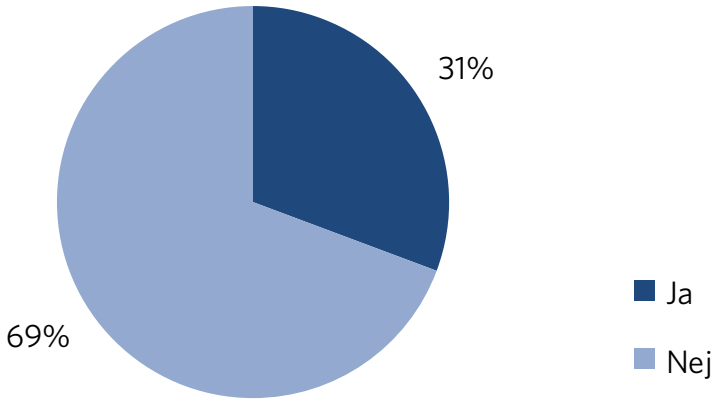
Figur 16. Personer ertappade i poliskontroller, Västerbottens län, 2001 - 2010



Figur 17. Personer ertappade i poliskontroller, Norrbottens län, 2001 – 2010

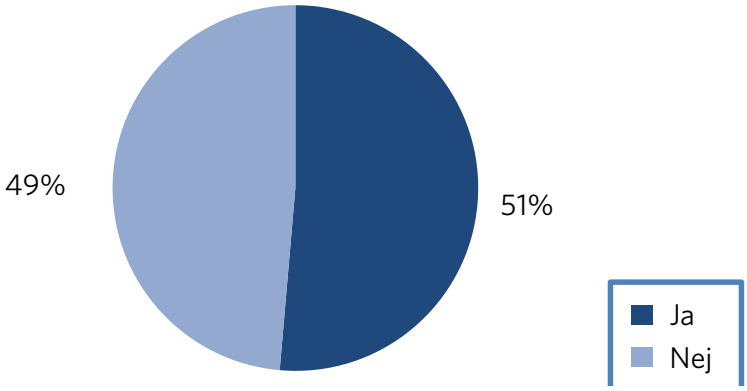
I statistiken där vi tittar på alla dödsolyckor med alkohol- och/eller drogförekomst innebär det att någon omkommit där alkohol/drog funnits med. Det innebär dock inte per automatik att det är en rattonykter person som omkommit utan kan lika gärna vara en nykter personbilsförare som kört på en onykter cyklist.

I alla dödsolyckor i regionen, där alkohol funnits med, är nära en tredjedel alkohol/drogrelaterade, figur 18.



Figur 18. Alkohol- och/eller drogrelaterade dödsolyckor, Region Nord, 2001-2010.

I singelolyckorna är utfallet ännu högre och hela 51 procent av förarna var alkohol/drogpåverkade under perioden, figur 19.

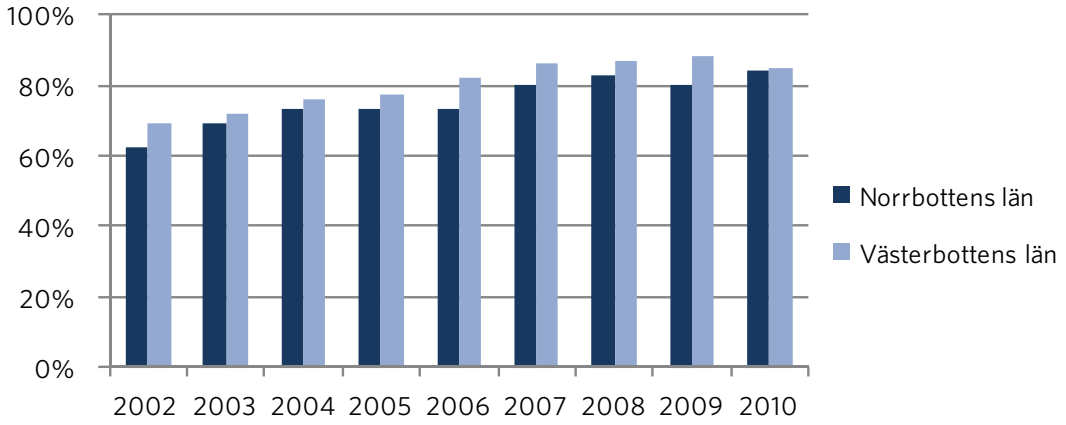


Figur 19. Alkohol och/eller drogpåverkade omkomna förare i singelolyckor, Region Nord, 2001-2010.

Bältesanvändning

Målet är att 99 procent av förare och framsätespassagerare i personbil ska använda bilbälte år 2020.

Andelen bältade i framsätet i personbil för hela landet var 2010 cirka 96 procent. I regionen är motsvarande siffra drygt 80 procent (figur 20). Trenden i bältesmätningarna visar att användandet har stagnerat och att utvecklingen inte är tillfredsställande för indikatorn. Bältesanvändningen är sämre i små tätorter vilket förmodligen är en förklaring till att Region Nord har så pass låg bältesanvändning. Fordon med effektiva bältespåminnarsystem (ljud och ljus) har visat sig ge god effekt för ökad bältesanvändning och andelen nya bilar som har dessa system fortsätter öka. Andel av trafikarbetet i riket som utförs av bilar med bältespåminnare var cirka 48 procent år 2010.



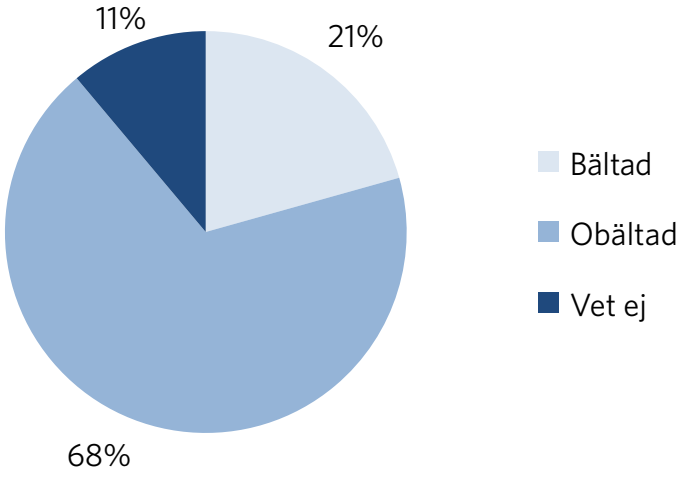
Figur 20. Observationsmätning av bältesanvändning i tätort. Källa: NTF

År 2010 ertappades 1471 personer i Norrbottens län i poliskontroller utan bilbälte, motsvarande siffra för Västerbottens län var 976 personer.

Resultat från Trafikverkets djupstudier visar en mer positiv bild av utvecklingen de senaste åren än vad den generella bältesanvändningen gör och andelen omkomna obältade personbilsförare i riket har minskat något.

Sett till alla omkomna bilförare i regionens dödsolyckor har närmare 39 procent varit obältade mellan år 2001 till 2010 att jämföra med år 2010 när 57 procent var obältade. Att utfallet är så pass högt för det enskilda året beror förmodligen främst på det låga antalet omkomna.

Tyvärr visar sig utfallet i singelolyckor vara ännu högre och 68 procent av personbilsförarna var obältade i regionen under perioden, figur 21.



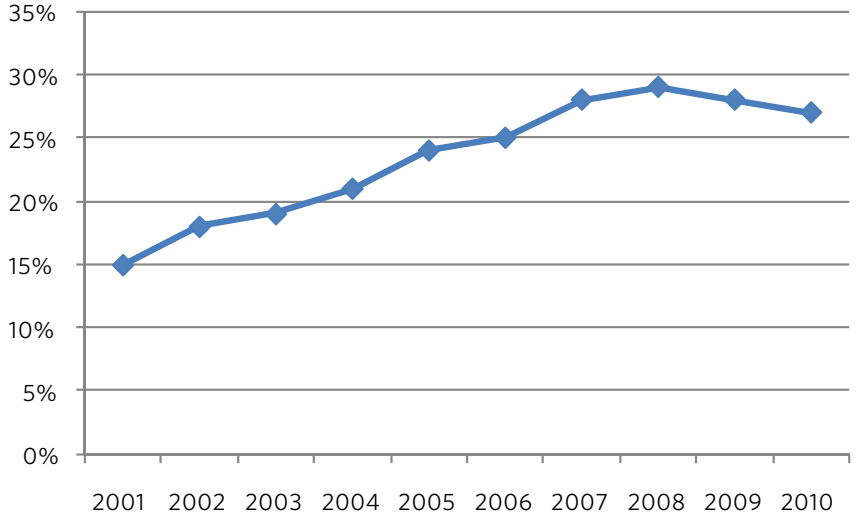
Figur 21. Bältesanvändning bland bilförare i singeldödsolyckor i Region Nord åren 2001-2010.

Hjälmanvändning

Målet för cykelhjälmsanvändning är att 70 procent av cyklisterna använder hjälm år 2020.

Förutsättningen för att detta mål ska uppnås är enligt rapporten *Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet* att det införs en allmän hjälmlag för cyklister. Om en sådan lag inte införs är målet att 35 procent av cyklisterna använder hjälm år 2020.

Diagrammet nedan, figur 22, visar utvecklingen av den observerade cykelhjälmsanvändningen mellan åren 2001 till 2010. För riket landar användningen på 27 procent år 2010.



Figur 22. Skattning av genomsnittlig observerad cykelhjälmsanvändning i riket, källa: VTI

I Region Nord är det endast Umeå kommun som uppnår målet om en 35-procentig cykelhjälmsanvändning idag, figur 23.

Ort	Procent
Umeå	45,1
Piteå	25,8
Luleå	24,7
Skellefteå	18,8
Kiruna	15,9
Lycksele	21,3
Boden	21

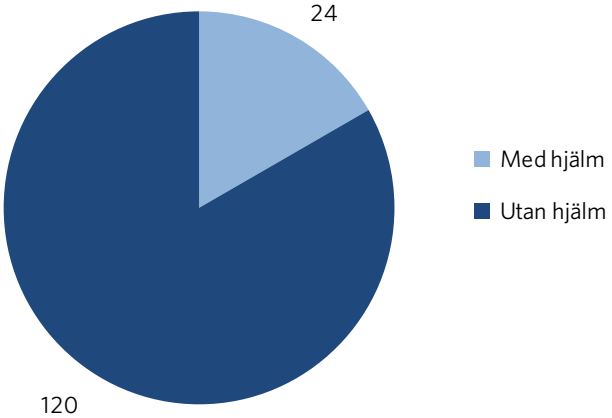
Figur 23. Hjälmanvändning, Region Nord, Källa: VTI.

För att uppnå uppsatta målnivåer om en användning av 70 procent respektive 35 procent krävs en årlig ökning på 7,6 procent respektive 2,0 procent. Detta innebär att indikatorn inte ligger i linje med önskvärd utveckling.

År 2010 dog drygt 20 cyklister i trafiken i landet och cirka 1740 personer blev allvarligt skadade med mer än 1 procents medicinsk invaliditet. För Sverige som helhet uppskattas att cirka 3000 cyklister skadas så allvarligt att de blir inskrivna på sjukhus i minst ett dygn. Enligt Nolén (1998) visar forskning att användning av cykelhjälm kan reducera antalet icke dödliga skallskador med hela 50 procent.

Av de 738 cyklister som vårdats på Umeå- Skellefteå- eller Sunderby sjukhus år 2010 har 144 personer skadats i huvudet. Av dessa har endast 24 använt hjälm enligt uppgift i sjukvårdens databas, figur 24.

I möjligaste mån bör oskyddade trafikanter och motorfordon separeras. Detta är tyvärr inte alltid möjligt. Det finns idag 250 km statliga cykelvägar i regionen och behovet samt efterfrågan på fler är stort.



Figur 24. Antal sjukvårdsregistrerade cyklister med huvudskada år 2010

För gruppen mopedister finns idag inte samma observationsmätningar som för cyklister. Under åren 1999 – 2003 uppskattades dock hjälmanvändningen för mopedister till knappt 90 procent i riket (Gustafsson, 2004).

År 2010 omkom 8 mopedister i Sverige i trafiken. I Trafikverkets djupstudier mellan åren 2004 – 2010 ser vi att för de 81 omkomna mopedisterna saknade drygt 50 procent hjälm eller hade tappat hjälmen vid olyckstillfället. Även för denna grupp finns alltså en stor potential i att öka andelen förare som dels använder hjälm men även som har hjälmen korrekt fastsatt. I hela landet har antalet allvarligt skadade mopedister minskat det senaste året.

Säkra statliga vägar

Målet är att andelen trafikarbete på vägar i hela landet med hastighetsgräns över 80 km/tim som är mötesseparerat med mitträcke ska vara minst 75 procent år 2020.

Målet kan nås genom att man sänker fartgränser till 80 km/tim på vägar med 90 km/tim eller genom att man bygger om dem till vägar med mitträcke. Övriga åtgärder på det statliga vägnätet för att öka säkerheten är främst sidoräcken, räfflad mittremsa och färre omkörningsmöjligheter. Sammantaget beräknas dessa åtgärder kunna medföra en minskning med 62 färre dödade årligen på nationell basis.

Vid utgången av 2010 uppgick andelen av trafikarbetet i riket som utfördes på vägar över 80 km/tim och som var mötesseparerade till 67 procent. Detta innebär att indikatorn ligger väl i linje med önskvärd utveckling.

I regionen har vi många mil vägar, främst i inlandet, som har lågt trafikarbete. Detta bidrar till att vi har flera vägar som idag inte är mötesseparerade men ändå har hastighetsgräns över 80 km/tim.

Andel trafik som går på vägar med en hastighetsgräns högre än 80km/tim och som är mötesseparerade i Trafikverkets regioner fördelar sig enligt nedan:

2010

Region	Procent
Nord	33
Mitt	42
Sthlm	98
Väst	71
Öst	71
Syd	69

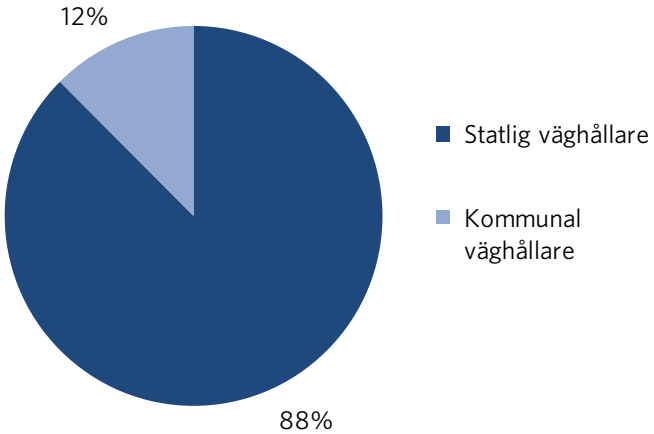
Figur 25. Andel trafik på mötesseparerad väg och hastighetsgräns högre än 80 km/tim.

För Region Nords del ser vi att vid utgången 2010 ligger vår andel av vägar med högre hastigheter och som är mittseparerade väldigt lågt i såväl förhållande till övriga trafikverksregioner som till uppsatt nationellt mål om 75 procent. Cirka 50 mil av motortrafikleder och landsvägar var mötesseparerade 2009 i regionen. En fortsatt utbyggnad av mitträcke innebär en stor potential att såväl rädda liv som att minska antalet allvarligt skadade. Svårigheten för regionen ligger i den stora andelen smala vägar med låga flöden där mötesseparering är svårt och mycket kostsamt att genomföra. Här torde sidoområdesåtgärder, sänkta hastigheter och nya billigare metoder för mötesseparering kunna ge stort bidrag till regionens trafiksäkerhetsutveckling.

Säkra kommunala gator

Antalet dödade på det kommunala vägnätet i riket har minskat med hälften de senaste 10 åren vilket är i samma storleksordning som reduktionen på det statliga vägnätet. Många kommuner har systematiskt arbetat med att skapa en säkrare vägutformning i sina tätorter. Det finns dock ingen sammantagen bild av de åtgärder som genomförts.

För regionens del är läget i stort sett detsamma och mellan åren 2001 – 2010 omkom cirka 12 procent på det kommunala vägnätet medan motsvarande siffra för det statliga var 88 procent, figur 26. I genomsnitt omkommer en person på enskilda vägar varje år.



Figur 26. Dödade på statliga respektive kommunala vägar i Region Nord åren 2001-2010.

Vi har idag överenskommelser med våra största kommuner vilket reglerar olika samverkansprojekt med bland annat bäring på trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort

En säker GCM-passage klassificeras som säker om den är planskild eller om 85-percentilen av bilister kör maximalt 30 km/tim. Här finns inget mål för år 2020 definierat.

Enbart 6 kommuner rapporterar fullständigt in andelen säkra GCM-passager i den nationella vägdatabasen NVDB. Av dessa 6 tillhör en Region Nord. I dessa kommuner är 27 procent av passagerna säkra.

Att kommunerna inventerar sina passager och rapporterar till NVDB är en förutsättning för att det ska gå att följa denna indikator och därmed kunna följa kommunernas del i trafiksäkerhetsarbetet.

Hög värdering av trafiksäkerhet

Målet är att index för värdering av trafiksäkerhet ska ligga på 80 år 2020.

Det finns ett samband mellan de värderingar människor har i trafiksäkerhetsfrågor och det sätt man sedan uppträder på i trafiken (Vägverket 2008). Genom Trafiksäkerhetsenkäten, som genomförts årligen sedan 1981, kan man följa allmänhetens attityder i ett stort antal trafiksäkerhetsfrågor. Det är sju frågor som funnits med sedan år 2000 och som speglar attityden till effektiva trafiksäkerhetsåtgärder som bildar det index som följs. Det mätningarna visar är att indikatorn som idag ligger på index 65 borde ha legat på 70 för att kunna nå måluppfyllelse år 2020. Indikatorn ligger således inte i linje med önskad utveckling.

Region Nord följer i stort övriga landets attityder i olika trafiksäkerhetsfrågor.

Att höja värderingen av trafiksäkerhetsfrågor är viktigt för att kunna införa nya åtgärder och för att införda åtgärder ska respekteras. Hög värdering erhålls efter införande av åtgärder (de bildar efter hand en ny norm) och efter information och utbildning. Detta oavsett i vilken ordning de genomförs.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket .se

TRAFIKVERKET. PUBLIKATION:2011:121. ISBN.NR: 978-91-7467-191-9 JULY 2011. PRODUKTION: GRAFISK FORM. TRYCK: TRAFIKVERKET.